

## **Wirtschaft braucht Logistik – Logistik braucht Infrastruktur**

### **Potentiale in der deutsch-polnischen Grenzregion**

„Wir brauchen in der Lausitz einen starken Logistikstandort“, sagte Dr. Jürgen Goldschmidt, Bürgermeister der Stadt Forst (Lausitz) am Donnerstag, 4.12.2014, im Forster Hof. Logistik benötige nicht nur ein gutes Gewerbegebiet, sondern auch eine gute Vermarktung und Infrastruktur. Vor rund 80 Teilnehmern aus Polen und Deutschland während der Konferenz „Wirtschaft braucht Logistik – Logistik braucht Infrastruktur“ appellierte Goldschmidt an die Bundes- und Landespolitik, den Standort Forst auch jenseits der großen europäischen Verkehrskorridore zu berücksichtigen.

Die Stadt Forst mit ihren 19.380 Einwohnern hat sich in den vergangenen zehn Jahren zu einem wichtigen Logistikhub in der Region entwickelt. In der ehemals deutschlandweit führenden Textilstadt haben sich nach der Wende ein modernes Kabelwerk, eine neue Spinnerei und eine wichtige Industrie für Beton- und Fertigteile angesiedelt. Viele Mittelständler arbeiten als Zulieferer für die Bahn. Außerdem entstand das Logistik- und Industriezentrum Lausitz mit Autobahn- und Bahnanschlüssen.

Dort befindet sich auch das Firmengelände der Lion Spezialtransport GmbH. Geschäftsführer Sven Noatzke stellte die wesentlichen Geschäftsfelder seines Unternehmens vor: Spezialtransporte, Seehafenhinterlandverkehre und Brennstofflogistik für die Lausitz. Die wichtigsten Zielländer für Transporte unter anderem von Land- und Baumaschinen seien Russland, Ukraine, Zentralasien und der Kaukasus. Herkunftsländer der Maschinen seien Europa, USA und Kanada sowie Südafrika. „Forst ist gut erreichbar und hat ein Potenzial, das es auszubauen gilt“, sagte Noatzke. Lion besitze moderne Umschlagstechnik, darunter zwei Reachstacker und die Wege auf dem Gelände seien kurz.

Die Seehafenhinterlandverkehre von Lion haben sich in den vergangenen Jahren rasant entwickelt. „Wir schicken jede Woche etwa eineinhalb Züge nach Hamburg oder Bremerhaven“, sagte Noatzke. Das Volumen habe sich seit 2011 von rund 500 TEU auf knapp 6000 TEU in diesem Jahr erhöht. Noatzke hatte Pläne, die Verkehre weiter Richtung Ukraine über das Bahnterminal Medyka auszubauen und von dort mit der ukrainischen Staatsbahn weiter zu transportieren. Doch aufgrund der aktuellen Krise musste er seine Pläne erst einmal auf Eis legen.

„Die Region um Forst könnte 40 000 TEU generieren“, beschrieb Noatzke das Potential für die Lausitz. Denn ohne Polen schaffe er schon 6000 TEU. Ein wesentliches Hindernis für mehr Wachstum sieht er jedoch im Ausbau des Streckennetzes zwischen Cottbus und dem polnischen Wrocław. „Auf der 600 km langen Strecke von Norddeutschland in die Lausitz entfallen auf die letzten 30 km zwischen Cottbus und Forst rund 20 % der Frachtkosten, weil dieses Teilstück nicht elektrifiziert ist. Deshalb wünscht Noatzke sich von der Deutschen Bahn und der Landesregierung in Brandenburg, dass die Strecke so schnell wie möglich elektrifiziert wird.“

Bei Arvid Kämmerer, Leiter Vertrieb und Fahrplan Ost der DB Netz AG trifft er damit auf offene Ohren. „Der Bundesverkehrswegeplan ist in der Entwicklung“, sagte Kämmerer. Nun gehe es darum, ihn zu präzisieren. Dazu gehöre auch die Elektrifizierung der Strecke Cottbus-Forst. Das Land Brandenburg habe die Strecke für den Ausbau angemeldet. Allerdings fügte der Netzspezialist hinzu, dass Forst nur ein Nebenübergang für die Grenzverkehre nach Polen werden könne. Denn die EU orientiere sich an dem Trans European Network (TEN-T) mit Vorrangkorridoren. Die Nummer 7

verlaufe von Rostock über Dresden auf den Balkan. Die Nummer 8 führe von Belgien nach Polen sowie über Bremerhaven, Magdeburg, Berlin und Dessau ebenfalls Richtung Südosteuropa. Forst befinde sich am Rande dieser Korridore.

Im Rahmen des Programmes Deutsche Einheit setzt die Deutsche Bahn auf den Ausbau von Hoyerswerda über Horka und weiter nach Wrocław und den Grenzübergang in Frankfurt/Oder.

