

## Hintergrundinformation

### Infrastruktur in Deutschland

Eine intakte Infrastruktur ist eine grundlegende Voraussetzung für die Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik. Der Ausbau der Infrastruktur sorgt für Kapazitätserweiterungen in der Warenlogistik, optimiert die Zuverlässigkeit und Planbarkeit von Lieferzeiten und beschleunigt den Zu- und Abfluss von Waren. National und international vernetzte Verkehrswege sind entscheidend für die Position eines Landes im internationalen Wettbewerb. Der 2014 veröffentlichte Logistics Performance Index der Weltbank bestätigt Deutschland im Bereich Infrastruktur den globalen Spitzenplatz. Will die Bundesrepublik diese Position behaupten, muss sie jedoch ihre derzeitige Zurückhaltung in der Infrastrukturfinanzierung aufgeben und langfristig in die Erhaltung und den Ausbau von Transportwegen und Verkehrszentren investieren.

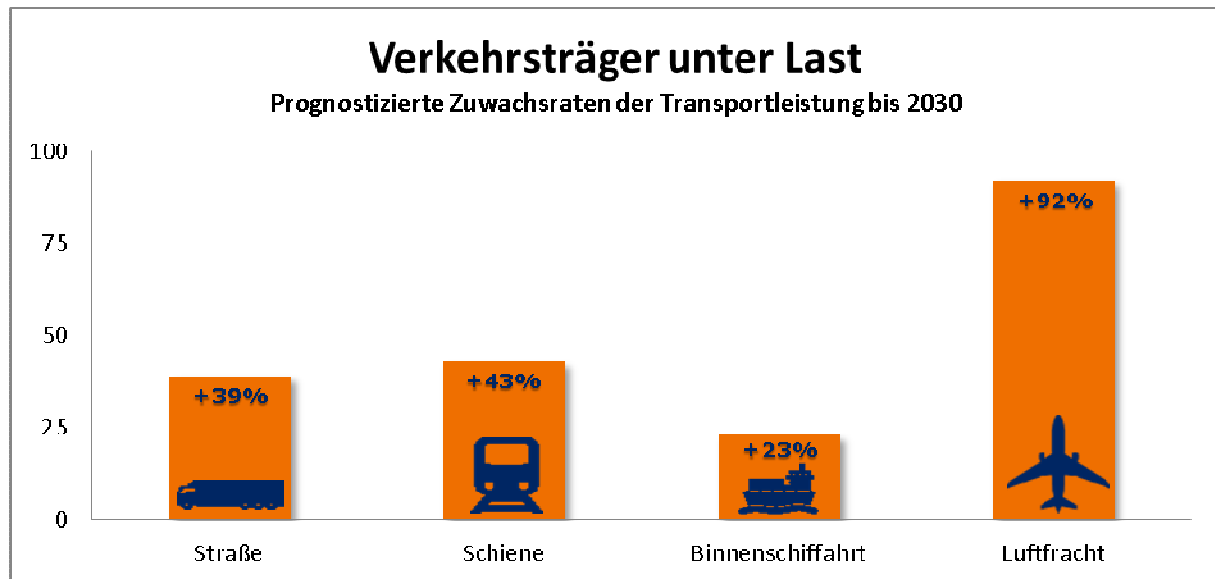
### Dringende Projekte, schleppende Umsetzung

Seit dem jüngsten Infrastrukturbericht der BVL aus dem Jahr 2013 wurden manche Logistikthemen zu Wahlkampfthemen – und schließlich Inhalt des Koalitionsvertrags. Beispiele sind die PKW-Maut und die Neuausrichtung bei ÖPP-Projekten. Gleichzeitig verzögert sich die Fertigstellung geplanter und bereits begonnener Projekte auf Straße, Schiene und Wasserstraße. Der aktuelle Sachstandsbericht des Verkehrsministeriums zeigt zum Beispiel, dass noch mehr als 14 Prozent der Projekte des vor 23 Jahren beschlossenen Sonderprogramms „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ nicht fertiggestellt wurden. Besonders betroffen sind die Wasserwege und die Schiene.

