



## Licht am Ende° des Tunnels

Der Infrastrukturausbau in Deutschland  
im Fadenkreuz der Politik.

# Inhalt°



## Impressum°

### Herausgeber

Frank Dreeke  
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG  
Präsident-Kennedy-Platz 1  
28203 Bremen

### Redaktion

Stefanie Effner (v.i.S.d.P.),  
Markus Albers, Andreas Hoetzel,  
Thomas Mühe, Sven Östreicher

### Redaktionelle Beratung

rethink GmbH, Berlin

### Gestaltung und Realisierung

Focus Werbeagentur GmbH, Bremen

### Druck

Müller Ditzen GmbH, Bremerhaven

Copyright: Die im Magazin enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte werden vorbehalten. Hinweis: Redaktionelle Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder.



### S.04 Das war ein besonderes Jahr°

1

Covid-19 hält die Welt weiterhin in Atem: Die wichtigsten Zahlen und Auswirkungen zusammengefasst.



### S.06 Ein Zufallsfund°

2

Die Graf Götzen, 1913 in Papenburg gebaut, fährt heute als Liemba auf dem Tanganjikasee in Tansania. Die BLG war vor Ort im Rahmen des World Food Programmes dabei.



### S.10 Hier geht's aufwärts°

3

Flugtaxi und Luftdrohnen im Einsatz – acht Orte, an denen an der Zukunft des städtischen Luftverkehrs geprobt wird.

TITEL



### S.12 Licht am Ende des Tunnels?°

4

Warum dauern Infrastrukturprojekte in Deutschland länger als in anderen Ländern? Eine Analyse anhand des geplanten Fehmarnbelt-Tunnels zwischen Dänemark und Deutschland.



### S.24 Der Nordwesten gibt Gas°

5

Ehrgeizige Ziele für Deutschlands neue Wasserstoff-Modellregion: Die Bundesregierung will sich die Vorreiterposition sichern und unterstützt den Ausbau der Kapazitäten.



### S.26 Der Kopf des Drachen°

6

Die chinesische Staatsreederei COSCO hat den griechischen Containerhafen Piräus zum „Einfallstor des Drachen“ entwickelt.



### S.34 Im Gespräch°

7

Dr. Sigrid Nikutta und Frank Dreeke über Schieneninfrastruktur sowie die aktuelle Entwicklung im Güter- und Personenverkehr.



### S.38 Genuss zum Schluss°

8

„Cap Pep“ – die besondere Tapasbar im Herzen der Barceloner Altstadt El Born. Ein echter Geheimtipp.

# 1

- 01** Das weltweite Volumen transportierter Waren soll nach vorläufigen Schätzungen um 4,1 Prozent schrumpfen.
- 02** Auf 679 Milliarden US-Dollar sind die globalen Verluste für den Güterverkehr für 2020 angewachsen.
- 03** Minus 8,6 Prozent beträgt der prognostizierte Einbruch der Bruttowertschöpfung im europäischen Frachtverkehr und in der Logistik für 2020.
- 04** Mit 29,9 Milliarden US-Dollar hat sich das weltweite Volumen von M&A-Deals in der Logistikbranche mehr als halbiert.
- 05** 63 Prozent der deutschen Logistiker schätzen die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf ihr Unternehmen als stark oder sehr stark ein.
- 06** Um 28 Prozent erhöhte sich der Paketumsatz der Deutschen Post allein im zweiten Quartal 2020.
- 07** 420 Millionen Pakete werden voraussichtlich zum Weihnachtsgeschäft in Deutschland zugestellt. Das wären 60 Millionen (ca. 20 Prozent) mehr als im Vorjahreszeitraum.
- 08** Mit 880 Milliarden Euro blieben die deutschen Ausfuhren von Januar bis einschließlich September um 11,7 Prozent unter dem Niveau der ersten neun Monate des Vorjahres.
- 09** Mit 119,7 Punkten ist der Containerumschlag-Index des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik auf einem Allzeithoch.

Das war ein<sup>o</sup>  
besonderes Jahr



© FOTO | Barilla

## Der<sup>o</sup> Pasta-Zug

Der italienische Weltmarktführer Barilla bestückt den Pasta-Zug zwischen Parma und Ulm. Im März, zu Beginn der Pandemie, fuhren zwei Züge pro Woche nach Süddeutschland. Ende Juni schon drei, nun sind es vier. Jeder Zug besteht aus 16 Waggons mit insgesamt 32 Containern und ist jeweils mit 490 Tonnen Pasta, 60 Tonnen Soßen und 40 Tonnen Pesto beladen. Laut Gesellschaft für Konsumforschung ähnelt der exponentiell angestiegene Pastaverkauf in Deutschland, würde man ihn grafisch darstellen, dem Verlauf der Ausbreitung des Corona-Virus. Barilla erhielt für das Transportkonzept übrigens den Deutschen Logistik-Preis 2020.

# Ein Zufallsfund

Die Liemba auf dem Tanganjikasee

Seit vielen Jahren unterstützt die BLG LOGISTICS das Welt-ernährungsprogramm der Vereinten Nationen. Nicht mit Geld, sondern mit Know-how. Ein Kapitän und ein Hafenmanager aus den Reihen der BLG, beide gut ausgebildet und erfahren, untersuchen die logistischen Herausforderungen und Fallstricke von Häfen in Krisenregionen der Welt. Wolf Lampe und Ferdinand Möhring waren für das World Food Programme (WFP) in Zentral- und Mittelamerika, in der Karibik, im Irak und in Indonesien, vor allem aber auf dem afrikanischen Kontinent.

|            |                 |
|------------|-----------------|
| LÄNGE      | 71,40 m         |
| BREITE     | 10,00 m         |
| STAPELLAUF | 5. Februar 1915 |
| PASSAGIERE | 600             |

# 2



► Ferdinand Möhring auf dem Weg nach Mpulungu, Sambia

Der letzte Einsatz von Ferdinand Möhring führte ihn an den Tanganjikasee. Das WFP will wissen, wie der Transport von mehreren Hunderttausend Tonnen Mais und anderen Getreidesorten aus dem agrargeprägten Sambia in die Projektgebiete Burundis und weiter nach Norden in den Südsudan bewerkstelligt werden kann.

Bislang werden die Hilfsgüter mühsam auf der Straße befördert. Der Transport über den 673 Kilometer langen See könnte deutlich schneller, sicherer und kostengünstiger sein – wenn denn genügend Schiffstonnage verfügbar wäre, wenn die Hafeninfrastrukturen für mehr Betrieb ausgerüstet, wenn Werften vorhanden wären, um die Flotte zu erneuern, zu erweitern und instand zu halten.

Die Liemba (siehe Kasten auf der S. 8), ehemals Graf Götzen, fällt bei der Bestandsaufnahme der Schiffe, die den See befahren, gleich auf. Obwohl das Durchschnittsalter hoch ist – das Alter der Liemba erreicht kein anderer Dampfer. Und seine Historie schon gar nicht. Für den Einsatz auf dem Tanganjikasee einst konzipiert, im Ersten Weltkrieg eingesetzt und anschließend versenkt, wieder gehoben, später bei Schlechtwetter erneut gesunken. Nochmals ans Licht befördert, mehrfach umgebaut, als Flüchtlingstransporter eingesetzt und aktuell eines der Schiffe, die den Passagier- und Frachttransport entlang des Sees aufrecht erhalten.



► Die Liemba mit Originalrumpf von 1915 und modernisiertem Brückenhaus



► Personentransport auf dem See: Solche Boote gehen längsseits der Liemba, dort, wo keine Hafenanlagen vorhanden sind



► Kigoma: Typisches Holzfrachtschiff im Trade zwischen Tansania und der Demokratischen Republik Kongo



► Am Hafen von Mpulungu, Sambia



► Verladung von braunem Zucker in Mpulungu, Sambia

## Die Liemba

wurde 1913 als Graf Götzen auf der Meyer Werft in Papenburg an der Ems gebaut, probeweise zu Wasser gelassen und gleich wieder in Einzelteile zerlegt. In 5.000 Holzkisten sicher verpackt, wurden die Schiffsteile von Hamburg nach Daressalaam transportiert. Das Ziel der Graf Götzen war schon damals der Tanganjikasee. Das Deutsche Reich wollte seine Kolonie in Ostafrika wirtschaftlich ertüchtigen und strategisch absichern. Mit der Götzen erhoffte man sich den entscheidenden Vorteil auf dem so wichtigen Binnengewässer gegenüber den Briten und Belgiern. 1914 schickte die Werft drei Schiffbau-Fachleute von Papenburg nach Kigoma, die mithilfe der Einheimischen das Dampfschiff wieder zusammenbauten. Ein weiteres Jahr später, am 5. Februar 1915, erfolgte der richtige Stapellauf. Heute konkurriert das in Liemba umgetaufte Schiff um den Titel „Ältester Passagierdampfer der Welt“.



Der Kapitän der Liemba heißt Titus und weiß um die Bedeutung seines Schiffes für die Mobilität der Menschen. „Wir verbinden die Menschen der gesamten Ostküste des Sees. Wir steuern unzählige kleine Plätze in Tansania und Sambia an, fast alle ohne eigene Häfen und organisieren den Waren- und Personenumschlag auf Reede. Es gibt dazu keinen Ersatz, die Menschen brauchen uns.“

Titus steuert sein Schiff ohne Kartenmaterial. Es existiert keines. Obwohl der Tanganjikasee der sechstgrößte und zweitiefste See der Erde ist. An der tiefsten Stelle misst er 1.470 Meter. Seine Fläche: 32.900 Quadratkilometer. Vier Länder grenzen an den See: die Demokratische Republik Kongo im Westen, Burundi im Norden, Tansania im Osten und Sambia im Süden. Titus fährt auf Sicht. Keine Karte, keine Rettungsorganisation, aber reichlich Erfahrung.

Bald könnte Titus mit der Liemba Teil der organisierten Frachtrouten über den See werden. Denn der Bericht von Ferdinand Möhring über seine Mission hat Folgen. Das World Food Programme hat den Einsatz eines „Lake Tanganyika Corridor Facilitation Officers“ beschlossen, der die Abstimmung unter den diversen Häfen bei der Gerätebeschaffung und den nötigen Baggerarbeiten ebenso koordinieren soll wie die Erweiterung der Hafeninfrastrukturen und Transportkapazitäten. Die Liemba wird dann ein weiteres Kapitel ihrer über einhundertjährigen Geschichte aufschlagen.