Bogdan Mucha, persönlicher Berater des Wojewoden der Wojewodschaft Lubuskie erklärte den Konferenzteilnehmern aus Wirtschaft und Politik die Maßnahmen, die die polnische Seite bereits für den Ausbau der Infrastruktur ergriffen haben. Dabei gehe um 29 Projekte, darunter der Ausbau der Autobahn A 18 oder die Schnellstraße S 3 von Stettin nach Leknica. Allerdings sei es sehr schwierig voranzukommen. „Es geht nicht um die Pläne und es fehlt auch kein Geld, um sie zu verwirklichen“, sagte Mucha. Aber alles verzögere sich, weil die Zusammenarbeit nicht funktioniere. 2008 hatten Polen und Deutschland ein Abkommen über die Grenzbrücken unterzeichnet. Es regelt, wie Brücken über die Oder und von wem gebaut und erhalten werden müssen. In Küstrin befinde sich eine Eisenbahn- und Straßenbrücke auf der Strecke von Berlin über Pommern nach Danzig. Täglich fahren LKW mit 13 t darüber, die Tragfähigkeit betrage aber nur 7 t. Die Mitglieder einer deutsch-polnischen Kommission könnten sich nun nicht über den Verlauf einer neuen Brücke einigen. „Wir werden da nicht locker lassen“, erklärte Mucha. Ein anderes Projekt von Bad Muskau nach Leknica habe ein Jahr in Anspruch genommen.

„Wir haben mit der Stadt Forst vereinbart, die Verbindung von Berlin über Forst nach Wrocław auszubauen“, sagte Mucha. Leider habe die polnische Seite das Projekt blockiert, weil sie die Verbindung über Hoyerswerda und Horka bevorzuge. Doch vor zwei Wochen hatten sich deutsche und polnische Vertreter getroffen und einen Kompromiss gefunden. Die Strecke über Frankfurt/Oder solle demnach Geschäftsläuten und Studenten dienen, die Strecke über Forst für den Güterverkehr und Regionalverbindungen.

Wie wichtig der Grenzübergang Forst für Unternehmen ist, bewies Tobias Pohlmann, Vertrieb / Sales Manager von Freightliner DE, eine Tochter des gleichnamigen britischen Eisenbahnverkehrsunternehmens. Freightliner bietet Transporte von Westeuropa nach Polen mit nur einer Lok an, die in Deutschland und Polen zu gelassen sei. Damit reduziere sich die Aufenthaltsdauer an der deutsch-polnischen Grenze auf nur 15 Minuten, weil lediglich ein anderer Lokführer die Weiterfahrt übernehme. Das Unternehmen könne so lange Strecken anbieten.

Pohlmann unterstrich die Wichtigkeit des Standortes Lausitz. „Aufgrund der günstigen topografischen Eigenschaften der Eisenbahnverbindung von Wrocław über Forst nach Berlin kann Freightliner dort Zuglasten von 3600 t brutto fahren“, sagte Pohlmann. Das sei ein Alleinstellungsmerkmal dieses Grenzübergangs. Die Strecke sei sehr gut für schwere Lasten und auch die einzige für diese Gewichtsklasse. „Sollte Forst für Güterzüge nicht mehr zur Verfügung stehen, dann können wir derartige Züge nicht mehr fahren und müssen sie über andere Grenzübergänge umleiten“, so Pohlmann. Durch die geringere Last und den weiteren Weg verliere die Bahn einen Effizienzvorteil gegenüber dem LKW. Derartige Züge könnten dann unter Umständen nicht mehr wirtschaftlich sein.

Pohlmann wünscht sich, dass der Grenzübergang auch in der Nacht offen sein sollte, da Freightliner zwischen 0 und 3 Uhr morgens die Grenze passiere. Zum nächsten Fahrplanwechsel der Deutschen

Bahn werde der Zug Wawel eingestellt, der bisher noch zwischen Berlin und Wrocław verkehrt. „Meine Erfahrung ist, wenn erst einmal ein Personenzug wegfällt, dann folgt auch bald der Güterverkehr“, warnte Pohlmann.

Die beiden produzierenden Unternehmen Kronopol, eine Tochter der Swiss Krono Group und die Felgenhauer Gruppe im polnischen Jasien unweit der deutschen Grenze stellten ihre Geschäftsmodelle vor. Kronopol ist in der Holzbranche tätig und stellt Spanplatten, Fußbodenpaneele und Laminatböden her. Felgenhauer bietet Schweißkonstruktionen für den Berg und Fahrzeugbau an und ist an den Logistikstandort in Fort gut angebunden.

Während der Podiumsdiskussion bekräftigten alle Teilnehmer, dass der Standort Forst großes Potenzial habe und weiter ausgebaut werden müsse. „Wir liegen nun mal auf der kürzesten Strecke zwischen Berlin und Wrocław“, sagte Bürgermeister Dr. Jürgen Goldschmidt. Er könne sich nicht vorstellen, dass die Strecke ohne Bahnverkehr bleiben soll. Wenn der Standort weiter wachse wie bisher, werde sich der Druck auf die Bahn erhöhen. „Wir hoffen, dass dann in einer überschaubaren Zeit etwas passiert.“ Zum Abschluss der Konferenz besichtigten die Teilnehmer den Güterbahnhof, die Ladestraße und das elektronische Stellwerk Forst. sl