

Landesverkehrskonferenz
Mecklenburg-Vorpommern 2009

Verkehrspolitische Positionen



MOBILITÄT IST IHK-Jahresthema 2009 ZUKUNFT



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



Landesverband des Verkehrsgewerbes
Mecklenburg-Vorpommern e. V.

Verkehrspolitische Positionen der Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern Mecklenburg-Vorpommern und des Landesverbandes des Verkehrsgewerbes Mecklenburg-Vorpommern

Für das wirtschaftliche Wachstum in unserem Bundesland sind leistungsfähige Verkehrsnetze für alle Verkehrsträger sowie innovative Verkehrskonzepte unverzichtbar. Mobilität bildet die Basis für die regionale und globale Arbeitsteilung und ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für unsere hoch entwickelte Volkswirtschaft. Alle Unternehmen sind zwingend auf gut ausgebaute Verkehrsnetze angewiesen. Die Logistikwirtschaft nimmt eine Schlüsselposition in der wirtschaftlichen Wertschöpfungskette ein. Für Mecklenburg-Vorpommern als Flächenland ist die Sicherung der Mobilität in allen Landesteilen von besonderer Bedeutung.

Die bestehenden und ständig neu aufgesattelten Belastungen für das Straßengüterverkehrsgewerbe sind wettbewerbsschädlich für die Verkehrsunternehmen und nahezu alle Branchen.

Wirtschafts- und Verkehrswachstum stehen in einem direkten Zusammenhang. Dem Wachstum des Güterverkehrs bis 2025 um mehr als 70% muss mit dem Ausbau leistungsfähiger Verkehrswege entsprochen und gleichzeitig den Umweltbelastungen durch die Nutzung effizienter baulicher und innovativer technologischer Lösungen begegnet werden. Staus, Umwege und Mautausweichverkehre werden nicht durch die Verkehrswirtschaft verursacht, sondern sind Ergebnis ungenügenden Infrastrukturausbaus. Sie schaden im Ergebnis sowohl der Wirtschaft als auch der Umwelt.

Die öffentlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur hinken den Erfordernissen der Wirtschaft und dem Verkehrswachstum hinterher. Diese Kluft zwischen dem Ausbau- und Erhaltungsbedarf sowie den Finanzierungsansätzen wird ständig größer. Die Realisierung von Verkehrsprojekten dauert in

Deutschland viel zu lange. Dies ist den langwierigen Planungsprozessen und permanenten Finanzierungsengpässen geschuldet.

1. Verkehrsinfrastrukturausbau in Mecklenburg-Vorpommern vorantreiben

In Mecklenburg-Vorpommern wurde das Straßen- und Schienennetz mit umfangreichen Investitionen ausgebaut und saniert. Dennoch bestehen weiterhin wesentliche Defizite.

Vordringlich müssen Projekte umgesetzt werden, die die Erreichbarkeit des Landes Mecklenburg-Vorpommern sowie der Standorte im Land verbessern und den Verkehrsfluss erheblich erleichtern. Das begünstigt die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Unternehmen. Konkrete Investitionsvorhaben dazu sind in der Anlage genannt.

Um den Ausbau und die Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur nachhaltig voranzutreiben, muss die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur grundlegend und langfristig gesichert werden. Eine generelle Neuordnung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung des Bundes unter Einsatz der von der Verkehrswirtschaft geforderten und vom Bundesverkehrsministerium zugesagten Verwendung der Mauteinnahmen „on top“ zu den bisherigen Haushaltsansätzen des Bundes für Verkehrsinvestitionen muss endlich erfolgen.

Im Land Mecklenburg-Vorpommern bestehen erhebliche Ausbau- und Instandhaltungsdefizite in der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere auch bei Brücken.

Der Investitionsaufwand für Ausbau und Sanierung des gesamten nachrangigen Straßennetzes erfordert in Mecklenburg-Vorpommern über 180 Mio. Euro. Mit einem solchen Finanzbedarf sind die Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern überfordert.

