

Sehr geehrte Gäste,

1. Projekte der Hauptstadtregion im Ostsee-Adria- Entwicklungskorridor: Warum transnationale Projekte

Ich freue mich, dass Sie unserer Einladung in die Hauptstadtregion gefolgt sind!
Und ich begrüße Sie als Fachpublikum aus der Praxis sehr herzlich und bin überzeugt von einer zukunftssträchtigen Zusammenarbeit!

Gestatten Sie mir, dass ich zunächst kurz darlege, warum wir uns mit Ihnen heute hier treffen und über Verladetechnologien in einem „Ostsee-Adria-Korridor“ reden möchten:

Die Länder Berlin und Brandenburg befassen sich mit dem Korridor von Skandinavien bis in die Adriaregion seit der Berliner Erklärung vom 30.11.2007 sehr intensiv. Wir haben in dieser Zeit mehrere transnationale Projekte nicht nur als Partner begleitet sondern auch geleitet.

Unser Ausgangspunkt war es angesichts der Verkehrsprognosen der letzten Jahre mit der Sicherung und dem Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur die Schiene als umweltfreundlichem Verkehrsträger zu stärken und dabei die Potenziale der Regionalentwicklung mit den Potenzialen einer zukunftsfähigen Verkehrslogistik in diesem Korridor zu verknüpfen.

Wir sehen zwischen Skandinavien über die Region Berlin-Brandenburg als wachsendem Ost-West und Nord-Süd Knoten für enorme Waren-, Personen- und Verkehrsströme deutliche Handlungsbedarfe.

Da angesichts der Globalisierung der Wirtschaft und des transkontinentalen Wettbewerbs dies nicht in den Regionen autark zu bewältigen ist, nicht bei uns und nicht bei Ihnen, war es nur folgerichtig, auch die Möglichkeiten, die uns die transnationalen Interreg-Projekte boten, zu nutzen.

Mit den Projekten SCANDRIA und SoNorA haben wir deshalb begonnen, Grundlagen für Kooperation, Interessenabgleich und vertiefende Untersuchungen zur Verknüpfung von Wirtschaft, Verkehr und Regionalentwicklung gemeinsam mit Politik, Wissenschaft und Praxis zu schaffen.

An dieser Stelle möchte ich mich jetzt aber auch noch einmal ganz ausdrücklich bei den Kollegen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bedanken, denn das BMVBS hat uns auf diesem Wege immer wieder ermutigt und unterstützt. Gemeinsam haben wir hier in Deutschland mit den Kollegen des BMVBS an Strategie- und Projektentwicklung gearbeitet und wenn ich die Signale richtig deute, wird das auch in der Vorbereitung der nächsten Förderperiode so sein.

Das SCANDRIA begleitende Projekt ILOTECH – Innovative Logistik Technologien im Transport – ist ein ganz konkreter Ausfluss der Untersuchungen über Waren- und Verkehrsströme, deren Verteilung sowie die Qualität der Infrastrukturen und die geografischen Lagebeziehungen (die Strecken und die Knoten) in den Regionen.

Wir wollen dies nun weiter mit Ihnen als Akteuren aus Wirtschaft, Transportwesen und Logistikwirtschaft vertiefen.

2. Ziel des Engagements: Wirtschaftsräume und Korridore

Das Ziel unseres Engagements in diesem Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor als Verkehrsverwaltung in Berlin und Brandenburg möchte ich anhand von 3 Aspekten umreißen:

Der geopolitische Aspekt:

Sie wissen, die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist mit mehr als 6 Millionen Schnittpunkt einer etablierten europäischen Ost-West-Achse und einer aufstrebenden Nord-Süd-Achse.

1. Sie ist geographisches Bindeglied zwischen Skandinavien und Süd-/Südosteuropa: Es sind 350 km Luftlinie nach Kopenhagen, rund 300 km Luftlinie nach Prag und weniger als 800 km nach Triest.
2. Auseinander driftenden Orte von Produktion und Konsumtion und die Qualität unserer Transportmittel lassen geographische Entfernungen real schmelzen und Regionen zusammenrücken; das ist Globalisierung und dem müssen wir uns stellen.

3. Prognosen der EU gingen 2007 vom enormen Ansteigen der Transportnachfrage im Güterverkehr bis 2020 (es ist nicht mehr lange bis dahin!) um ca. 45 % aus (Das Wirtschaftswachstum im Ostseeraum sollte bis 2015 sogar um 250% wachsen). Die kürzliche vergangenen und aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrisen konnten die Produktivität und die damit verbundenen Transportbedarfe bislang nicht aufhalten.
4. Wir haben Angebote für Transport, Logistik, Wirtschaft, Kultur und nachhaltiger Energiewirtschaft im Schnittpunkt Nord-Südlicher und West-Östlicher Achsen und als leistungsfähige Alternative zur überlasteten Rheinschiene.

