



## **Landesverkehrskonferenz Mecklenburg-Vorpommern 2009**

**am 7.Mai 2009  
im Van der Valk Resort Linstow**

**Thema: „Das Straßenverkehrsgewerbe -  
Leistungsträger für die Wirtschaft in  
Mecklenburg-Vorpommern“**

**Manfred Ruprecht  
Präsident des  
Landesverbandes des Verkehrsgewerbes  
Mecklenburg-Vorpommern e.V.**

**Sperrfrist: Redebeginn**

**Linstow, 7. Mai 2009**

**- es gilt das gesprochene Wort -**

**Sehr geehrter Herr Minister Schlotmann,  
liebe Berufskollegen,  
verehrte Gäste,  
meine sehr verehrten Damen und Herren,**

das Straßenverkehrsgewerbe ist nicht nur in Mecklenburg-Vorpommern ein wesentlicher Leistungsträger für das reibungslose Funktionieren der Wirtschaft. Es verbindet schnell und flexibel die Wirtschaftszentren im Land, in der Bundesrepublik und nicht zuletzt in ganz Europa. Aber auch das Verteilen und Einsammeln von Wirtschaftsgütern in der Fläche ist ein starker Ast unserer Branche.

In Mecklenburg-Vorpommern sind – noch – etwa 3.000 Transportunternehmer mit ca. 12.000 Mitarbeitern am Markt tätig. Aber die Zahl schrumpft und wird weiter schrumpfen. Denn ich kann und will nicht verhehlen, dass der Abschwung auch die Transport- und Speditionsbranche erfasst hat und die Stimmung im Land sehr schlecht ist. Aufträge bleiben weg, die Kosten klettern, es gibt Überkapazitäten. Das deutsche Transportgewerbe kämpft ums Überleben. Dieser Kampf wird mit einer Härte geführt, die nichts mit planvollen Strategien und Wettbewerb zu tun hat, sondern oft genug der schieren Verzweiflung entspringt.

Die wirtschaftliche Lage ist katastrophal, das Güterkraftverkehrsgewerbe ist durch die in den vergangenen Jahren stattgefundenen Achterbahnfahrten der Kraftstoffpreise förmlich ausgeblutet. Trotzdem müssen wir die gnadenlose, politisch gewollte Mauterhöhung von fast 40 Prozent für Euro-fünf und bis zu 80 Prozent für Euro-drei und schlechtere Fahrzeuge über uns ergehen lassen, während die Bundesregierung Milliarden zur Rettung des maroden Finanzsystems aufwendet. Das versteht niemand.

Die Maschinerie des regierungsamtlichen Existenzvernichtungsprogramms läuft mit der Präzision eines schweizer Uhrwerks. Nichts aber auch gar nichts scheint diesem Treiben Einhalt zu gebieten. Jeder neue Tag mit Unternehmensinsolvenzen macht deutlich, dass es realistische Einschätzungen der Kammern und der Unternehmerverbände waren, die vor den Folgen dieser verkehrspolitischen Entscheidungen gewarnt haben. 4.000 bis 5.000 Unternehmen bzw. 40 bis 50 Tausend Arbeitsplätze sind unmittelbar durch die Erhöhung der Lkw-Maut in Deutschland bedroht. Auf Mecklenburg-Vorpommern bezogen sind das etwa 500 Unternehmen mit ca. 2000 Arbeitsplätzen. Bei uns im Land haben bereits mehrere Speditionen Kurzarbeit beantragen müssen.

Das Argument der Politik, wir können und sollen die Maut an die Auftraggeber weitergeben, so wie es auch in der Kabinettsvorlage zur Mauterhöhung niedergelegt ist, zieht leider nicht. Hier klingen mir noch die Worte unseres Bundesverkehrsministers Tiefensee anlässlich des Tages der Logistik Mecklenburg-Vorpommern in Hohe Düne in den Ohren die Maut wäre für das Verkehrsgewerbe doch ein durchlaufender Posten und würde letztendlich vom Endverbraucher in voller Höhe getragen.

Unsere Kunden stehen in dieser Wirtschaftskrise selbst mit dem Rücken an der Wand und verweisen auf die eigene desolate Auftragslage. Ich könnte Ihnen eine Vielzahl an Schreiben von Auftraggebern und Verladern vorlegen, die uns die Mitglieder unseres Verbandes zur Information zur Verfügung gestellt haben. Der Grundtenor dieser Schreiben ist zum einen der Hinweis auf globale Frachtreduzierungen von 16 Prozent und mehr und zum anderen die Forderung zur Anpassung der Frachtraten inklusive Maut.