Der Infrastrukturverschleiß und der stockende Ausbau führen in manchen Branchen inzwischen zu handfesten Standortnachteilen für die Unternehmen, die alle von einer funktionierenden Infrastruktur abhängig sind. Deshalb hat nicht nur die BVL Anfang 2014 konkrete Forderungen an die Politik formuliert. Die Chemiebranche konkretisierte am Beispiel der gesperrten Rheinbrücke bei Leverkusen die Kosten, die durch mangelhafte Infrastruktur entstehen. Auf dieser Basis formulierte der Chemieverband VCI auf dem Forum Chemielogistik der BVL die konkrete Forderung, Engpässe zu beseitigen, Brücken zu sanieren und Hafenkongeste zu erstellen.

### Prognose: Steigendes Transportaufkommen

Vor allem mit Blick auf die Wachstumszahlen in der Logistik braucht Deutschland deutlichere Entwicklungsimpulse in allen Infrastrukturbereichen. Im vergangenen Jahr stieg das nationale Transportaufkommen um 0,8 Prozent auf 4,3 Mrd. Tonnen im Vergleich zum Jahr 2012. Auch die Transportleistung konnte 1,9 Prozent zulegen. Langfristig steigt die Transportleistung weiter deutlich. So rechnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in seiner Verkehrsprognose für das Jahr 2030 mit einer Steigerung der Transportleistung im Straßengüterverkehr um 39 Prozent – ausgehend vom Basisjahr 2010. Für den Verkehrsträger Schiene wird im Prognosezeitraum ebenfalls von einer erheblichen Steigerung der Transportleistung um insgesamt 43 Prozent ausgegangen. Die Transportleistung der Binnenschifffahrt wird voraussichtlich um 23 Prozent wachsen, während beim Luftfrachtaufkommen mit einer Steigerung um rund 92 Prozent zu rechnen ist.



Grafik: Bundesvereinigung Logistik. Quelle: BMVI

Aus diesen Prognosen lässt sich ein hoher Bedarf an Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ableiten. Ohne diese Investitionen würde das hohe Wachstum der Verkehrsleistung im Güterverkehr zu zahlreichen infrastrukturellen Engpässen führen, denen nur durch entsprechende Bedarfsplanmaßnahmen entgegenzuwirken ist. In der Realität zeigt sich aber, dass dem Güterverkehrswachstum keine entsprechenden Investitionen in die Infrastruktur gegenüberstehen. Die Lücke zwischen den erwarteten Transportaufkommen und den zu deren Bewältigung notwendigen Investitionen wächst stetig.

Im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms des BMVI wurden 2013 Ausgaben in Höhe von 290 Millionen Euro (Programm I) beziehungsweise 600 Millionen Euro (Programm II) für den Erhalt- und Neubau von Infrastrukturprojekten getätigt. Davon profitiert hauptsächlich das Straßennetz, gefolgt von den Bundeswasserstraßen und den Bundesschienenwegen. Um den Zustand der Infrastruktur in Deutschland jedoch langfristig zu erhalten und an das wachsende Transportvolumen anzupassen geht die Bundesvereinigung Logistik von einem doppelt so hohen Investitionsbedarf aus.

### **Substanzverzehr führt zu Engpässen bei allen Verkehrsträgern**

Die von der Bundesregierung eingesetzte Daehre-Kommission hat 2012 die Infrastrukturinvestitionen aller Gebietskörperschaften in Deutschland erstmals hinterfragt. Der Zustand vieler Straßen, zahlreiche gesperrte Brücken, nicht betriebsfähige Kanäle und Schleusen sowie überlastete Bahntrassen zeugen demnach von einem Substanzverzehr. Die Sperrung der Rheinbrücke auf der A1 bei Leverkusen für LKW über 3,5 Tonnen ist nur ein Beispiel dafür, welcher Preis für verspätete Reparatur- und Neubauprojekte zu zahlen ist: Rund 18.000 LKW täglich können die Brücke derzeit nicht passieren. Der Neubau wird voraussichtlich frühestens 2020 fertig gestellt sein.