Deshalb fordern die Industrie- und Handelskammern und der Landesverband des Verkehrsgewerbes von der Landesregierung und den Kommunen die Finanzmittel dem tatsächlichen Bedarf entsprechend zu erhöhen und ein Sanierungsprogramm für Straßen und Brücken vorzulegen.

Außerdem fordert die Wirtschaft, Verkehrsprojekte zügiger umzusetzen, die Planungsprozesse erheblich zu verkürzen sowie den erforderlichen Planungsvorlauf zu schaffen.

2. Image des Verkehrsgewerbes in der Öffentlichkeit verbessern

Die Verkehrspolitik muss den Anforderungen einer globalisierten Welt Rechnung tragen. Strategien zur sogenannten „Verkehrsvermeidung“ müssen realistisch sein und dürfen nicht zu einer Attraktivitätsminderung des „Standortes Deutschland“ führen. Die realen Möglichkeiten der Verlagerung von Güterverkehren auf alternative Verkehrsträger sind begrenzt. Die Verlagerung von nur 10% der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene würde eine Zunahme des Schienengüterverkehrs um 40% bedeuten! Diese Güterverkehrsmenge kann die Eisenbahn derzeit nicht bewältigen. Alternativen sind u. a. die Stärkung des kombinierten Verkehrs und die Nutzung der Kurzstreckenseeschifffahrt, soweit dies technisch möglich und finanziell vorteilhaft ist. Es kommt insbesondere darauf an, die spezifischen Stärken aller Verkehrsträger zu nutzen und mit innovativen Lösungen ökonomische und ökologische Ziele gleichzeitig zu verfolgen. Unter dieser Zielsetzung wäre z. B. der Einsatz der technisch erprobten

großvolumigen Straßentransportfahrzeuge Euro-Combi eine vernünftige Alternative. Tests in Mecklenburg-Vorpommern und anderen Bundesländern sind sehr positiv verlaufen.

Daher fordern die Industrie- und Handelskammern und der Landesverband des Verkehrsgewerbes, dass sich die Landesregierung für eine bundesweite Genehmigung des EuroCombi durch Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung einsetzt.

Der durchgreifende Wandel des Berufsbildes eines Kraftfahrers mit dem jetzt qualitativ hohen Anforderungsprofil erschwert es sehr, geeignetes Fahrpersonal zu finden. Das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz ist deshalb eine wichtige Grundlage für die Anhebung des Qualifikationsniveaus. Um gutes Fahrpersonal im Unternehmen zu halten und neues Fahrpersonal zu rekrutieren, müssen die Unternehmen zunehmend höhere Personalkosten kalkulieren. Die Industrie- und Handelskammern und der Landesverband des Verkehrsgewerbes erwarten deshalb, dass die Landesregierung auch weiterhin die Ausbildung von qualifiziertem Fahrpersonal unterstützt.

3. Problemlagen zwischen Verkehr und Umwelt nicht einseitig zu Ungunsten der Wirtschaft lösen

Unverhältnismäßige finanzielle Belastungen vermeiden

Die Bemühungen um Klimaschutz und ökologische Belange dürfen nicht einseitig auf dem Rücken der Unternehmer und der Arbeitnehmer des Verkehrsgewerbes, insbesondere der Berufskraftfahrer, ausgegossen werden. Die Mauterhöhung seit 1. Januar 2009, die andauernde Diskussion über die sogenannten externen Kosten des Verkehrs, die ebenfalls zusätzlich den Straßengüterverkehrsunternehmen angelastet werden sollen, sind extrem wirtschaftsfeindlich!

Die Mautkosten pro Fahrzeug haben sich z. B. um durchschnittlich 50 bis sogar 90% erhöht. Hier haben offensichtlich fiskalische Gründe Vorrang vor anderen Politikzielen erreicht.

