



Landesarbeitsgemeinschaft der
Industrie- und Handelskammern in Mecklenburg-Vorpommern
Neubrandenburg, Rostock, Schwerin



Mobilität in und für Mecklenburg-Vorpommern – Positionen zur Verkehrspolitik

Vortrag von Hans Thon

Präsident

der geschäftsführenden IHK der Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie-
und Handelskammern in Mecklenburg-Vorpommern

anlässlich der Landesverkehrskonferenz am 7. Mai 2009 in Linstow

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrter Herr Minister Schlotmann,
Sehr geehrte Damen und Herren,

ich danke allen Referenten für ihre fundierten Vorträge. Sie haben damit sehr komprimiert die entscheidenden Facetten der Verkehrs- und Logistikwirtschaft vorgestellt, auf die dringenden verkehrspolitischen Aufgaben für die einzelnen Verkehrsträger und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hingewiesen.

Seit Jahren setzen sich die Industrie- und Handelskammern unseres Bundeslandes mit allen Aspekten und Problemen der Verkehrspolitik auseinander. Insofern liegt es in der Natur der Sache, dass anlässlich der heutigen Landesverkehrskonferenz ein Schulterschluss zwischen den IHKs und Branchenverbänden erfolgte. Um insbesondere Ihnen, aber auch allen anderen an der Gestaltung der Verkehrspolitik Beteiligten die aktuelle Position der Wirtschaft zu vermitteln, hat die Landesarbeitsgemeinschaft der IHKs gemeinsam mit dem Landesverband des Verkehrsgewerbes ein verkehrspolitisches Positionspapier erarbeitet. Dieses Positionspapier, sehr geehrter Herr Minister Schlotmann, richten wir an Sie mit der Bitte, die Positionen und Forderungen in Ihre politische Arbeit aufzunehmen.
(Es liegt Ihnen und allen Tagungsteilnehmern vor.)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Positionspapier haben wir die „Baustellen“ der Verkehrspolitik und die Forderungen der Wirtschaft an den Landesverkehrsminister aber auch an die Bundesverkehrspolitik ausführlich dargestellt.

Ich will deshalb in meinem Vortrag auf die uns besonders bewegenden Themen der Verkehrspolitik Bezug nehmen.

Der Anteil der Verkehrswirtschaft am Bruttoinlandsprodukt in Mecklenburg-Vorpommern beträgt rund 8 %. Das ist mehr als das Dreifache im Vergleich zur Land- und Forstwirtschaft mit 2,5 %. Die Statistik erfasst aber nur 1.973 Unternehmen, die in Mecklenburg-Vorpommern gewerblichen Gütertransport betreiben und 29,3 Mio. Tonnen Güter, die durch die Seeverkehrswirtschaft in unseren Häfen 2008 umgeschlagen wurden. In eigenen Recherchen kommen wir auf 3300 Unternehmen, die in MV der Logistikwirtschaft zuzurechnen sind. Nicht als Verkehrs- und Logistikleistungen erfasst werden die Transporte des Handwerks, des Werkverkehrs, der Landwirtschaft, des Handels und der vielen Kurierdienstleister. Wir schätzen ein, dass der Anteil der nicht statistisch erfassten Verkehrsleistungen viel größer ist, als der nachgewiesene. **Verkehr ist also wesentlich mehr und viel komplexer, als das, was ausschließlich die Verkehrsbranchen auf den öffentlichen Verkehrswegen leisten.**

Wenn sich die Wirtschaft unseres Bundeslandes weiter entwickeln und Arbeitsplätze schaffen soll, dann müssen wir unter diesem Betrachtungswinkel folgende vier verkehrspolitische Ziele verwirklichen:

Erstens:

Die Verkehrsinfrastruktur muss in Mecklenburg-Vorpommern so ausgebaut werden, dass die Lage an der Ostsee als ein echter Standortvorteil für logistische Wertschöpfungsketten genutzt werden kann.

Wir haben mit den Ostseehäfen, der A 20, A 19, der im Bau befindlichen A 14 und mit den Eisenbahnstrecken gute Voraussetzungen, um die schon oft beschworene Drehscheibe des Verkehrs im Ostseeraum werden zu können. (Prof. Breitzmann hat dazu umfangreich vorgetragen.)

Verkehrsgeografisch liegen wir auch mitten im Zentrum der transeuropäischen Verkehrsadern. Deshalb ist es auch völlig logisch, dass mit vereinten Kräften in der Logistikinitiative auch für den Ausbau der Verkehrswege im Nord-Süd-Korridor von Skandinavien bis zum Mittelmeer

gekämpft wird, damit Mecklenburg-Vorpommern künftig noch stärker in großräumige logistische Wertschöpfungsketten eingebunden werden kann.