Beeinträchtigungen des Warenflusses durch marode Brücken spürt dabei zum Beispiel die Chemiebranche – nicht nur im Raum Leverkusen. So hat dieser Wirtschaftszweig damit zu kämpfen, dass insbesondere Gefahrstoffe aus Sicherheitsgründen nur auf der Schiene transportiert werden dürfen. Jedoch sind derzeit 1.400 Bahnbrücken in Deutschland stark sanierungsbedürftig. Transporte, die nicht auf die Straße ausweichen dürfen, müssen sich entsprechend auf Umwege und Verzögerungen einstellen.

Trotz der verschiedenen Finanzierungsprogramme zur Erhaltung und Verbesserung der Infrastruktur stagnieren die Bruttoinvestitionen seit 20 Jahren. Der Anteil der Verkehrsinvestitionen am BIP betrug 1992 ein Prozent, aktuell sind es lediglich 0,3 Prozent. Im selben Zeitraum hat sich der Güterverkehr verdreifacht und der Personenverkehr ist um 25 Prozent gestiegen. Laut dem Bericht der Daehre-Kommission ist der Zustand der Infrastruktur zum Teil so schlecht, dass amtliche Warnwerte überschritten sind und eine Instandsetzung nötig ist. Das trifft auf 19,6 Prozent der Bundesautobahnen und 41,4 Prozent der Bundesfernstraßen zu.

### **Verzögerte Großprojekte**

In den kommenden Jahren wird es lokal und regional auf allen Verkehrswegen zu Engpässen durch blockierte oder verzögerte Infrastrukturprojekte kommen – selbst bei der Umsetzung von bereits beschlossenen Aus- und Neubaumaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan. Große Aufmerksamkeit erfährt die verspätete Eröffnung des neugebauten Flughafens International Willy Brandt Berlin Brandenburg. Durch Mängel beim Brandschutz, den Gepäckbändern und beim Check-in verzögert sich die Eröffnung auf ein unbestimmtes Datum. Experten gehen inzwischen von einer Fertigstellung bis Herbst 2016 aus. Darüber hinaus gibt es ein deutliches Finanzierungsdefizit: Der Flughafen wird mit über 6 Milliarden Euro voraussichtlich mehr als doppelt so teuer wie ursprünglich geplant.

Und auch die geplante Elbvertiefung, die tideunabhängige Passagen von Containerschiffen mit einem Tiefgang von 13,50 Metern zum Hamburger Hafen ermöglichen soll, zeigt beispielhaft, dass sich zwingend notwendige Infrastrukturprojekte oft dramatisch hinauszögern. So geht das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig mit Blick auf das europaweite Ausschreibungsverfahren davon aus, dass die Vertiefungsarbeiten bis zu zwei Jahre andauern werden. Das Projekt würde dem Hamburger Hafen als wichtigster deutscher Drehscheibe für die internationale Containerschiffahrt langfristig den Anschluss an die globalen Frachterrouten sichern.

### **ÖPP-Projekte bringen größere Fortschritte**

Auch wenn bei den Investitionen und dem Ausbau der Infrastruktur deutliche Defizite erkennbar sind, lassen sich Beispiele für gelungene und zügige Umsetzungen von notwendigen Infrastrukturprojekten finden. Besonders deutlich werden Vorteile dort, wo die Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft Effizienzgewinne generieren. Im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) konnte der Ausbau der Autobahn A 8 zwischen Augsburg und München vier Jahre früher als geplant beginnen und in nur dreieinhalb Jahren fertiggestellt werden. Mit bis zu 100.000 Fahrzeugen pro Tag galt der Abschnitt lange Zeit als Nadelöhr. Durch die Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen und den zusätzlichen Standstreifen kann das hohe Verkehrsaufkommen auf der Autobahn nun wesentlich besser bewältigt werden. Bis 2015 wird auf der A8 zwischen Ulm und Augsburg ein weiterer Streckenabschnitt von 58 Kilometern auf sechs Spuren erweitert. Neben dem Staat tragen zwei große Bauunternehmen die Kosten des Projektes. Sie erhalten im Gegenzug über 30 Jahre lang einen Teil der in diesem Abschnitt eingenommenen LKW-Maut sowie eine staatliche Anschubfinanzierung.