## Urban Air Mobility

# Hier geht's aufwärts

Fast täglich liest man von neuen Investitionsrunden und Pilotprojekten in Sachen Flugtaxis oder Logistikdrohnen – aber ist das nicht alles Zukunftsmusik? Wir zeigen acht Orte, an denen diese sogenannte Urban Air Mobility (UAM) schon Wirklichkeit ist (oder sehr bald sein wird).



### Kärnten

#### Geplanter Testbetrieb für Flugtaxis

Im Juni 2019 haben sich Kärntens Mobilitäts-Landesrat und der Europa-Chef der EHang Unternehmensgruppe auf den Aufbau eines Testbetriebes für Flugtaxis geeinigt.

### Singapur

#### Erster bemannter Volocopter-Testflug

Im Oktober 2019 hat eine bemannte Drohne des deutschen Herstellers Volocopter erfolgreich einen Testflug über den Marina-Bay-Hafen der Millionenmetropole absolviert.

### Guangzhou

#### Autonome Flugtaxis bald im Einsatz

Auch in Guangzhou sollen autonome Flugtaxis sehr bald regelmäßig Passagiere befördern. Erste Testflüge mit mehreren Fahrzeugen fanden bereits Ende 2019 statt.

### Ruanda

#### Weltweit führend bei Transportdrohnen

Kein Land setzt Drohnen so systematisch ein wie Ruanda. In Zukunft soll das Programm in Zusammenarbeit mit den Nachbarländern Ghana und Tansania weiter ausgebaut werden.

#### LOGISTIKDROHNEN

Der Einsatz von Drohnen ist besonders sinnvoll, wenn kleine Lasten innerhalb kürzester Zeit transportiert werden müssen – zum Beispiel im medizinischen und wissenschaftlichen Bereich. Eine Ausweitung auf den kommerziellen Postbereich wird in manchen Ländern bereits getestet.

#### AUTONOME FLUGTAXIS

Passagierdrohnen könnten die Mobilität der Zukunft revolutionieren. Sie sollen nicht nur effizient und agil, sondern auch möglichst leise (im Vergleich zu herkömmlichen Hubschraubern), umweltfreundlich und sicher sein. Noch müssen aber zahlreiche technische und bürokratische Hürden überwunden werden.

### Schweiz

#### Postdrohnen fliegen wieder

Nach zwei Abstürzen im Mai 2019 hatte die Schweizerische Post den Betrieb von Postdrohnen eingestellt, inzwischen wurde der Transport von Laborproben über Lugano und Zürich wieder aufgenommen.

### Toulouse

#### Integriertes Mobilitätskonzept

Toulouse soll zur agilen Stadt umgebaut werden, zum Konzept gehören auch Flugtaxis. Spätestens zu den Olympischen Spielen in Paris 2024 soll alles bereit sein.

### Frankfurt

#### Drohnen am Flughafen

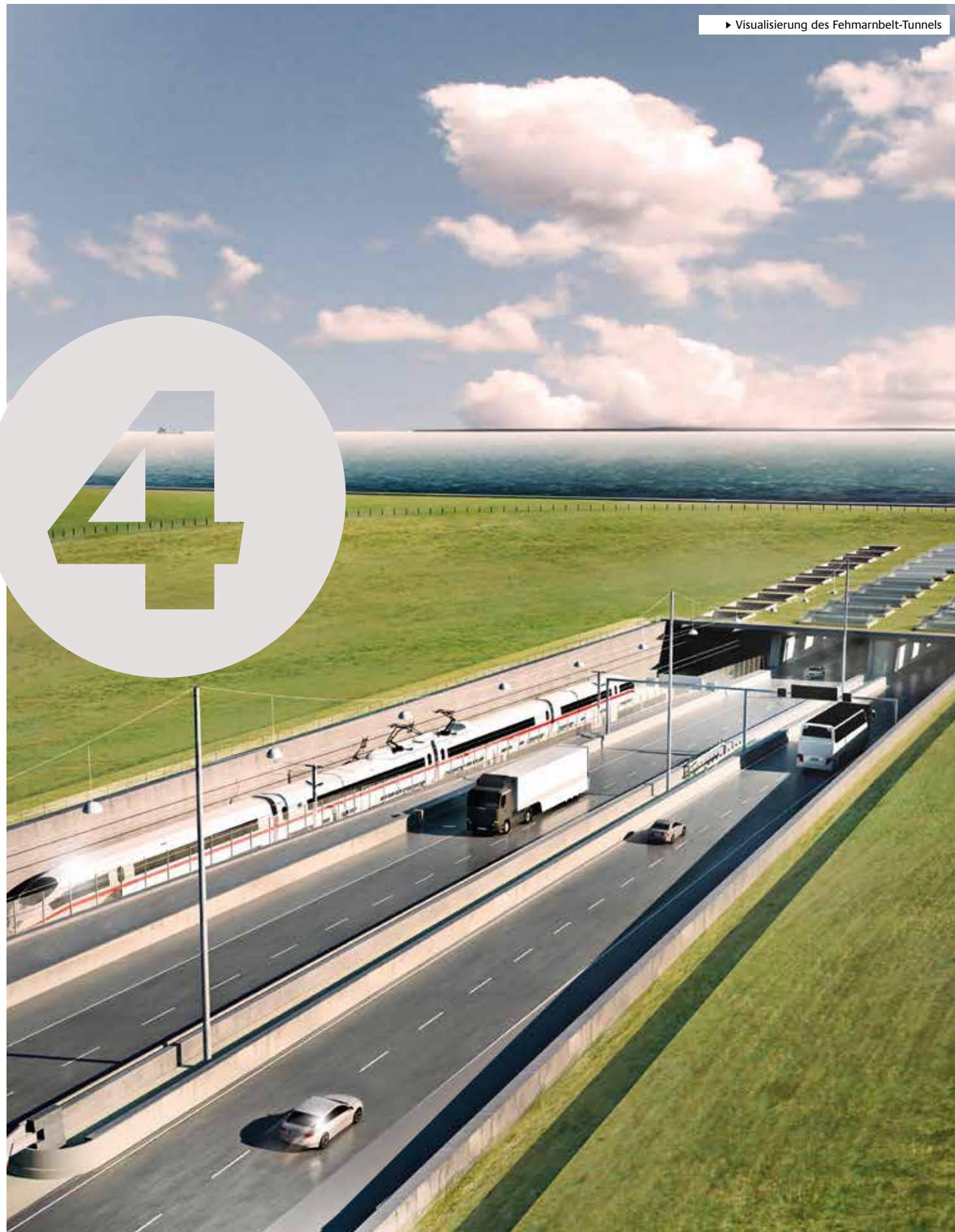
Zusammen mit Volocopter analysiert die Flughafenbetreibergesellschaft Fraport die Einsatzmöglichkeiten von Drohnen – zum Beispiel, um Passagiere schneller in die Innenstadt zu bringen.

### Ingolstadt

#### Flugtaxis am Bahnhof

Auch in Ingolstadt wird über alternative Mobilitätsmodelle nachgedacht, am Hauptbahnhof soll ein Landeplatz für Flugtaxis entstehen. Final ist die Entscheidung allerdings noch nicht.

# 3



## TITEL

## Licht am Ende<sup>o</sup> des Tunnels?

**Der geplante Fehmarnbelt-Tunnel zählt zu den größten und innovativsten Infrastrukturprojekten Europas, er soll die Verbindung zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen maßgeblich stärken. Aber während auf dänischer Seite alles nach Plan läuft, stößt das Projekt in Deutschland auf Widerstände.**

Auf den Renderings sieht alles sauber und futuristisch aus: Geradlinig wie Laserstrahlen bohren sich die vierspurige Autobahnstrecke und die zweispurige Zugstrecke durch die grünen Wiesen der Insel Fehmarn, am Horizont schimmert die Nordsee. Wann diese Vision Realität wird, ist jedoch unsicher.

Der 18 Kilometer lange Fehmarnbelt-Tunnel wird als längster kombinierter Straßen- und Eisenbahntunnel der Welt die deutsche Insel Fehmarn mit der dänischen Insel Lolland verbinden. Bislang muss man zwischen Puttgarden auf deutscher Seite und Rødbyhavn auf dänischer Seite eine Fähre nehmen, die reine Überfahrt dauert 45 Minuten. Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel voraussichtlich 2029 fertig ist, können Autos sowie Personen- und Güterzüge durchfahren, ohne auf eine Fähre zu müssen. Für die Fahrt durch den Tunnel braucht man dann zehn Minuten mit dem Auto und nur noch sieben Minuten mit dem Zug.

Ob der Fährhafen dann zu einem Relikt der Vergangenheit werden wird? Sicher ist, dass das Fährgeschäft mit dem Fehmarnbelt-Tunnel einen großen Konkurrenten bekommen wird. Kaum verwunderlich, dass die Reedereien Scandlines und Stena Lines zu den stärksten Widersachern der neuen Verbindung gehören. Gemeinsam mit Umweltverbänden und der Stadt Fehmarn haben sie deshalb vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gegen den Planfeststellungsbeschluss geklagt – und sind damit gescheitert, wie nun aus einem Urteil vom 3. November hervorgeht. Scandlines gibt sich jedoch kämpferisch und hat bereits angekündigt, dass sie auch nach Fertigstellung des Tunnels weiterfahren werden.

Gegenwind hat das Projekt auch von anderen Stellen bekommen: Im Juni wurde das Vorhaben vom Europäischen Rechnungshof in Hinblick auf den zu erwartenden volkswirtschaftlichen Nutzen kritisiert. Außerdem hat das Schleswig-Holsteinische Landesverfassungsgericht über eine Klage der Stadt Fehmarn beraten, die hohe Brandschutzkosten für den Tunnel befürchtet.