Einbrüche bei der Exportnachfrage, das Dahinschmelzen von Auftragsbeständen und die düstere Prognose für das laufende Jahr lassen unseren Kunden vielfach gar keine andere Wahl als die „Kostennotbremse“ zu ziehen. Und wo werden zuerst Kosten reduziert?

Natürlich beim Transport! Es gilt das Motto: Jeder ist sich selbst der Nächste.

Der ganzen Misere will die Bundesregierung mit den Konjunkturprogrammen I und II entgegenwirken. Darin ist aber offensichtlich kein Platz für das Verkehrs- und Logistikgewerbe. Die Banken kann und will man nicht einfach „Pleite gehen lassen“, wenn nicht der gesamte Wirtschaftskreislauf zusammenbrechen soll und auch der notleidenden Automobilindustrie soll mit Milliardenspritzen geholfen werden. Für den Mittelstand fallen die

Hilfen sehr viel magerer aus. Etwa 97 Prozent des Transportgewerbes bestehen aus Betrieben kleiner und mittlerer Größe. Die Politik verschließt die Augen angesichts der existenziellen Probleme und ignoriert den Fakt, dass das Transportgewerbe hauptsächlich aus kleinen Unternehmen mit wenigen Mitarbeitern besteht. Ich möchte nur daran erinnern, dass gerade die Transportunternehmen mit bis zu 50 Beschäftigten die lebensnotwendige Versorgung aller Bürger sicherstellen und ein reibungsloses Funktionieren der Produktionsketten in Europa gewährleisten. Gerade diesen Unternehmen versagt die Politik jegliche Entlastung.

Im Wesentlichen geht es um eine breitere Palette der Finanzierungsmöglichkeiten über die KfW- Bankengruppe, die leider in unserem Gewerbe – wie in vielen Branchen – nicht greifen. Allein die Marktaussichten lassen uns in der Preisklassenberechnung der Banken (das sind vor allem Bonität und Besicherung) so weit in den Keller rutschen, dass wir für Überbrückungsfinanzierungen so gut wie nicht in Frage kommen. Nicht zuletzt hat die Bundesregierung auch einige sinnvolle Regelungen in Gang gesetzt, die die Einrichtung von Kurzarbeit erleichtern und zeitlich noch weiter ausdehnen. Leider wirken diese Maßnahmen in der spezifischen Situation unseres Gewerbes nur bedingt, da gerade kleine Unternehmen davon kaum profitieren können.

Wir müssen ganz nüchtern zur Kenntnis nehmen: Dem Transportgewerbe wird oft Hilfestellung verweigert und als einziger Wirtschaftsbranche obendrein eine Erhöhung der Abgabenlast auferlegt. Der Überlebenskampf in unserem Gewerbe gestaltet sich entsprechend dramatisch. Nicht nur Frachtbörsen im Internet zeigen, wohin die Not einzelne Unternehmen treibt. Preisdumping ist eigentlich nicht mehr der richtige Ausdruck dafür, wenn der Wert unserer Leistung in den Märkten von dem am stärksten Bedrängten und Hoffnungslosen völlig nach unten gezogen wird. Unternehmen, die vor einigen Wochen noch Perspektiven für sich sahen, weil sie in dem Glauben waren eine Kundschaft zu haben, die auf Qualität und Zuverlässigkeit baut, sehen sich nun einem nie gekannten Preisdruck ausgesetzt.

Selbst gut geführte Unternehmen kommen schon deshalb durch die Mauterhöhung in Bedrängnis, weil die Auftraggeber sich außer Stande sehen, im krisenhaften Marktumfeld über Mehrkosten zu sprechen, zumal sie einen Teil ihrer eigenen Sanierungspläne in Frage stellen würden. Das unternehmerische Überleben in unserem Gewerbe wird deshalb davon abhängen, ob es gelingt, Kapazitäten anzupassen, um in einer Art „Winterschlaf“ im Kerngeschäft die schwierigen Zeiten zu überbrücken. Das setzt jede Menge schmerzhaft Entscheidungen voraus. Fahrzeuge müssen stillgelegt oder verkauft und Mitarbeiter entlassen werden.