Der regional- und wirtschaftspolitische Aspekt

Charakteristisch für unsere Region ist die Verbindung hoch verdichteter Räume mit mehr als 3000 EW/km² im Zentrum und dünn besiedelter Regionen mit weniger als 70 EW/km² in den entfernten Räumen. Dies sind sehr unterschiedliche Voraussetzung für Wirtschaft, Transport und Logistik.

5. Wir wollen nicht nur von Transportleistungen, z.B. im Transit, profitieren, sondern Wertschöpfung in der gesamten Region initiieren.
6. Wir wollen auch die Potenziale in der Hauptstadtregion mit Transport- und Wertschöpfungsinteressen anderer Regionen verknüpfen
7. Und vergessen wir bitte nicht: Mittelstand und Familienunternehmen spielen auch in der Logistikbranche eine wichtige Rolle. In Deutschland gehören die Exportunternehmen, die zum Aufschwung beigetragen haben, zu 98% dem Mittelstand an. Immer mehr KMU tätigen Geschäfte im Europäischen Ausland. Der Mittelstand stellt 70% der privatwirtschaftlichen Arbeitsplätze in der EU! (sind nicht zuletzt Unternehmen, die mit Innovationen in Logistik, Energiewirtschaft, Prozesssteuerung und Technologie tätig sind.

Der Europapolitische Aspekt

Die Revision der Transeuropäischen Netze, insbesondere der Verkehrsnetze, war eine hervorragende Chance, sich mit transnationalen Partnern am Aufbau einer neuen und wirtschaftlich logischen europäischen Systematik des Transportnetzes zu beteiligen.

8. Wir sind froh, dass künftig nicht mehr Flickstücke individueller nationaler Projekte, oft verstanden als nationale Wunschlisten, im Vordergrund stehen. Nein, Konsens zwischen der Europäischen Kommission und den Nationalstaaten ist nun endlich der Aufbau eines zusammenhängenden, zweistufigen funktionsfähigen Netzes. Die Metropolregionen und Transporthubs als den herausragenden Knoten gehören zum Kernnetz, das politische und finanzielle Priorität besitzt. Dieses baut auf dem Gesamtnetz auf, welches durch die entsprechenden regionalen und nationalen Transportstrukturen gebildet wird.

9. Zu diesem Ziel eines wirklich europäischen Transportsystems gehört der Gedanke der „Grünen Korridore“. Es liegt ganz und gar in unserem Interesse, die EU bei der Ausgestaltung dieses Anliegens und seiner Umsetzung zu unterstützen, zumal ein nachhaltiger und energieeffizienter Transport schon lange zu den erklärten Zielen unserer Berliner und Brandenburger Verkehrspolitik gehört.
Ich komme darauf noch zurück.

Im Rahmen der transnationalen Förderräume, die ziemlich genau die verschiedenen europäischen Wirtschafts- und Entwicklungsräume abbilden, sind wir Teil sowohl des Ostseeraumes als auch des Zentraleuropäischen Raumes.

Es reicht aber nicht aus, Entwicklungsaufgaben und Kooperation nur insulär auf Regionen zu beziehen. Das Europa der Regionen – wie es seit Jahren sehr ausführlich diskutiert wird - muss auch ein Europa der miteinander verknüpften Regionen sein.

Der gesamte Korridor von Skandinavien bis zur Adria besitzt mit 11 europäischen Hauptstädten und Metropolregionen, bedeutenden Wirtschaftsregionen, multimodalen und transeuropäischen Verkehrsknoten sowie seinen mehr als 110 Millionen Menschen, d.h. rund 20% der EU-Bevölkerung, riesige Potenziale.

„Korridore“ sind mittlerweile ein instrumenteller Ansatz, der nicht nur auf einzelne Destinationen oder Infrastrukturen fokussiert ist. Zwar oft immer noch sehr eingrenzend verstanden, werden Korridore immer mehr zu einer komplexen transnationalen und gleichermaßen regionalen Strategie.

Sie sind nicht nur als infrastrukturelles „Verbindungsglied“ zwischen Wirtschaftsräumen zu verstehen, sondern sie sollen in den begleitenden Regionen wirtschaftliche Effekte generieren. Dies erkannten beispielsweise die Kollegen der Wirtschaftskammern bereits seit längerem und haben die Nord-Süd-Initiative zwischen den italienischen, ostdeutschen und künftig auch skandinavischen Industrie- und Handelskammern gebildet.