### Der Traum von Talsinki

**So ambitioniert das Fehmarnbelt-Projekt auch ist: Es gibt Pläne, die es in den Schatten stellen könnten.**

Ein Tunnel der Superlative: Länger als der Gotthard-Tunnel soll er werden, die Ostsee unterqueren und die finnische Hauptstadt Helsinki mit der estnischen Hauptstadt Tallinn verbinden. Damit nicht genug: Auf halber Strecke soll eine künstliche Insel entstehen, erschaffen aus dem Aushub, der bei den Bauarbeiten anfallen wird. Bis zu 50.000 Menschen sollen dort in einer digitalen Modellstadt der Zukunft leben können, die auch das neue Tor zu Eurasien werden soll. Das privat finanzierte Projekt des Angry-Birds-Erfinders und Tech-Unternehmers Peter Vesterbacka hat es in sich, 20 Milliarden Euro soll das Ganze kosten. Mindestens so ambitioniert wie das Tunnelprojekt selbst ist auch der Zeitplan für die Realisierung: Bis 2024 soll alles fertig sein.

Ob Vesterbacka diesen Zeitplan halten kann, ist inzwischen fraglich. Realistischer ist wohl eine Bauzeit bis 2040, wie eine staatliche Machbarkeitsstudie belegt, die von der finnischen und der estnischen Regierung Ende 2018 in Auftrag gegeben wurde. Darin wird auch eine Mitfinanzierung der EU von 40 Prozent als Voraussetzung für eine erfolgreiche Verwirklichung genannt – künstliche Inseln wird es in diesem Szenario wohl keine geben.



Eigentlich sollte der Fehmarnbelt-Tunnel, der auf einen Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland aus dem Jahr 2008 zurückgeht und der mit einem Baubudget von 7,1 Milliarden Euro komplett von den Dänen finanziert wird, nach ursprünglicher Planung längst fertig sein. Die Realität sieht jedoch anders aus: Auf deutscher Seite darf man erst mit dem Bau beginnen, wenn das Bundesverwaltungsgericht grünes Licht gibt.

Auf dänischer Seite rollen hingegen schon die Bagger. Die große Baustelle in Rødbyhavn ist erschlossen. Im Juni wurde 500 Meter vor der dänischen Küste von Lolland mit dem Bau der Molen und des großen Arbeitshafens begonnen. Mit einer Fläche von 500.000 Quadratmetern wird der Arbeitshafen der größte seiner Art in Europa, doppelt so groß wie der bestehende Fährhafen in Rødbyhavn. Dort werden die Materialien für den Bau der Tunnel-elementfabrik ankommen. Auch die Tunnelelemente werden später über den Arbeitshafen in den Fehmarnbelt geschleppt.

Verantwortlich für Planung, Bau und Betrieb des Tunnels ist die dänische Projektgesellschaft Femern A/S mit Sitz in Kopenhagen, die eigens zu diesem Zweck gegründet wurde. Die Finanzierung erfolgt über ein sogenanntes Staatsgarantiemodell: Die Projekt-

gesellschaft nimmt Kredite am Kapitalmarkt auf, für die der dänische Staat bürgt. Durch die späteren Mauteinnahmen werden die Baukosten refinanziert, der Tunnel bleibt Eigentum des dänischen Staates. Mit diesem Modell haben die Dänen gute Erfahrungen gemacht: „Sowohl die Querung am Öresund – also zwischen Kopenhagen und Malmö – sowie die Verbindung am Großen Belt zwischen Fünen und Seeland sind nutzerfinanzierte Projekte“, sagt Denise Juchem, Sprecherin von Femern A/S. ▶

## Zeit°strahl

Infrastrukturprojekte sind aufgrund ihrer Komplexität immer mit erheblichen Risiken verbunden – nicht nur hierzulande. Auf den folgenden Seiten zeigen wir, wie Deutschland im Vergleich zu einigen anderen Ländern abschneidet.

### Berlin Airport

#### Geplante Bauzeit

**4 Jahre (2007–2011)**

#### Tatsächliche Bauzeit

**13 Jahre (2007–2020)**

#### Erwartete Kosten

**2 Milliarden Euro**

#### Tatsächliche Kosten

**6,44 Milliarden Euro**



### Istanbul Airport

#### Geplante Bauzeit

**4 Jahre (2014–2018)**

#### Tatsächliche Bauzeit

**4 1/2 Jahre (2014–2019)**

#### Erwartete Kosten

**10,2 Milliarden Euro**

#### Tatsächliche Kosten

**ca. 11 Milliarden Euro**



## Elbphilharmonie

### Geplante Bauzeit

**3 Jahre (2007–2010)**

### Tatsächliche Bauzeit

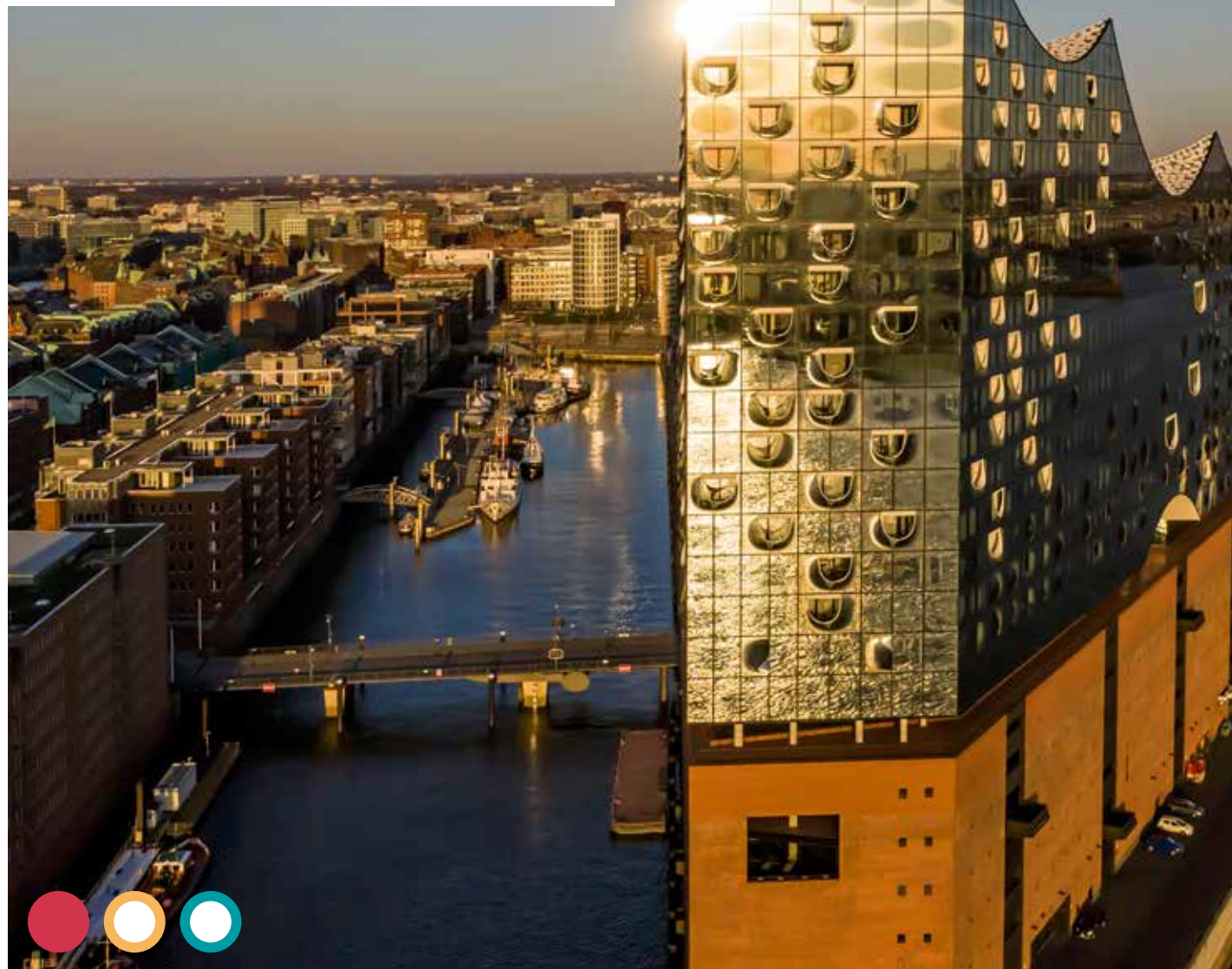
**9 Jahre (2007–2016)**

### Erwartete Kosten

**77 Millionen Euro**

### Tatsächliche Kosten

**866 Millionen Euro**



Auf die Frage, warum Dänen Infrastrukturprojekten generell positiver gegenüberstehen als Deutsche, gibt Denise Juchem zu bedenken: „Die dänische Gesellschaft ist sehr konsensorientiert und bemüht, auch im Konfliktfall eine gemeinsame Lösung zu finden. Es gibt ein großes Vertrauen zueinander und eine starke Gemeinwohlorientierung. Dem fühlen sich auch dänische Umwelt- und Naturschutzverbände verbunden: Sie bringen sich in Infrastrukturplanungen ein, um sie so weit wie möglich zu verbessern, nicht um sie zu verzögern oder zu verhindern.“ Auch der Planungsprozess spielte eine wichtige Rolle, so Juchem weiter: „Die frühe Einbeziehung und Beteiligung der Öffentlichkeit ist in Dänemark eine Selbstverständlichkeit. Die Bürger werden früh in die Planungen eingebunden und so quasi selber zu Planern gemacht. Die Ideenphase steigert die Akzeptanz in der Bevölkerung und ermöglicht frühzeitig Korrekturen am Vorhaben.“

Das Modell scheint zu funktionieren: Auf dänischer Seite wurde keine einzige Klage gegen das Baugesetz für den Fehmarnbelt-Tunnel eingereicht. Und während in Deutschland bis 2016 über 12.400 Einwendungen im Planfeststellungsverfahren erhoben wurden, waren es auf dänischer Seite insgesamt weniger als 50.

Kaum verwunderlich, dass Dänemark bei Reformbemühungen in Deutschland oft als Modell genannt wird – wobei einige Elemente, basierend auf besonderen Traditionen und der hochgelobten Konsenskultur, sich kaum per Gesetz nachbilden lassen. Aber wie kann Deutschland dann sein Infrastrukturproblem in den Griff bekommen?