Es ist eine Binsenweisheit – dennoch wiederhole ich:

Gut ausgebaute und leistungsfähige Verkehrswege sind eine unverzichtbare Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung und zudem generell die wirksamste langfristige Wirtschaftsförderung für unsere Region.

Sechs der aus Sicht der einheimischen Wirtschaft besonders wichtigen Straßen- und Schienenverkehrsprojekte Projekte haben wir in unseren verkehrspolitischen Positionen benannt.

Lassen sie mich ohne alle anderen Projekte auszugrenzen drei wichtige Verkehrsprojekte in den Mittelpunkt unserer gemeinsamen Anstrengungen stellen:

1. Der Lückenschluss der Autobahn A 14 zwischen Magdeburg – Schwerin

Von diesem Lückenschluss einschließlich des Neubaus der Bundesfernstraßenverbindung Mirow – Wittstock werden erhebliche Entwicklungsimpulse für die gesamte Wirtschaft in MV ausgehen. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den am Projekt beteiligten Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen-Anhalt ausdrücklich.

Die Wirtschaft fordert die zügige Fortsetzung der Planungen der A 14 und keine erneute Verschiebung des geplanten Fertigstellungstermins. Wir werden hierauf in den nächsten Jahren immer wieder zurückkommen, sehr geehrter Herr Minister Schlotmann.

2. Die Bundesstraße B 96n Altefähr bis Bergen

Der kurzfristige Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und anschließender sofortiger Bau mit Fertigstellung spätestens bis zur Saison 2012 ist erforderlich. Ebenso muss die B 96 von der A 20 bei Neubrandenburg bis zur Landesgrenze Brandenburg endlich ausgebaut werden.

3. Die Eisenbahnstrecken Rostock - Berlin und Stralsund - Pasewalk – Berlin

Die Wirtschaft fordert den zügigen Ausbau beider Strecken auf durchgehend 160 km/h. Dafür muss ein verbindlicher Zeitplan aufgestellt und eingehalten werden.

Trotz dieser klaren Aufgabenstellung ist der notwendige Neu- und Ausbau sowie die Sanierung der Verkehrswege aller Verkehrsträger seit Jahren im Bund, im Land und in den Kommunen stetig unterfinanziert. So hat es auch Herr Dau vom Bauverband in seinem Vortrag nachgewiesen. Hinzu kommen bei den geplanten Bundesverkehrswegeprojekten immense Kostensteigerungen und Bauverzögerungen durch übertriebene Umweltauflagen und häufig damit verbundene Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft.

Das Verkehrsgewerbe wird vermutlich deshalb seit Jahren durch steigende Steuern und Mautgebühren unerträglich belastet und als Geldeintreiber für den Staat missbraucht.

Viele Abschnitte der Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen sowie zahlreiche Brückenbauwerke konnten nicht vor dem stetigen Verfall bewahrt werden.

Auch die jetzt fließenden Konjunkturpaketmittel für den Straßenausbau schließen diese Lücke nicht.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

weil die Einnahmen des Bundes aus dem Verkehrssektor (Mineralölsteuer, Maut) anderweitig eingesetzt werden, streckt der Bundesverkehrsminister wichtige Straßenbauprojekte zeitlich oder es kommt zum Hinausschieben des Baubeginns. Das betrifft ganz besonders den Lückenschluss der A 14 zwischen Schwerin und Magdeburg oder auch den Ausbau der Bundesstraße B 96. Der geplante Fertigstellungstermin des Lückenschlusses der A 14

verschiebt sich von 2015 nun bereits auf 2020. Eine ähnliche Situation gilt für den Streckenausbau der Eisenbahn zwischen Rostock-Berlin und Lübeck-Rostock-Stralsund (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, VDE 1).

Wo bleiben jedoch die von den Politikern versprochenen und aus Mauteinnahmen zusätzlichen Finanzmittel für den Straßenbau? Seit Einführung der Maut in 2005 hat die Bundesregierung ca. 6,5 Mrd. € der Wirtschaft und letztendlich den Verbrauchern abgepresst. Statt diese Mittel zusätzlich für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einzusetzen, sind sie im „Bermuda-Dreieck des Bundeshaushaltes“ verschwunden.

Wer kann angesichts dieser Fehlleistungen noch Vertrauen in die Bundesverkehrspolitik haben?