## **Handlungsbedarf auch bei Energie- und IT-Netzen**

Nicht nur bei der klassischen Verkehrsinfrastruktur besteht deutlicher Handlungsbedarf. Auch die Energiewende stellt Deutschland vor große logistische Herausforderungen. Um das ambitionierte Ziel eines Anteils der erneuerbaren Energien von 18 Prozent bis zum Jahr 2020 (2030: 30%, 2040: 45%, 2050: 60%) zu erreichen, sind umfangreiche Investitionen in den Ausbau der Energienetze notwendig. Beispielsweise müssen 2.800 Kilometer zusätzliche Stromtrassen geschaffen werden. Vor allem Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung führen hier immer wieder zu Verzögerungen und Blockaden von bereits beschlossenen Projekten. Trotz allem möchte die Bundesregierung an ihren bisherigen Planungen festhalten und den Atomausstieg bis zum Jahr 2022 umsetzen.

Die Aufgaben, denen sich die Logistik heute stellen muss, haben deutlich an Komplexität gewonnen. Kosten-, Zeit- und Flexibilitätsdruck erfordern Waren- und Informationsprozesse, die nur in hervorragend ausgebauten Datennetzen und mit einer individuell gestalteten IT-Unterstützung realisierbar sind. Das Datenvolumen wird nach Schätzungen des BITKOM in den nächsten Jahren jedoch schneller wachsen als die Kapazitäten zur Datenverarbeitung, die sich zurzeit etwa alle 18 Monate verdoppeln. Für die kommenden Jahre ist es daher notwendig, dass die raschen Entwicklungen in der Informationstechnik und die damit einhergehenden Innovationen eine erheblich verbesserte Effizienz globaler Wertschöpfungsnetzwerke ermöglichen.

## **Forderungen für eine zukunftssichere Logistik**

Die Infrastruktur ist ein zentraler Faktor der wirtschaftlichen Zukunftsfähigkeit Deutschlands. Vor diesem Hintergrund haben die BVL und ihre Mitglieder folgende Forderungen für eine tragfähige und langfristig intakte Infrastruktur aufgestellt:

- Eine Verdopplung der Ausgaben für die Infrastruktur ist unumgänglich, um den entstandenen Rückstand zu beseitigen und, um die Erhaltung und das Wachstum meistern zu können.
- Die Finanzierung gemäß den Arbeitsberichten der Daehre- und Bodewig-Kommission sollte über die Schaffung eines haushaltsunabhängigen Fonds bewerkstelligt werden. Auch die Weiterentwicklung der ÖPP-Ansätze kann dabei von Vorteil sein.
- Um die bei anspruchsvollen Infrastrukturprojekten die vorgegebenen Zeit- und Finanzrahmen einzuhalten, bietet sich der Einsatz von nachweislich erfahrenen Projektmanagern an.
- Stärkung des kombinierten Verkehrs entlang der Magistralen und Aufwertung des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr mit möglichst eigenen Haupttrassen im Sinne einer European Transport Area.
- Etablierung von Rahmenbedingungen zur intermodalen, grenzüberschreitenden informationstechnischen Vernetzung und eine europaweite Harmonisierung der Verkehrsdatenbasis.
- Informationsnetze und Leitungskapazitäten müssen ausgebaut, Datenströme gegen Missbrauch gesichert und speziell auf KMU zugeschnittene cloudbasierte Anwendungen gefördert werden.
- Um auf Naturkatastrophen (z. B. Hochwasser) vorbereitet zu sein, ist eine umweltverträgliche, vorausschauende und unbürokratische Infrastruktursicherung erforderlich.