Denn dass es ein solches gibt, ist unübersehbar. Und nicht nur aufgrund des gravierenden Rückstands beim Ausbau: Selbst Kanzlerin Merkel hat 2019 auf einem Kongress der IG Metall die „elend langsamen“ Planungs- und Genehmigungsprozesse in Deutschland beklagt, Interessenverbände wie die IHK Nord drängen schon seit Jahren auf die Verabschiedung eines Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes. Auch die wiederholte Überschreitung der Kosten bereitet Politik und Wirtschaft große Sorgen: Kaum ein Großprojekt der letzten Jahre konnte den geplanten Finanzierungsrahmen einhalten.

►

## Opernhaus Oslo

### Geplante Bauzeit

**5 Jahre (2003–2008)**

### Tatsächliche Bauzeit

**4 1/2 Jahre (2003–2008)**

### Erwartete Kosten

**ca. 500 Millionen Euro**

### Tatsächliche Kosten

**ca. 500 Millionen Euro**



## Hochmoselbrücke

### Geplante Bauzeit

**5 Jahre (2011–2016)**

### Tatsächliche Bauzeit

**8 Jahre (2011–2019)**

### Erwartete Kosten

**128,5 Millionen Euro**

### Tatsächliche Kosten

**ca. 175 Millionen Euro**



## Viaduc de Millau

### Geplante Bauzeit

**3 Jahre (2001–2004)**

### Tatsächliche Bauzeit

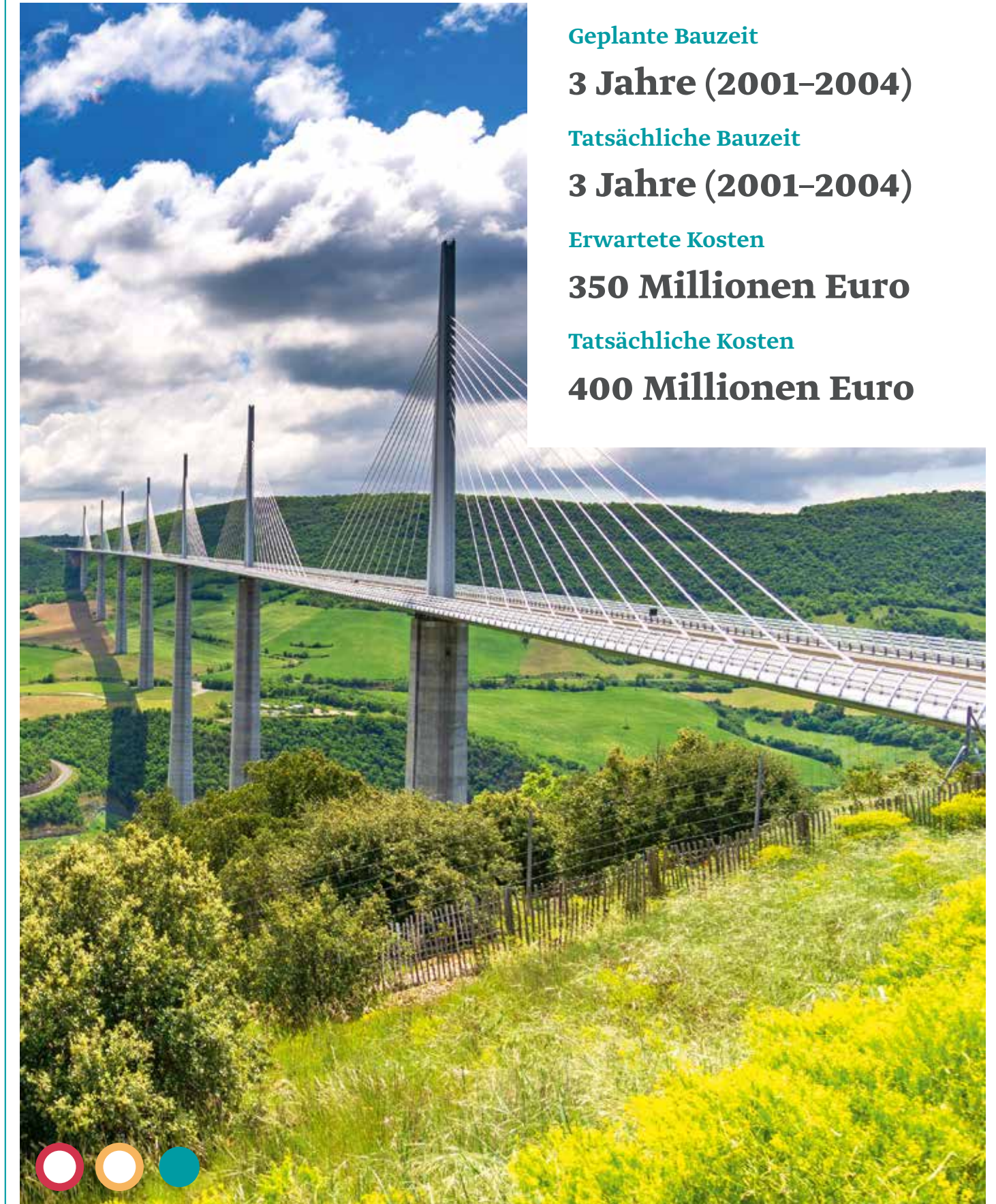
**3 Jahre (2001–2004)**

### Erwartete Kosten

**350 Millionen Euro**

### Tatsächliche Kosten

**400 Millionen Euro**



Die Beispiele sind ebenso prominent wie eklatant, und durch die ausführliche Berichterstattung der letzten Jahre weitgehend bekannt. Vom „Pannflughafen“ BER in Berlin-Brandenburg über das umstrittene Megaprojekt Stuttgart 21 bis zur maßlos überkauften, aber zuletzt dank ihrer architektonischen Qualitäten erfolgreichen Elbphilharmonie: Kaum ein Prestigeprojekt der vergangenen Jahre, das nicht für Schlagzeilen oder negative Berichte gesorgt hätte.

Das Problem ist nicht neu, wie eine Studie der Hertie School of Governance schon 2015 bestätigte. Bei der Analyse von 170 in Deutschland seit 1960 realisierten Großprojekten, von denen 119 zum Zeitpunkt der Erhebung abgeschlossen und 51 noch laufend waren, konnte ein Forscherteam um Professorin Genia Kostka eine durchschnittliche Kostensteigerung um satte 73 Prozent feststellen. Die analysierten Verkehrsprojekte im Straßenbau waren im Durchschnitt um 27 Prozent, im Schienen- und Flughafenbau um jeweils 30 Prozent und 56 Prozent teurer als geplant.

Den Verantwortlichen auf Bundes- und Landesebene empfiehlt die Studie deshalb drei konkrete Schritte, um die Problematik anzugehen. Erstens sollte eine öffentlich zugängliche Datenbank

über große Infrastrukturprojekte eingerichtet werden – als Modell wird Großbritanniens „Major Project Authority“ genannt. Zweitens wird zum Einsatz einer „Referenzklassenprognose“ bei öffentlichen Planungen geraten: Gemeint ist damit ein sektorenbasiertes Benchmarking, in dem die Kosten vergleichbarer Projekte als Grundlage zur Kalkulation eines „Risiko-Aufschlags“ für potenzielle Kostensteigerungen dienen. Schließlich wird die Einführung spezieller „Risikoversicherungsverträge“ zur Kostenkontrolle vorgeschlagen, um Anreize für öffentliche Planer zu schaffen, das Budget einzuhalten.

Ob die Vorschläge Anwendung finden, ist auch fünf Jahre nach Veröffentlichung der Studie unsicher. Dabei mehren sich die Hilferufe aus der Wirtschaft. Besonders der Logistiksektor leidet unter den aktuellen Zuständen, wie eine Umfrage des Instituts der deutschen Wirtschaft von 2019 belegt. „Die Wirtschaft ist auf eine möglichst reibungslose Logistik angewiesen. Die mangelhafte Infrastruktur ist dabei Sand im Getriebe“, erklärte IW-Ökonom Thomas Puls dem Online-Portal Business Insider bei der Vorstellung der Studie. Die langjährige Sparpolitik der Länder

►

## Stuttgarter Bahnhof

Geplante Bauzeit

**9 Jahre (2010–2019)**

Tatsächliche Bauzeit

**15 Jahre (2010–2025)\***

Erwartete Kosten

**2,5 Milliarden Euro**

Tatsächliche Kosten

**8,2 Milliarden Euro\***

\*Schätzung



## Station Rotterdam Centraal

Geplante Bauzeit

**7 Jahre (2007–2014)**

Tatsächliche Bauzeit

**7 Jahre (2007–2014)**

Erwartete Kosten

**ca. 600 Millionen Euro**

Tatsächliche Kosten

**ca. 550 Millionen Euro**



habe einen Investitionsstau verursacht, der nur langsam abgebaut werden könne, so die Macher der Studie.

Ausgerechnet infolge der Corona-Pandemie könnte nun ein Umdenken stattfinden. Selbst die vehementesten Verfechter der „Schwarzen Null“ geben zu, dass ohne ein massives Investitionsprogramm die Folgen der Krise verheerend sein könnten. Der Sachverständigenrat forderte im Mai 2020 in einem Beitrag in der Süddeutschen Zeitung, „nicht allein die Nachfrage zu stärken, sondern zugleich den Strukturwandel sinnvoll zu unterstützen“. Zentral seien nach Ansicht der Wirtschaftsweisen unter anderem „Investitionen in (...) den öffentlichen Nahverkehr, die Netzinfrastruktur, die Infrastruktur für die emissionsneutrale Mobilität sowie in den Breitbandausbau“. Dabei müsse der Staat nicht immer selbst als Investor auftreten, sondern könne „gegebenenfalls durch Zuschüsse Anreize für private Investitionen setzen oder eine Koordinationsfunktion übernehmen“.

Die kommenden Monate werden zeigen, ob die Politik dieser Aufforderung folgen wird. Auf Lolland wird man inzwischen weiterbauen – und hoffen, dass Fehmarn bald folgt.