Wir fordern deshalb, dass die Mauteinnahmen, wie ursprünglich vorgesehen, für zusätzliche Verkehrsinfrastrukturprojekte verwendet werden!

Zweitens:

Alle Wirtschaftsprozesse sind ohne Transport, Logistik und Verkehr undenkbar. Deshalb ist es an der Zeit, auch das Image des Verkehrsgewerbes als modernen Leistungsträger der Volkswirtschaft in der Öffentlichkeit ins richtige Licht zu setzen.

Der Straßengüterverkehr wird auch zukünftig der bestimmende Verkehrsträger für den Güterverkehr bleiben.

Zudem sind alle Prozesse in Industrie, Landwirtschaft, Handel, Handwerk und Tourismus untrennbar mit Verkehr verbunden. Auch jeder Bürger nutzt die Verkehrsinfrastruktur und verursacht durch Nachfrage Verkehrsleistungen. Ohne „Mobilität“, wie im Jahresthema der IHK-Organisation bezeichnet, käme unsere Wirtschaft zum Stillstand. Die in der EU geplante Anlastung externer Kosten des Straßenverkehrs löst kein Verkehrs- oder Stauproblem, sondern befriedigt nur die zunehmende Geldgier des Staates. **Wir brauchen demgegenüber innovative technische Lösungen für alle Verkehrsträger, die ökonomische und ökologische Vorteile in sich vereinen.**

Das Verkehrsgewerbe ist bereit, modernste Fahrzeugtechnik zum Einsatz zu bringen. Aber just in dem Moment, in dem solche in der Praxis erprobten Innovationen eingeführt werden könnten, macht das Bundesverkehrsministerium einen politischen Rückzieher.

Ich spreche vom Eurocombi, meine Damen und Herren, der hier vor der Tür steht und vom Unternehmen Krüger & Voigt Internationale Spedition eingesetzt wird. Wir danken in diesem Zusammenhang ausdrücklich unserem Verkehrsminister, Herrn Schlotmann, der den Einsatz dieser Technologie per Ausnahmegenehmigung in MV auf ausgewählten Routen ermöglicht. Neben Krüger & Voigt setzt z. B. auch die Spedition Hometrans in Rostock Eurocombi-Fahrzeuge ein. Auch die Tchibo-Logistik GmbH in Zarrentin würde es sofort tun, wenn in Niedersachsen und in Bremen auch eine engagierte Verkehrspolitik betrieben würde. Angesichts der mit diesen Fahrzeugkombinationen erreichbaren Einsparungen an Kraftstoff, der Verringerung der Umweltbelastungen und der geringeren Inanspruchnahme von Straßenraum können wir nicht verstehen, warum die „Grünen“ und insbesondere auch der Bundesverkehrsminister sich gegen eine allgemeine Betriebserlaubnis für Eurocombi-Fahrzeuge stemmen. Für den Einsatz dieser Fahrzeuge muss es doch endlich möglich sein, dass eine bundes- und europaweite einheitliche Genehmigung erzielt wird. Hierfür fordern wir das volle Engagement unseres Verkehrsministers und natürlich auch des Bundesverkehrsministers.

Drittens:

Die zweifellos bestehenden Problemlagen zwischen dem Verkehr und der Umwelt dürfen keines Falls einseitig zu Ungunsten der Wirtschaft gelöst werden. Die derzeit schon bestehenden unverhältnismäßig hohen finanziellen Belastungen des Verkehrsgewerbes sind eindeutig der falsche Weg.

Durch die Finanzmarktkrise haben viele Transportunternehmen mit erheblichen Auftragseinbrüchen zu kämpfen. Die derzeitigen Kapazitätsüberhänge beim Laderaum führen zu einem extremen Druck auf die Frachtpreise. Von einer Weiterreichung der Mehrkosten

durch die erhöhte Maut an die Verlagerer und letztlich die Verbraucher - wie von der Bundesregierung erhofft - kann momentan überhaupt keine Rede sein. Einige Unternehmen mussten in Folge dessen bereits Insolvenz anmelden.

An dieser Stelle möchte ich unterstreichen, dass wir das klare Nein unserer Landesregierung zur Einführung der Mauterhöhung ausdrücklich begrüßen. Gleichzeitig richten wir an Sie, Herr Minister Schlotmann, die Bitte, auch zukünftig die Interessen der Verkehrswirtschaft engagiert zu vertreten. Denn Verkehrspolitik ist insbesondere auch Standortpolitik.