Wir brauchen also Sie, verehrte Gäste, als die öffentlichen, privaten und fachlich spezifizierten und übergreifenden Akteure.

3. Grüne Korridore: Logistik und Schiene

Der in einer Studie der Europäischen Kommission von 2010 mit verschiedenen Wachstumsszenarien errechnete und immer noch anhaltende Anstieg an CO₂-Ausstoß im Transportwesen kann nicht zufrieden stellen. Hier sind noch mehr gute Ideen und deren Umsetzung gefragt.

Deshalb beteiligen wir uns im Sinne des Aktionsplans Güterverkehrslogistik der Europäischen Kommission, der 2007 verabschiedet wurde, an der Gestaltung eines Grünen Korridors.

Wir wollen die EU bei der Ausgestaltung des Anliegens und der Umsetzung „Grüner Korridore“ unterstützen. Denn eine Vielzahl von Fragen ist noch nicht beantwortet:

- Was verstehen wir unter „Grünen Korridoren“, wie sollen sie aussehen ...
- Was muss man dafür tun, welche Instrumente helfen, wer soll das koordinieren...
- Gibt es quantifizierbare Ziele, wie können diese in Anreize für wirtschaftliche Tätigkeit umgesetzt werden ...
- Wie können wir den in der Logistikwirtschaft schon oft eingesetzten „Fußabdruck“ für Emissionen und Energieeinsatz transnational vergleichbar gestalten ...

So wurden vielfältige, sowohl auf die beteiligten Regionen zugeschnittene aber auch transnationale und konkrete Lösungsansätze im Projekt SCANDRIA und im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor erarbeitet. Ich denke beispielsweise an die Initiativen der klimafreundlichen Schiffsverkehre, die Blockzugkonzepte, an die begleitenden Studien zu den innovativen Logistiklösungen oder an den Einsatz klimaneutraler Kraftstoffe.

Solche praktischen Ansätze aus dem Scandria Projekt sind z.B.:

- die Blockzugkonzepte (mit Öresundregion und Hauptstadtregion) als ausbaufähige Angebote für wirtschaftlichen und energieoptimierten Transport und nicht zuletzt auch als Modell für neue Logistikdienstleistungen
- das Biogas-Engagement aus Schweden: Ansätze für Aufbau eines durchgehenden Biogaskorridors – nicht nur für den privaten, sondern eben für den Wirtschaftstransport
- Aspekte der Elektromobilität in der Hauptstadtregion (europäische Modellregion)
- Und nicht zuletzt: Die Einbeziehung neuer Verladetechnologien mit der Chance zur Verlagerung eines bedeutenden Transportvolumens von der Strasse auf die Schiene durch Kombination nicht kranbarer LKW-Transporte als Kurzstreckenverkehre auf Langstrecken-Schienenverkehre
- Aspekte der räumlichen Zu- und Einordnung von Trassen, Knoten, Servicenetzen, Energiequellen ...:

Es wurde dabei eng kooperiert mit den Projekten Transbaltic und East West II im Ostseeraum, sowie mit dem Projekten Sonora und Transitects im Zentraleuropäischen und Alpenraum.

Im Korridor selbst gibt es zudem schon eine ganze Reihe interessanter Initiativen, die die Entwicklung eines „Grünen Korridor“ vorantreiben:

- Elektromobilität in Oslo, Kopenhagen und Berlin – Brandenburg
- Biogasherstellung in Göteborg
- Biogas LKWs in Skandinavien
- Neue Verladetechniken in Schweden und Sachsen
- Komplexe Ansätze am Brennertunnel
- Emissionsminderungen in den Häfen, neue Treibstoffe für Fährschiffe
- Durch die Vermeidung von Umwegen und Leerfahrten

Den meisten Ansätzen ist die Priorisierung der Schiene und die Verknüpfung der anderen Verkehrsträger mit der Schiene gemeinsam. Hierbei spielen beispielsweise die Güterverkehrszentren nicht nur eine wichtige verkehrlich-logistische sondern auch eine zentrale Rolle der Raumentwicklung.

4. Innovative Verladetechnologien: Bestandteil Grüner Korridore

Ihnen, werte Gäste, ist die Erfolgsgeschichte der europäischen Güterverkehrszentren, die in den 60er und 70er Jahren in Frankreich und Italien begann, bekannt.

Mittlerweile zählen die deutschen Güterverkehrszentren und die italienischen Interporti zu den führenden Standorten in Europa.