## ICE-Strecke Berlin–München

**Geplante Bauzeit**

**8 Jahre (1996–2004)**

**Tatsächliche Bauzeit**

**21 Jahre (1996–2017)**

**Erwartete Kosten**

**4,2 Milliarden Euro**

**Tatsächliche Kosten**

**5,3 Milliarden Euro**



## Schnellzug-Strecke Madrid–Sevilla

**Geplante Bauzeit**

**3 Jahre (1989–1992)**

**Tatsächliche Bauzeit**

**3 Jahre (1989–1992)**

**Erwartete Kosten**

**ca. 1,5 Milliarden Euro**

**Tatsächliche Kosten**

**ca. 2,7 Milliarden Euro**



# 5

## Der Nordwesten<sup>o</sup> wird zur Wasserstoff-Modellregion:

Wasserstoff liegt im Trend: Am 10. Juni 2020 hat das Bundeskabinett einen Beschluss verabschiedet, der Zuschüsse in Milliardenhöhe, rechtliche Erleichterungen und konkrete strategische Ziele für den Ausbau der Produktionskapazitäten vorsieht. Mit neun Milliarden Euro will sich Deutschland eine Vorreiterposition in diesem Forschungsfeld sichern. Die Aussichten sind in der Tat verlockend, besonders in Zeiten des Klimawandels: Das Gas hinterlässt beim Verbrennen praktisch keine Abgase, Forscher sehen darin deshalb einen perfekten Ersatz für traditionelle Energieträger wie Erdöl oder Kohle.

Übrigens ist noch offen, wie das Gas in den erforderlichen Mengen produziert werden soll. Wasserstoff ist das häufigste chemische Element des Universums. In der Erdrinde findet man es jedoch praktisch nie in Reinform, sodass es erst durch ein energieaufwendiges Elektrolyseverfahren hergestellt werden muss. Am einfachsten geht dies bei Wasser, das aus zwei Molekülen Wasserstoff und einem Molekül Sauerstoff besteht. Der Einsatz großer Mengen erneuerbarer Energien ist eine zentrale Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung der Wasserstoffstrategie, wenn sie zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen soll.

Der Norden Deutschlands bringt alle Voraussetzungen mit, um zu einer Modellregion in Sachen Wasserstoff zu werden: große Mengen erneuerbarer Energie in Form von Windstrom; das nötige wissenschaftliche Know-how; zahlreiche potenzielle Abnehmer; engagierte Akteure aus Politik und Wirtschaft – und natürlich jede Menge Wasser. In der Region werden bereits mehrere Projekte gefördert, die Modellcharakter haben, von der Transport- über die Hafen- bis zur Stahlbranche. Die Verabschiedung der Wasserstoffstrategie des Bundes wird diesen Prozess weiter beschleunigen. Das Ziel: ein integrierter, voll funktionsfähiger Prototyp eines lokalen, regionalen Wasserstoffkreislaufes mit internationalem Vorzeigecharakter.

Welche Vorteile die Nord-West-Region für ein solches Vorhaben bietet, wie der Ausbau zur Wasserstoff-Modellregion vorangetrieben wird und mit welchen konkreten Projekten sich welche Akteure zurzeit beschäftigen, erfahren Sie in dieser Infografik.

Quellen: Statista, Wikipedia, NDR, swb AG, Welt.de, H2BX, Spiegel.de

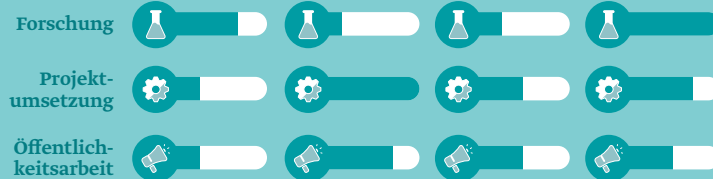
### 1. Welche Vorteile bietet die Region?

#### Eine bereits vorhandene Infrastruktur zur Produktion erneuerbarer Energien:

Insgesamt 25.087 Megawatt Leistung aus Windenergieanlagen, davon 18.647 Megawatt onshore (im Diagramm) und 6.440 Megawatt offshore.

#### Technisch-wissenschaftliches Know-how:

Zahlreiche private und öffentliche Einrichtungen, die sich sowohl in der Forschung als auch in der Projektumsetzung und Öffentlichkeitskommunikation einsetzen, zum Beispiel das Energie-Forschungszentrum Niedersachsen (EFZN), die Initiative Norddeutsche Energiewende („NEW 4.0“), die Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein GmbH (EKSH) oder das Fraunhofer-Institut für Mikrostruktur von Werkstoffen und Systemen (IMWS).



#### Eine starke Hafeninfrastruktur:

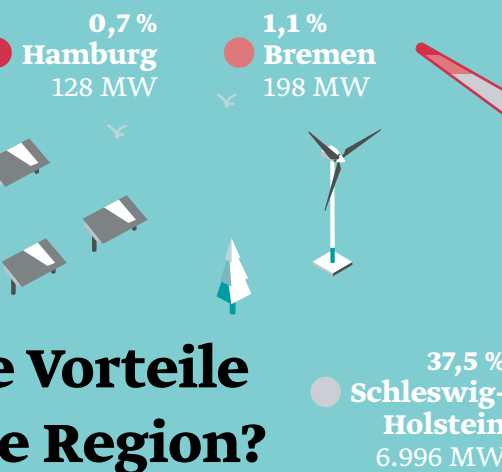
Häfen spielen eine wichtige Rolle sowohl als potenzielle Abnehmer von grünem Wasserstoff als auch für dessen Import.

Umschlagmenge, Mio. t. Seeverkehr (1 Anker = 10 Mio. t)

Bremer Häfen

Emder Hafen

Hamburger Hafen



## 2. Wie soll das Projekt „Wasserstoff-Modellregion Nordwesten“ umgesetzt werden?

#### Ausbau der Elektrolyse-Kapazität:

Im Hamburger Hafen soll künftig die weltweit größte Wasserstoff-Elektrolyse-Anlage mit einer Leistung von 100 Megawatt entstehen.

Das entspricht einer Stundenproduktion von zwei Tonnen oder 22.000 Kubikmeter Wasserstoff. Damit kann ein Auto 200.000 Kilometer weit fahren, ein Lkw 25.000 Kilometer.

#### Umbau des regionalen Mobilitätssystems:

EWE, swb und Partner erhalten im Rahmen des „Hyways for Future“-Projekts Fördermittel in Höhe von 20 Millionen Euro.

20 Millionen Euro Fördermittel von 89 Millionen Euro Gesamtprojektvolumen

60,7% Niedersachsen 11.325 MW

#### Umbau der Hafeninfrastruktur:

Norddeutsche Häfen sollen Zentren für den Wasserstoff-Import werden. Somit soll der Unterschied zwischen erwartetem Bedarf und Produktionskapazität gedeckt werden.

Geschätzte Produktionskapazität in Deutschland 2030: 14 TWh

Geschätzter Bedarf in Deutschland 2030: 110 TWh

## 3. Wo werden die Schritte konkret umgesetzt? Wer sind die Akteure dahinter?

AIDA Cruises will den Einsatz von Wasserstoff auf seinen Schiffen testen.

#### Wasserstofftankstellen:

Shell, Daimler und Linde haben die erste 2017 in Bremen eröffnet; 2020 soll die nächste in Bremerhaven öffnen.

ArcelorMittal und swb wollen kooperieren, um Wasserstoff in der Stahlproduktion einzusetzen.

# 上海 – Πειραιάς – Rotterdam

## GESCHICHTEN VON DER NEUEN SEIDENSTRASSE

**TEIL III** ■ One Belt, One Road. Es ist das größte, finanziell aufwendigste und geopolitisch wichtigste Infrastrukturprogramm, das die Menschheitsgeschichte je gesehen hat. Eine Eins mit zwölf Nullen. 1.000 Milliarden Euro umfasst das Investitionsvorhaben, das die chinesische Regierung initiiert hat. Die Neue Seidenstraße involviert 65 Länder mit 4,4 Milliarden Menschen in Asien, Afrika und Europa. Ganz allein auf der Basis bilateraler Verträge – am einen Ende des Tisches sitzt immer China. Dass dies einen spektakulären Rollentausch im Welthandel nach sich zieht, dass manche darin große Risiken sehen und andere darin große Chancen wittern – das überprüfen wir in den Nordlicht-Ausgaben an Ort und Stelle. In Teil I besuchte unser Autor einen der mythischen Handelsplätze der antiken Seidenstraße, Samarkand in Usbekistan. In Teil II haben wir uns mit Chinas Einfluss in Südosteuropa beschäftigt: mit dem Neubau der Eisenbahnstrecke Belgrad–Budapest und dem politischen Verbund, der sich 17 plus 1 nennt. Die 1 steht für China, die 17 sind Staaten aus dem Osten und Südosten Europas. Mit dabei Serbien und Ungarn, aber auch Griechenland. Und mit dem kometenhaften Aufstieg des griechischen Hafens Piräus unter chinesischer Führung beschäftigt sich in diesem Heft der Athen-Korrespondent Gerd Höhler.

## „Der Kopf des Drachen“

Unter der Regie des chinesischen Staatskonzerns COSCO ist Piräus zum größten Containerumschlagplatz im Mittelmeer aufgestiegen. Aber damit geben sich die Chinesen nicht zufrieden. Sie haben noch viel vor mit Griechenlands wichtigstem Hafen.

Kurz nach Sonnenaufgang ist die „COSCO Taurus“ in Piräus eingelaufen. Starke Schlepper bugsieren den Riesen an den Kai. Mit einer Länge von 400 Metern und einer Transportkapazität von 20.119 Containereinheiten (Twenty-foot Equivalent Unit, TEU) gehört die vor zwei Jahren in Dienst gestellte „COSCO Taurus“ zu den weltweit größten Containerschiffen. Sie fährt für den staats-eigenen chinesischen Reederei- und Logistikkonzern China Ocean Shipping Company, kurz COSCO.

Kaum ist der Frachter vertäut, treten die riesigen Kräne in Aktion. Mehrere Tausend „Boxen“, wie die Stahlcontainer im Fachjargon heißen, gilt es zu entladen. Andere, die hoch gestapelt auf dem Kai warten, müssen auf die „COSCO Taurus“ gehievt werden. Schon am nächsten Tag wird das Schiff wieder auslaufen und Kurs auf Rotterdam nehmen, seine nächste Station. Es muss schnell gehen. Zeit ist Geld im Frachtgeschäft. ▶





► Verladung im Hafen von Piräus



Die Containerschiffe mit dem blauen Rumpf und der großen weißen Aufschrift „COSCO Shipping“ laufen den Hafen von Piräus immer häufiger an. 2008 kamen die Chinesen nach Griechenland. COSCO schloss mit der Regierung einen Pachtvertrag zum Betrieb eines Containerterminals. Aber das war nur der Anfang. 2016 kaufte COSCO für 368,5 Millionen Euro 51 Prozent der bis dahin staatlich kontrollierten Hafengesellschaft Piraeus Port Authority (PPA). Der Vertrag sieht vor, dass die Chinesen 2021 weitere 16 Prozent der Aktien übernehmen. Der vereinbarte Kaufpreis liegt bereits auf einem Treuhandkonto.