Die seit 2006 geltenden Ruhe- und Lenkzeiten bewirken zudem erhebliche finanzielle Mehrbelastungen für die Unternehmen. Nicht Bürokratieabbau, sondern die Zunahme von gesetzlich geforderten Nachweisen ist an der Tagesordnung. Statt die Güterverkehrsbranche als Teil der Logistikwirtschaft zu entlasten, wird hingegen der Kostendruck weiter erhöht.

In diesem Zusammenhang wird die Position der Landesregierung gegen die zum 1. Januar 2009 vollzogene Einführung der Mauterhöhung nachdrücklich begrüßt.

Überzogene Umweltgesetze und komplizierte Planungsabläufe behindern, verteuern und verzögern zunehmend die Genehmigung und Umsetzung wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte. Diese Regelungen müssen auf den Prüfstand des Bürokratieabbaus.

Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Seeschiffe prüfen

Die Wirtschaft erkennt die Anstrengungen der „International Maritime Organisation“ (IMO) zum Schutz der Meere und des Klimas an und begrüßt im Sinne der Wettbewerbsgleichheit die Verständigung auf einen weltweit geltenden Beschluss. Äußerst kritisch wird dagegen der für die Ost- und Nordsee geltende Teil der Vereinbarung gewertet, denn durch die für diese beiden Meere geltenden schärferen Beschränkungen bei gleichzeitig zu kurz gefassten Übergangsfristen für die Anwendung schwefelarmer Treibstoffe droht eine Erhöhung der Bunkerkosten und damit der Kosten seegestützter Transporte in Ost- und Nordsee. In der Folge ist ein Verlust der Wettbewerbsfähigkeit der Seeschifffahrt gegenüber landgestützten Alternativen,

insbesondere auf der Straße, ausgerechnet auf den Meeren zu befürchten, bei denen es eine große Konkurrenz durch landgestützte Verkehrsträger gibt. Eine solche Entwicklung würde nicht nur dem Ziel der europäischen Verkehrspolitik („from road to sea“) entgegen laufen. Es droht vielmehr auch eine verschlechterte Gesamtemissionsbilanz des Gütertransports in den betroffenen Regionen. Dann hätte die IMO für die Ost- und Nordsee genau das Gegenteil ihres Ziels erreicht.

Um eine bunkerkostenbedingte Abwanderung von Ladung auf Landverkehrsträger zu vermeiden, fordert die Wirtschaft, anforderungsgerechte Lösungen zur Beseitigung dieser Gefahr zu erarbeiten. Wir unterstützen die vereinbarten Untersuchungen zu den Auswirkungen der IMO-Beschlüsse auf küstenparallele Seeverkehre als Entscheidungsgrundlage für die erforderlichen Korrekturen.

4. Häfen in Mecklenburg-Vorpommern stärken

Die Ostseehäfen sind wichtige Schnittstellen in interkontinentalen und europäischen Transportketten und Brückenköpfe nach Skandinavien, Russland und ins Baltikum. Ihre zukünftige Leistungsfähigkeit ist daher nicht nur für die Hafenwirtschaft unseres Bundeslandes, sondern für die gesamte deutsche im- und exportierende Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Dieser Herausforderung muss durch geeignete Maßnahmen entsprochen werden, damit die Ostseehäfen auch weiterhin ihre gesamtwirtschaftliche Funktion erfüllen können. Insbesondere die gute seewärtige Erreichbarkeit für zunehmend größer werdende Schiffeinheiten und leistungsfähige Hinterlandbindungen tragen entscheidend dazu bei, die verkehrswirtschaftlichen Funktionen der Häfen Mecklenburg-Vorpommerns zu erfüllen. Damit wird das verkehrspolitische Ziel „from road to sea“ effizient umgesetzt und Umweltbelastungen durch Verkehrsverlagerung auf die Seeverkehre reduziert.