Für unseren Korridor spricht auch, der mittlerweile als „Scandria-Korridor“ von Skandinavien bis zur Adria bekannt ist, die Dynamik seiner Seehäfen an Ostsee und Adria. In den letzten Jahren gab es deutliche Verschiebungen der Umschlagsleistungen zwischen den Ostseehäfen – einerseits ein Zeichen für den Wettbewerb zwischen den Häfen. Andererseits aber, wenn man sich die verschiedenen Umschlagsarten anschaut, vielleicht auch eine Chance zu Arbeitsteilung und Kooperation. Wir sehen z.B. die Kooperation der norditalienischen Häfen als ein interessantes Modell auch für unsere Ostseehäfen.

Natürlich wird damit auch der Seehafenhinterlandverkehr kräftig wachsen – sowohl der Containerverkehr als auch der Nichtcontainerverkehr. Im Rahmen der Globalisierung und der europäischen Integrationsstrategie wird also das Güterverkehrsaufkommen entlang des SCANDRIA - Korridors weiter zunehmen.

Mehr Güter von der Straße auf die Schiene und Verknüpfung der Verkehrsträger ist deshalb unsere Strategie für wirtschaftlichen, sicheren, emissionsarmen und energieeffizienten Güterverkehr und die Anbindung der Regionen.

Deshalb hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg mit Unterstützung des BMVBS eine Untersuchung zu den Einsatzmöglichkeiten innovativer Verladetechnologien im Korridor beauftragt. Es gibt vielfältige Lösungen, z.B. bislang nicht kranbare Ladungen kostengünstig und technisch sicher auf die Schiene zu bringen.

Wir wollen beispielsweise wissen:

Welche Lösungen gibt es?

Welchem Nutzerkreis entsprechen sie, welche Ladungen können damit bewegt werden?

Wo könnten solche Technologien eingesetzt und stationiert werden?

Wie ist es mit der Marktreife bestellt?

Welche Kosten kommen für Anbieter, Nutzer und öffentliche Hand zu?

Was sagen die Betreiber der Güterverkehrshubs, der GVZ und See- und Binnenhäfen dazu?

Dieses SCANDRIA Add - on Projekt ILOTECH hat also das Ziel, mit Hilfe innovativer technologischer und operativer Konzeptionen, eine Verlagerung des Straßengüterverkehrsaufkommens auf die Schiene zu erleichtern.

Hierbei geht es vornehmlich darum, zusätzliche Ansatzpunkte und Potenziale zur Erreichung raumplanerischer, verkehrs- und umweltpolitischer Ziele durch den Einsatz innovativer Technologien und Organisationsformen zu erkunden.

Es sollen ökonomisch und ökologisch effiziente und raum- und stadtverträgliche Technologiekonzepte für den Raum Berlin-Brandenburg und den gesamten Korridor identifiziert werden.

Dabei entstehen interessante, neue technische Lösungen und auch Geschäftsfelder.

Am 17. August konnten wir uns beispielsweise eine interessante Demonstration der österreichischen Staatsbahn mit den Systemen MOBILER und ISU im GVZ Wustermark anschauen.

Wir werden im Laufe des heutigen Tages dazu mehr hören.

5. Strategie der EU und Ausblick Förderung: Nächste Aktivitäten

Meine derzeitige Einschätzung ist die, dass zunächst auch in der nächsten Förderperiode ab 2014 weitere praxisorientierte Projekte erforderlich sein werden, um

- die vorbereiteten Investitionen in die Verbesserung der logistischen Anbindung der Regionen im Korridor weiter abzusichern und mit konkreten Förderanträgen zu untersetzen
- das Marketing für den Korridor und seine Regionen als innovativer und auch mit der Bahn gut erreichbarer Raum in Europa zu stützen und

- um eine SCANDRIA Allianz aufzubauen, die gemeinsame Ziele in regionale Aktivitäten umzusetzen hilft.

Wir wollen dies mit den Themen CO² freier Energieproduktion und -vernetzung verknüpfen, das steht auch in vollem Einklang mit dem Ansatz der „Connecting Europe Facility“, der Ostseestrategie, der EU 2020 Strategie und der daraus resultierenden Überarbeitung der EU Strukturfonds. Hier müssen wir uns als Regionen schon jetzt einbringen, denn wir sind es, auf die es ankommt wenn es darum geht diese Strategien zu nutzen.

Dazu haben wir Sie heute hier eingeladen,
als Vertreter der Wirtschaft, der angesprochenen Projekte, aus den Regionen,
Vertreter der Häfen und der Transportwirtschaft,
um mit Ihnen gemeinsam diese Fragen zu erörtern.

Zunächst freue ich mich ganz besonders, dass uns aus den Politikebenen der Europäischen Union und des Bundes die von mir angerissenen Rahmenbedingungen näher erläutert werden.

Ich wünsche uns einen guten Verlauf und interessante Diskussionen!