Wenn Weng Lin aus seinem Bürofenster schaut, sieht er die Fähren vorbeiziehen, die Piräus mit den griechischen Inseln verbinden. Der 58-Jährige ist Vize-CEO der Betreibergesellschaft PPA. Aber Captain Weng, wie ihn hier alle nennen, sieht gedanklich weit über das Panorama seines Hafens hinaus. Er blickt auf Asien und Europa. „Wir sehen Piräus in einer kontinentalen Führungsrolle, als Drehscheibe in den globalen Lieferketten“, erklärt Captain Weng.

Die Übernahme des größten griechischen Hafens ist Teil eines weltumspannenden und weit in die Zukunft weisenden Plans der chinesischen Führung. Piräus ist der erste große Hafen in Europa, den die aus Fernost kommenden Frachter nach der Passage des Suezkanals anlaufen. Als natürlicher Tiefwasserhafen kann Piräus selbst die größten Containerschiffe aufnehmen, unabhängig von Gezeiten. Hier werden die Boxen von den aus Asien kommenden Frachtern auf kleinere Feederschiffe umgeladen. Sie bringen die Container zu ihren Bestimmungshäfen in anderen europäischen Mittelmeerländern, in Nordafrika, der Türkei und im Schwarzen Meer. Einen weiteren Zweig der Neuen Seidenstraße bildet die Eisenbahnverbindung von Griechenland über den Balkan, auf der täglich mehrere Containerzüge von Piräus nach Budapest fahren. Diese geografische Lage macht Piräus zu einem idealen Hub für das „One Belt, One Road“-Projekt, die Neue Seidenstraße. Mit ihr will China nicht nur in Europa Märkte erobern, sondern auch seine Rolle als neue Weltmacht untermauern.

In Piräus grüßt vor der Hauptverwaltung der PPA eine Bronze-Statue des Meeresgottes Poseidon die Besucher. Das Standbild ist eine Replika des Originals aus dem 5. vorchristlichen Jahrhundert. Taucher entdeckten es 1926 in einem antiken Schiffswrack vor der Insel Euböa. Die Statue des bärtigen Meeresgottes erinnert an die jahrtausendealte Tradition des Hafens. Schon in der Antike nutzten die Athener Piräus als Knotenpunkt für ihre weitverzweigten Handelsrouten im Mittelmeer. Der Feldherr Themistokles stationierte hier seine mächtige Kriegsflotte. Sein Sieg über die Perser in der Seeschlacht von Salamis vor Piräus besiegelte nicht nur Athens Vormachtstellung, sondern gilt als Wendepunkt in der Zivilisationsgeschichte Europas. Jetzt könnte die Übernahme des Hafens durch die Chinesen einen ähnlichen Umbruch signalisieren.

Im November 2019 kam Chinas Präsident Xi Jinping nach Griechenland. Ein Besuch im Athener Akropolis-Museum stand auf dem Programm, aber mehr Zeit als für die Antike nahm sich der Staatschef für die Visite in „seinem“ Hafen. Xi sprach von Piräus als dem „größten Projekt“ der „One-Belt, One Road“-Initiative. Der Hafen sei „der Kopf des Drachen in Europa“, sagte der chinesische Präsident.

Die Chinesen haben den verschlafenen Hafen auf Trab gebracht. 2008 wurden hier gerade mal 433.582 TEU umgeschlagen. 2019 waren es 5,65 Millionen TEU. Damit ist Piräus jetzt die Nummer eins im Mittelmeer. In der Rangliste der europäischen Containerumschlagplätze hat sich der griechische Hafen auf Platz vier vorgeschoben, hinter Rotterdam, Antwerpen und Hamburg. Fachleute veranschlagen, dass bereits etwa zehn Prozent aller chinesischen Importe nach Europa über die Drehscheibe Piräus laufen. ►



► Weng Lin

## Der Kopf des Drachen<sup>o</sup> in Europa

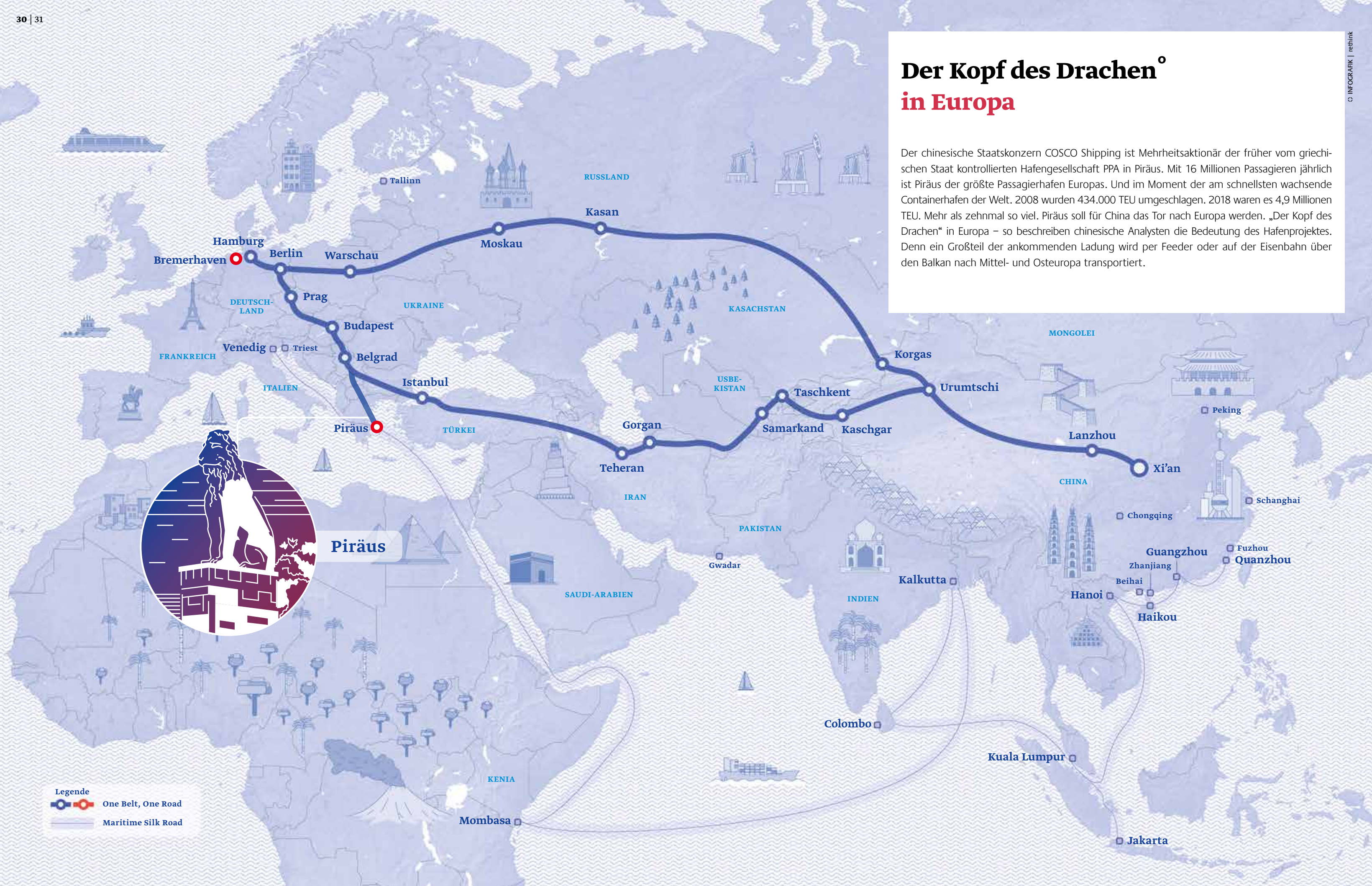
Der chinesische Staatskonzern COSCO Shipping ist Mehrheitsaktionär der früher vom griechischen Staat kontrollierten Hafengesellschaft PPA in Piräus. Mit 16 Millionen Passagieren jährlich ist Piräus der größte Passagierhafen Europas. Und im Moment der am schnellsten wachsende Containerhafen der Welt. 2008 wurden 434.000 TEU umgeschlagen. 2018 waren es 4,9 Millionen TEU. Mehr als zehnmal so viel. Piräus soll für China das Tor nach Europa werden. „Der Kopf des Drachen“ in Europa – so beschreiben chinesische Analysten die Bedeutung des Hafenprojektes. Denn ein Großteil der ankommenden Ladung wird per Feeder oder auf der Eisenbahn über den Balkan nach Mittel- und Osteuropa transportiert.