Aktuelle Umfragen von Industrie- und Handelskammern zu Auswirkungen der seit dem 01.01.2009 geltenden Mauterhöhung belegen, dass gerade kleine und mittelständische Transportunternehmen besonders hart betroffen sind. Lediglich ein sehr geringer Teil unserer Unternehmen bekommen die gestiegenen Mautkosten für Last- und Leerfahrten vom Auftraggeber erstattet. Der überwiegende Teil der Betriebe kann die zusätzlichen Mautkosten entweder gar nicht oder nur teilweise weitergeben. Nicht zuletzt aufgrund der schwierigen Wirtschaftslage ist eine volle Übernahme der Mautkosten durch die verladende Wirtschaft auch künftig zweifelhaft.

Im Vergleich zum Vorjahr müssen unsere Unternehmen sinkende Transportvolumina von zum Teil deutlich über 20 Prozent verkraften. Für die kommenden sechs Monate, weiter wagt niemand vorzuschauen, wird ein düsteres Bild gezeichnet.

Als Reaktion auf diese Entwicklung können wir davon ausgehen, dass bereits weit mehr als die Hälfte der Unternehmen Fahrzeuge stillgelegt hat. Trotz Abbau von Überstunden, Kurzarbeit und Urlaub kann aus diesem Grund in vielen Betrieben das bisher eingesetzte Personal nicht mehr weiter beschäftigt werden. Noch im Herbst des vergangenen Jahres haben wir einen massiven Fahrermangel beklagt und nun sehen wir uns gezwungen, Fahrer und weitere Mitarbeiter zu entlassen.

Die Kostensituation in der Transportbranche muss endlich entschärft werden, um dem weiteren Abbau von Arbeitsplätzen entgegen zu wirken. In diesem Zusammenhang gilt es

auch, die europäischen Pläne zur Anrechnung von externen Kosten und hier insbesondere die Staukosten umgehend zu stoppen. Das EU-Parlament hat mit dem Beschluss zur Revision der Eurovignetten-Richtlinie den Weg für eine solche Zusatzsteuer geebnet. Danach sollen Lastkraftwagen zukünftig auf besonders staubelasteten Strecken mit bis zu 65 Cent/km zur Kasse gebeten werden können. Allein in Deutschland kommen dafür über 1.000 Autobahn-Kilometer in Frage.

Würden zehn Prozent der Lkw-Fahrleistung mit den zusätzlichen Staukosten belastet, ergäben sich nach Berechnung des DIHK Mehrkosten von jährlich 1,8 Mrd. Euro. Mauterhöhung, Energiekosten, Umweltzonen – unsere Unternehmen stehen schon jetzt oft am Abgrund. Kommt auch noch die Stau-Maut hinzu, wäre das für viele das Ende. Die Bundesregierung muss daher auch in Brüssel die Notbremse ziehen. Nicht die Speditionen sind Schuld an der Misere, sondern eine Verkehrs- und Umweltpolitik, die auf das zunehmende Verkehrsaufkommen trotz stark steigender Einnahmen aus dem Straßenverkehr nicht mit dem notwendigen Infrastrukturausbau reagiert. Angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Lage im Verkehrsgewerbe sind zusätzliche Belastungen nicht zu verkraften. Anders als in anderen Branchen geht es hier nicht um staatliche Hilfen, sondern um den Schutz vor zusätzlichen staatlichen Belastungen.

Die aktuellen „De-minimis“ Beihilfen sind bei der Kostenentlastungsseite nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Mit diesen Fördermöglichkeiten in Form von Zuschüssen bis 600 Euro je Fahrzeug und Jahr, versucht das Bundesverkehrsministerium die schon seit Jahren bestehende Harmonisierungslücke von 450 Mio. Euro jährlich zu schließen. Mit diesem bürokratischen Monster – das Antragsverfahren ist sehr aufwendig – könnten 1,5 Cent pro Kilometer der Mauterhöhung in den einzelnen Schadstoffkategorien kompensiert werden. Gleichwohl bleibt eine drei bis sechs mal höhere Mautmehrbelastung als die geplanten Harmonisierungsmaßnahmen. Von einer echten Entlastung kann deshalb keine Rede sein.