Nicht hinnehmbar ist für uns, dass gegenwärtig von der EU eine weitere Abgabenlast auf das Verkehrsgewerbe zukommt. Mit bis zu 65 Cent je Kilometer sollen Lkws im Rahmen der Eurovignetten-Richtlinie auf so genannten Staustrecken zur Kasse gebeten werden. Auch das ist ein ideologisch geprägter Angriff grüner Politik auf den verteufelten Straßengüterverkehr. Aber nicht der Lkw ist hier das Übel, sondern die seit Jahren verfehlte Verkehrspolitik, die durch stetige Absenkung der Verkehrsinvestitionen die Ursachen für die Staus gesetzt hat. Damit muss endlich Schluss sein.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

als viertes Politikfeld will ich zu den Verkehrswegen von Land und Kommunen kommen.

Wir müssen den weiteren qualifizierten Verkehrsinfrastrukturausbau in Mecklenburg-Vorpommern sichern. Das betrifft insbesondere auch die Sanierung des Landes- und Kommunalstraßennetzes einschließlich der Brücken. Das muss Kernstück einer vernünftigen Infrastrukturpolitik in unserem Bundesland werden.

Die Landes- und Kommunalstraßen sind in Mecklenburg-Vorpommern oftmals noch in einem maroden Zustand.

In einer der jüngsten Studien unter dem Titel „Investitionsrückstand und Investitionsbedarf der Kommunen“ des Deutschen Instituts für Urbanistik aus dem Jahre 2008 wird der Bedarf der Ersatzinvestitionen in das kommunale Straßennetz der neuen Bundesländer einschließlich Berlins zwischen 2006 und 2020 auf 11,1 Mrd. € geschätzt.

Allein im Landkreis Ludwigslust besteht zwischen 2009 und 2012 nach uns vorliegenden Informationen ein Investitionsbedarf für den noch verbleibenden grundhaften Neuausbau an Kreisstraßen und Brücken in Höhe von rund 407 Mio. Euro. Die Gesamtsituation in Mecklenburg-Vorpommern hat bereits Herr Dau in seinem Vortrag ausführlich dargestellt. Diese Lagebeschreibung muss die Kommunal- sowie die Landes- und Bundespolitiker förmlich aufschrecken. Denn was liegt näher, als öffentliche Finanzmittel insbesondere für den Infrastrukturerhalt bzw. -ausbau einzusetzen. Denn dabei werden gleich mehrere Probleme gelöst:

- Es gibt Aufträge und Arbeit für die Bauwirtschaft.
- Die Infrastruktur wird an aktuelle Standards angepasst.
- Die Standorte erhalten eine positive Ausstrahlung.
- Der Staat nimmt Steuern von den Bauunternehmen und Lohnempfängern ein.

Deshalb fordern wir mit Nachdruck, zur Konjunktur- und zur Standortstärkung ein Sanierungsprogramm für die Landes- und Kommunalstraßen in Mecklenburg-Vorpommern im Zusammenwirken von Landes- und Kommunalpolitik aufzulegen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

was die Unternehmen und den Standort Mecklenburg-Vorpommern voranbringt, sind gesicherte Finanzen für den weiteren Neu- und Ausbau des Verkehrsnetzes auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene. Für die Sanierung und Instandhaltung der Landes- und Kommunalstraßen muss ein maßgeschneidertes Sanierungsprogramm doch möglich sein, wenn die drei genannten Ebenen die Kräfte bündeln.

Was die Unternehmen nicht brauchen, sind ständig neue fiskalische Belastungen des Verkehrs, wie z. B. die Mauterhöhung, unrealistische Verlagerungsdiskussionen und überzogene Forderungen der Umweltpolitik.

Was Unternehmen demgegenüber brauchen ist eine von Landes- und Bundesregierung sowie der EU betriebene vernünftige Verkehrspolitik, die nicht mit immer neuen „Ideen“ Verkehr verhindern will (siehe Staukosten).

Und schließlich braucht die Verkehrswirtschaft innovative technische Lösungen, die den Verkehr umweltfreundlicher werden lässt (z. B. durch alternative Antriebstechnologien und den Eurocombi).

Damit steht fest:

Moderne Verkehrsinfrastruktur, freie Wahl des Verkehrsträgers und eine Umweltpolitik mit dem notwendigen Augenmaß sind die notwendigen Grundlagen zur Förderung unserer leistungsfähigen Transport- und Logistikbranche und des Wirtschaftsstandortes Mecklenburg-Vorpommern.

Viele Dank für ihre Aufmerksamkeit.