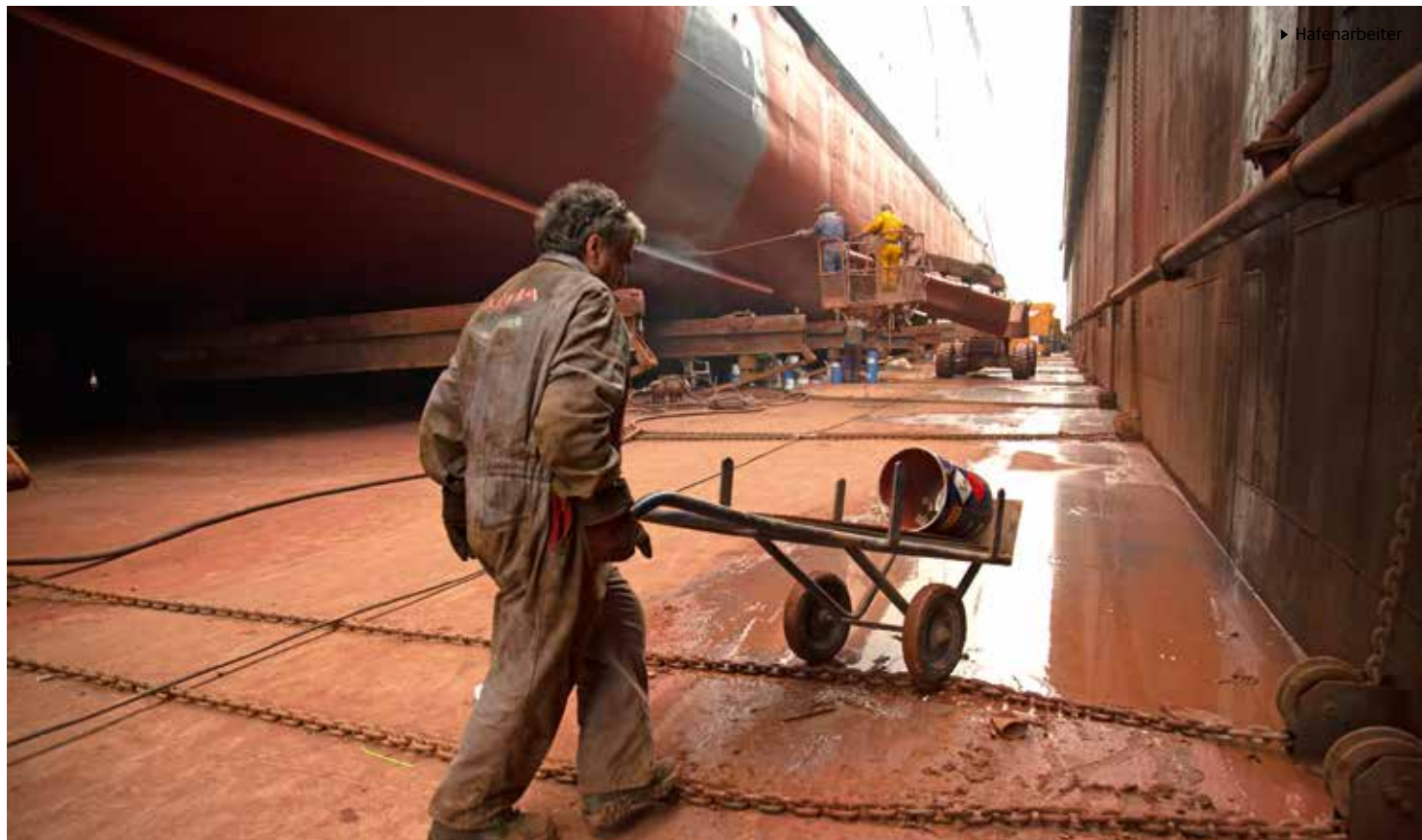


Piräus

### Legende

-  One Belt, One Road
-  Maritime Silk Road





Die Corona-Pandemie hat das Frachtgeschäft bisher kaum beeinflusst. Der Containerumschlag lag im ersten Halbjahr auf Vorjahresniveau. Umso stärker trifft die Rezession das Passagieraufkommen des Hafens, der im vergangenen Jahr 15 Prozent zum Umsatz beitrug. Während des Lockdowns kam der Fährverkehr weitgehend zum Erliegen. Das Kreuzfahrtgeschäft ist in diesem Jahr völlig weggebrochen. Dennoch investiert die PPA jetzt in neue Liegeplätze, die Erweiterung der Kreuzfahrtterminals, mehrere 5-Sterne-Hotels und ein Shoppingcenter. Damit will sich Piräus als „Home Port“, als Ausgangspunkt für Kreuzfahrten im östlichen Mittelmeer positionieren. Ende 2022 soll der weit ins Meer hinausgebauete neue Pier fertig sein. Captain Weng erwartet, dass sich bis dahin das Kreuzfahrtgeschäft wieder erholt: „Es kommt jetzt für die Kreuzfahrtbranche darauf an, Vertrauen zurückzugewinnen und Zuversicht aufzubauen.“

Aber auch COSCO muss ständig an seinem Image arbeiten. Nicht allen in Piräus war der Investor aus China willkommen. Die Gewerkschaften fürchteten Entlassungen und den Abbau von Sozialleistungen. Diese Befürchtung hat sich nicht bewahrheitet. 1.200 Mitarbeiter beschäftigte die Hafengesellschaft vor der Privatisierung, heute sind es 3.100, davon etwa 20 Chinesen. „Auch in der Corona-Krise werden wir keinen einzigen Mitarbeiter entlassen“, versichert Captain Weng.

2019 war das bisher beste Geschäftsjahr des Hafenbetreibers PPA. Der Nettogewinn wuchs gegenüber dem Vorjahr um 27 Prozent auf 35,4 Millionen Euro. 800 Millionen Euro hat Cosco bereits in Piräus investiert, weitere 600 Millionen fließen jetzt in den Ausbau des Hafens. Mit dem geplanten Bau eines vierten Containerpiers soll die Jahreskapazität von 7,3 Millionen auf über zehn Millionen TEU steigen – mehr als Hamburg derzeit umschlägt. Captain Weng kennt seine Konkurrenten. Er arbeitete von 1997 bis 2017 als Vice President für COSCO Shipping in Hamburg. Ob und wann Piräus Hamburg vom dritten Platz in Europa verdrängen wird, verrät Captain Weng nicht. „Wir haben viel Geduld“, sagt er lächelnd.

Geduld ist das Schlüsselwort, wenn man die Strategie der Chinesen in Piräus verstehen will. Sie rechnen nicht in Quartalszahlen oder Jahresbilanzen, sie denken in Jahrzehnten. Mehr als zehn Milliarden Euro hat China bereits in Griechenland investiert, schätzt der deutsche Ökonom und Wirtschaftsberater Jens Bastian, der seit über 20 Jahren in Athen lebt. „Das Engagement in Piräus ist der Anker, aber die chinesischen Investitionen sind inzwischen breit gefächert: Energie, Logistik, Handel, Tourismus, Finanzdienstleistungen“, erklärt Bastian. „Für den Standort Griechenland sind diese Investitionen nicht mehr wegzudenken“, meint der Ökonom.



► Plamen Tonchev

Geschickt nutzten die Chinesen die Schwäche des Landes. Die Euro-Krise öffnete ihnen die Tür. Während europäische Investoren in den Krisenjahren einen großen Bogen um Griechenland machten, griffen die chinesischen Strategen zu. Beispiel Piräus: Nachdem sich der einzige andere Interessent, der dänische Logistikkonzern A. P. Moller-Maersk, zurückgezogen hatte, blieb COSCO als einziger Bieter übrig. Ende 2016 stieg der staatliche chinesische Stromversorger State Grid Corporation mit 24 Prozent beim griechischen Netzbetreiber ADMIE ein. Vergangenes Jahr eröffnete die Bank of China eine Niederlassung in Athen. Chinesische Energiekonzerne planen Milliardeninvestitionen in Griechenland.

Die zahlreichen Investitionen bringen China nicht nur finanzielle Rendite. Sie sollen auch politischen Ertrag abwerfen. Die Rechnung scheint aufzugehen. 2017 blockierte der damalige griechische Premier Alexis Tsipras im Menschenrechtsrat der Uno eine gemeinsame Erklärung der EU-Staaten, mit der die Menschenrechtssituation in China verurteilt werden sollte. Begründung des Athener Außenministeriums: Die Resolution stelle „keine konstruktive Kritik“ an China dar. Peking lobte Griechenlands „korrekte Haltung“.

Die Griechen scheint der wachsende Einfluss Chinas in ihrem Land nicht zu beunruhigen. In Athener Regierungskreisen hält man Kritikern entgegen, dass die europäischen und amerikanischen Investoren in den Krisenjahren Griechenland mieden und den Chinesen das Feld überließen. Griechenland ist kein Einzelfall. Viele Staaten Südosteuropas öffnen sich bereitwillig für chinesische Investitionen. Das hängt auch damit zusammen, dass sich diese Peripherie-Länder von der EU beim Ausbau ihrer Infrastruktur vernachlässigt fühlen. Die Griechen hoffen, dass die Neue Seidenstraße

keine Einbahnstraße ist: Sie versprechen sich Absatzchancen auf dem Riesenmarkt China für ihre Agrarprodukte wie Oliven und Schafskäse, Kiwi-Früchte und Safran. Auch chinesische Touristen sollen künftig in größerer Zahl Griechenland besuchen. Sie geben im Schnitt fast doppelt so viel Geld aus wie europäische Urlauber.

Der China-Experte Plamen Tonchev, Leiter der Asien-Abteilung beim Athener Institut für Internationale Wirtschaftsbeziehungen (IIER), sieht das chinesische Engagement in Griechenland als Baustein einer Ökonomischen Diplomatie (jingji wajiao). Chinas „Soft Power“-Offensive in Südosteuropa bediene sich nicht nur Investitionen, wie in Piräus, erklärt Tonchev. Sie nutze ein Netzwerk von Freundschaftsvereinen, Kulturzentren, wie den Konfuzius-Instituten, sowie die Zusammenarbeit mit Universitäten und anderen Forschungs- und Bildungsinstitutionen zur Imagepflege und um Einfluss zu gewinnen.

In Griechenland scheint die chinesische Charme-Offensive jedenfalls zu funktionieren. Den Chinesen ist es offenbar gelungen, die Herzen vieler Griechen zu erobern. Eine Umfrage zeigt: 54 Prozent sehen in den Chinesen Freunde ihres Landes, 83 Prozent wünschen sich mehr wirtschaftliche Zusammenarbeit und immerhin 71 Prozent meinen, Griechenland müsse engere politische Beziehungen zu China entwickeln.

■ AUTOR: | GERD HÖHLER  
GERD HÖHLER LEBT SEIT 1980 IN GRIECHENLAND UND BERICHTET VON DORT  
ALS KORRESPONDENT FÜR DIE DEUTSCHE WIRTSCHAFTS- UND FINANZZEITUNG  
„HANDELSBLATT“ SOWIE FÜR ZAHLREICHE WEITERE TAGESZEITUNGEN IN  
DEUTSCHLAND, DER SCHWEIZ UND ÖSTERREICH.





► Frank Dreeke und Dr. Sigrid Nikutta im Gespräch

## Im Gespräch<sup>o</sup> Frank Dreeke – Dr. Sigrid Nikutta

**Frank Dreeke:** Ich habe während der Pandemie beobachtet, dass sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr in Deutschland stark eingebrochen sind. Wird sich die Bahn erholen? Oder laufen wir Gefahr, dass viele Transporte von der Schiene wieder auf die Straße zurückgehen?