Sehr geehrte Damen und Herren,  
mit Besorgnis sehe ich den Wegfall des Kabotageverbots für die neuen EU-Mitgliedsstaaten seit dem 1. Mai dieses Jahres. Die Kabotagefreigabe wird nach Einschätzung vieler Experten negative Auswirkungen in bestimmten Marktsegmenten auf das Transportgewerbe, insbesondere in Bezug zur Menge und zum Preis, haben. Eine Verlängerung des Verbots wäre wünschenswert gewesen, ist aber nicht realistisch. Vielmehr muss jetzt viel stärker als es bisher der Fall war das Augenmerk auf die Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Kabotageverkehre gelegt werden. Hier ist das Bundesamt für Güterverkehr gefordert, die Kontrolldichte in diesem Segment zu intensivieren und den Markt intensiver zu beobachten, um zeitnah ernsthafte Marktstörungen zu erkennen.

Zu begrüßen ist, dass sich die EU-Verkehrsminister gegen eine vollständige Öffnung des Straßengüterverkehrsmarktes ab 2014 ausgesprochen haben. Das EU-Parlament hatte für eine vollständige Liberalisierung votiert. Die EU-Verkehrsminister wollen zunächst die Auswirkungen der begrenzten Öffnung – die seit dem 1. Mai dieses Jahres gilt – abwarten, ab der Spediteure aus 7 osteuropäischen Staaten begrenzt Kabotage innerhalb der sogenannten alten EU-Staaten aktiv durchführen dürfen. Die begrenzte Marktöffnung beinhaltet drei Kabotagefahrten innerhalb von sieben Tagen im Anschluss an einen internationalen Transport. Diese neuen Regelungen sollen einen Beitrag zu Klimaschutz (weniger Leerfahrten) und zur Kostensenkung bei den Unternehmen liefern.

Ein weiterer, in meinen Augen auch wichtiger Beitrag zur Kostenminimierung in unserer Branche ist der Einsatz der GigaLiner oder EuroCombi. Das sind lange Lastkraftwagenkombinationen mit bis zu 25,25 Meter Fahrzeuglänge und bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht. Es ist ein in Teilen Europas zugelassener Fahrzeug-Typ, der die übliche Längenbegrenzung von 18,75 m überschreitet. Leider sind diese Fahrzeugkombinationen in Deutschland nicht zugelassen, obwohl gemäß einer EG-Richtlinie diese große Fahrzeugkombination auch in den Staaten der Europäischen Union erlaubt werden können. Schon seit 1970 gibt es in Finnland und Schweden diese Fahrzeuggattung. In Mecklenburg-Vorpommern gibt es für zwei Unternehmen eine Ausnahmegenehmigung zum Einsatz der EuroCombi, begrenzt auf das Land. Leider wird diese Ausnahme von anderen

Landesverkehrsministern und dem Bund heftig kritisiert. Auf den Routen, auf denen diese Fahrzeuge eingesetzt werden, sind bei höherer Transportleistung weniger Fahrzeugumläufe notwendig. Das spart Kraftstoff, reduziert Lärm und Umweltbelastung sowie Fahrpersonalkosten. Die viel zitierte übermäßige Belastung der Straße und der Brücken findet einfach nicht statt, da sich das Gewicht auf zusätzliche Achsen verteilt und die Fahrzeugkombinationen in aller Regel mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen auskommen. Hervorzuheben ist, dass Mecklenburg-Vorpommern durch die Entscheidung der Landesregierung hier eine positive Sonderstellung einnimmt. Es stellt sich die Frage, warum diese Fahrzeuge nicht bundesweit eingesetzt werden, zumal eine neue Studie der EU belegt, dass die Vorteile dieser Fahrzeugkombinationen überwiegen. Mehr Transportleistung bei weniger Fahrzeugen, wo ist das Problem? Letztendlich sollte die Politik uns Unternehmern die Entscheidung überlassen.

Unsere Landesverkehrskonferenz steht unter dem Motto „Mobilität ist Zukunft“. Angesichts der derzeit sehr ernsten Lage im Transportgewerbe sehe ich die Zukunft unserer Unternehmen allerdings sehr skeptisch.

Ich hoffe und wünsche, dass unsere Hilferufe von den Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung endlich wahrgenommen und Maßnahmen getroffen werden, den Abwärtstrend abzufedern und vielen von uns das Überleben zu sichern. Seien Sie gewiss, dass wir gemeinsam mit den Industrie- und Handelskammern weiter für eine bessere Zukunft unserer Branche kämpfen werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,  
ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche der Verkehrskonferenz einen guten Verlauf und viele angeregte Gespräche.