**Dr. Sigrid Nikutta:** Wir waren im Güterverkehr insbesondere von den Werkschließungen stark betroffen. Im Automobilbereich und beim Stahl haben wir Corona stark gespürt. Gleichzeitig gab es aber andere Bereiche, zum Beispiel Konsumgüter, die regelrecht aufgeblüht sind. Wir haben viel Zellulose, Pasta, Wein und Verpackungsmaterial transportiert. Die Mischung war sehr bunt. Dabei sind viele Produkte zum ersten Mal seit Langem oder überhaupt auf der Schiene unterwegs gewesen. Wir haben für Neukunden sogar extra eine Hotline eingerichtet.

Obwohl wir neue Kunden gewonnen haben – diese Volumina fangen natürlich nicht alles auf, was wir in anderen Bereichen während des Shutdowns verloren haben. Jetzt im Herbst haben wir uns aber wieder fast auf dem Niveau des Vorjahres stabilisiert.

Wir beobachten die Corona-Entwicklungen natürlich sehr genau. Wir spüren Maßnahmen, die die Wirtschaft einschränken, sehr deutlich. Wir hoffen sehr, dass die Infektionszahlen nicht dazu führen, dass ganze Fabriken wieder in einen Lockdown müssen.

**Es gibt den Slogan „Runter von der Straße, rauf auf die Bahn“. Wie bewerkstelligen Sie das Wachstum auf der Schiene, wenn gleichzeitig auch der Personenverkehr noch wachsen soll?**

Der Slogan, dass Güter auf die Schiene gehören, stammt aus dem Ende der 1960er-Jahre. Die Realität ist leider, dass seither Jahr für Jahr der Anteil des Schienengüterverkehrs geschrumpft ist. Das heißt aber, dass das System Bahn schon einmal viel mehr Güter transportiert hat als heute.

Ein paralleles Wachstum von Personen- und Güterverkehr auf der Schiene ist kein Widerspruch. Der Schienengüterverkehr transportiert vor allem in Rand- und Nachtzeiten, wenn wenig Menschen unterwegs sind. Da gibt es Potenziale.

**Was benötigen wir an Infrastruktur?**

Wir wissen um die Bedeutung von Knotenpunkten. Es geht auch um Reaktivierung und Elektrifizierungen. Es kann mehr verlagert werden. Wir werden jetzt mehr Güter auf die Schiene bringen. Dafür ist auch ein Ausbau der Infrastruktur wichtig.

**Der Ausbau ist stark mit dem Faktor Zeit verbunden. Anfang November hat der Bundestag das Investitionsbeschleunigungsgesetz verabschiedet, durch das Strecken und Bahnhöfe schneller ausgebaut werden können. Aber müssen wir als Unternehmen nicht stärker die produzierende Wirtschaft überzeugen, mehr auf die Schiene zu setzen?**

Wir diskutieren mit vielen Industriebetrieben, wie sie auf die Schiene verlagern können. Da nehmen wir eine andere Offenheit wahr als noch vor einigen Jahren. Das Thema „CO<sub>2</sub>-Fußabdruck“ rückt stärker in den Fokus. Der Transport auf der Schiene ist für die Reduktion von Emissionen ein wichtiges Element. Des Weiteren entscheiden politische Rahmenbedingungen mit, wie transportiert wird. Am Ende geht es um die Frage, was der umweltfreundlichste und auch der kostengünstigste Transportweg ist.

**Auch wir merken, dass Klimaschutzziele für die Zukunft immer wichtiger werden. Deshalb haben wir uns bereits im letzten Jahr entschlossen, bis 2030 als Unternehmen klimaneutral zu werden. Durch die wachsende Bedeutung von Klimaschutzziele auf politischer Ebene wie auch für Unternehmen haben wir eine sehr gute Zukunft. Aber die Politik muss schneller werden, insbesondere beim Trassenbau.**

Es geht um Trassen, Gleisanschlüsse und Umschlagterminals. Es muss preislich attraktiver sein, über die Schiene statt per Lkw zu transportieren.

**Wie soll das funktionieren? Es gibt die altbekannte Formel „Alles über 200 Kilometer muss auf die Bahn, das rechnet sich“. Aber schauen wir uns das heutige Preisgefüge an: Da sind Strecken von 200 bis 400 Kilometern oftmals auf der Straße immer noch günstiger. Die Stückkosten müssen runter.**

►

Es ist zu kurz gedacht, die Kosten von Lkw und Schiene 1:1 zu vergleichen. Was trägt zum Beispiel die Allgemeinheit für Kosten, wenn wir allein an Emissionen und Lärm denken? Auch der Lkw-Transport wird jetzt um einiges teurer. Das EU-Parlament hat ja beispielsweise im Mobilitätspakt beschlossen, dass die Arbeitsbedingungen von Fahrern verbessert werden.

**Die Deutsche Bahn hat verkündet, Bahnlogistiker zu werden. Was heißt das konkret?**

Mir geht es bei DB Cargo darum, dass wir unseren Mehrwert in den Vordergrund stellen. Der ist ganz klar unsere Größe. Wir sind europaweit in 17 Ländern mit unseren Töchtern aktiv. Aber wir können eine Tür-zu-Tür-Belieferung bislang nur bewerkstelligen, wenn beide Seiten über einen Gleisanschluss verfügen. Aber wir benötigen eine Kette vom Sender zum Empfänger – unabhängig von der Infrastruktur vor Ort, mit allen vor- und nachgelagerten Prozessen. Die haben wir bereits in der Automobilindustrie, aber ansonsten bieten wir diese Leistungen nicht flächendeckend an. Wir wollen uns noch enger mit den logistischen Prozessen unserer Kunden verzahnen, um gemeinsam mit ihnen ihre Transportketten zu optimieren, immer mit der Bahn im Herzen.

**Wenn ich das mit dem klassischen Seefracht-Geschäft vergleiche, ist das ähnlich. Der Reeder kümmert sich um den Hauptlauf, um die Vor- und Nachläufe kann sich auch ein Spediteur kümmern.**

Wir wollen Dienstleistungen aus einer Hand anbieten. Aber wir werden keine Lkw kaufen. Mit unserer Tochter Schenker haben wir ja ein Logistikunternehmen im Konzern. Wir erbringen mit DB Cargo die Leistungen wo möglich mit eigenen Ressourcen. Aber wir wollen auch stärker innerhalb von Partnernetzwerken agieren, zum Beispiel im Vor- und Nachlauf. Wir sehen darin eine Chance, als gesamte Branche zu wachsen. Das ist die Gelegenheit, die Zusammenarbeit künftig national und international auf neue Beine zu stellen.

**Sie würden also Kooperationen mit anderen Unternehmen eingehen?**

Genau. Das ist wie in einer Familie. Man hat Geschwister, aber auch andere gute Freunde.

**Vielen Dank für das angenehme Gespräch.**



## Dr. Sigrid<sup>o</sup> Nikutta

Dr. Sigrid Nikutta ist seit dem 1. Januar 2020 Vorstand Güterverkehr bei der Deutschen Bahn AG und Vorstandsvorsitzende der DB Cargo AG. Die promovierte Psychologin (Jahrgang 1969) startete bereits 1996 bei der DB und übernahm verschiedene nationale und internationale Funktionen. Außerdem führte Nikutta jahrelang das größte Nahverkehrsunternehmen in Deutschland, die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Unter ihrer Leitung schrieb die BVG erstmals schwarze Zahlen. Nikutta beweist, dass Karriere mit Kindern möglich ist: Sie hat zwei Söhne und drei Töchter.



► Tapas-Bar Cal Pep in den Abendstunden

## Genuss<sup>o</sup> zum Schluss

Wenn die Sonne untergegangen ist und Corona nicht zur Geschäftsschließung zwingt, erwacht Barcelonas Altstadtviertel El Born zum Leben. Inmitten des Gassenlabyrinths befindet sich die Tapasbar Cal Pep. Die Öffnungszeiten sind strikt: mittags von 13 bis 16 Uhr, abends ab 19:30 Uhr. Dazwischen: geschlossen. Einen der begehrten Plätze in dem winzigen Lokal zu ergattern, kann daher vor allem in den turbulenten Abendstunden zu einer echten Herausforderung werden.

Einmal an der Bar niedergelassen, schaut man Koch Edu wortwörtlich über die Schulter. Alles, was aus der Pfanne kommt, frittiert oder auf dem Grill gebraten wird, bereitet er direkt vor den Augen seiner Kritiker zu. „Die meisten Gäste bestellen natürlich die Tortilla de Patatas“, erklärt er. Das Kartoffelomelett ist ein Klassiker, den Bar-Besitzer und Namensgeber Josep, kurz: Pep, zur Perfektion gebracht hat. Verfeinert wird das Ganze mit spanischer Chorizo und einer dünnen Schicht Aioli.



Cal Pep  
Plaça de les Olles 8  
08003 Barcelona  
[www.calpep.com](http://www.calpep.com)

Aber auch mit köstlichen Tapas aus dem Meer hat sich das „Haus von Pep“ in seinen rund 30 Jahren einen Namen gemacht. Die Schwertmuscheln vom Grill sowie die frittierten Meeresfrüchte, die morgens frisch vom Markt kommen, darf man sich hier nicht entgehen lassen. Dazu ein eiskaltes, frisch gezapftes Bier vom Fass, eine „Caña“, oder nach Geschmack einen Weißwein aus dem Penedès, Kataloniens wichtigstem Weinanbaugebiet.

An der Bar erzählt man sich gern, wie Schauspieler Robert De Niro einst das Cal Pep zur besten Tapasbar in Barcelona erklärt hat. Dass sich auch mal der ein oder andere Prominente hierher verirrt, interessiert hinter dem Tresen aber niemanden. Stolz ist man auf die saisonalen Spezialitäten und die regelmäßig wechselnde Speisekarte. Eine geschriebene Karte existiert jedoch nicht. „Was die Kellner nicht im Kopf haben, das bekommt auch niemand auf den Teller“, lacht Edu.

■ AUTORIN: | SINA BALZHÄUSER

► Koch Edu serviert Tapasköstlichkeiten