Daneben gibt es in Mecklenburg-Vorpommern weitere Häfen, wie z. B. Lubmin, Ueckermünde, Vierow und Binnenhäfen wie z. B. Anklam, Jarmen, Demmin und Malchin, die mit ihrem spezifischen Leistungsangebot und ihrer Infrastruktur für die Unternehmen zur Verfügung stehen. Auch diese Häfen benötigen Unterstützung, um ihre Infrastruktur an die sich ändernden Anforderungen der Wirtschaft anzupassen, wie z. B. die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Industriehafens Ueckermünde.

Unternehmen, Industrie- und Handelskammern, Verbände und Gewerkschaften haben sich in einer „Nord-Süd-Initiative“ zusammengeschlossen, um die Möglichkeiten zur Entwicklung wirtschaftlichen Wachstums entlang eines Entwicklungskorridors von der Ostsee bis zur Adria Realität werden zu lassen. Diese Initiative hat primär die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen durch deren effiziente Anknüpfung an die globalen Handelsrouten und die Entwicklung von multimodalen Logistiklösungen zum Ziel. Durch die Verlängerung der Transeuropäischen Verkehrsachsen TEN 1 (Italien, München, Erfurt, Halle/Leipzig, Berlin, Rostock, Skandinavien unter Anbindung von Sassnitz) und TEN 22 (Prag, Dresden, Berlin unter Anbindung des Raumes Halle/Leipzig/Magdeburg) würde das innovationsstarke Nordeuropa Anschluss erhalten sowohl an die Nord-Süd-Achse von Deutschland zur Adria als auch an die kreuzenden europäischen Ost-West-Achsen. Zur Förderung dieser Entwicklung ist daher insbesondere der Ausbau der Schienenverbindungen auf den Strecken Rostock-Berlin und Stralsund-Pasewalk-Berlin zügig fertig zu stellen.

5. Schienenpersonenverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr erhalten

Für Mecklenburg-Vorpommern ist eine gute überregionale Anbindung im Schienenverkehr, insbesondere auch für den Tourismus, wichtig. Die Angebote im Schienenpersonennah- und -fernverkehr müssen gesichert und erweitert werden.

Die Erhaltung eines effizienten öffentlichen Personennahverkehrs ist ein wesentlicher Standortfaktor für die Wirtschaft und die Bürger. Als Teil der Daseinsvorsorge erfüllt der ÖPNV zudem eine wesentliche soziale Funktion. Deshalb muss unter Berücksichtigung raumordnerischer Entwicklungen und des demografischen Wandels der ÖPNV-Landesplan fortgeschrieben werden. Das Finanzvolumen und die Zweckbindung der Finanzmittel für den ÖPNV müssen erhalten und langfristig gesichert werden. Eine weitere Schrumpfung des ÖPNV-Angebotes, das überwiegend vom Schülerverkehr getragen wird, ist nicht hinnehmbar. Es kommt darauf an, eine bessere Angebotsqualität durch die Einführung neuer Modelle für den Schülerverkehr und den allgemeinen ÖPNV auf der Basis neuer, flexibler Bedienformen zu realisieren.

Zudem muss mit der Entwicklung des ÖPNV-Landesplanes und den nachfolgenden Nahverkehrsplänen gesichert werden, dass Verkehrsnachfragepotenziale und nicht Grenzen der Aufgabenträgergebiete maßgeblich für die Angebotsgestaltung sind. Die Gestaltung der Verkehrsnetze und Fahrpläne muss optimale Bedingungen für die Verknüpfung der Gemeinden mit regionalen Einkaufs-, Schul- und medizinischen Versorgungszentren und optimale ÖPNV-Verknüpfungen zwischen den peripheren Gebieten und Oberzentren sowie benachbarten Metropolen herbeiführen. Darüber hinaus schlagen wir vor, für die Verbindung von Ober- und Mittelzentren des Landes direkte Busverbindungen dort zu schaffen, wo es keine Bahn-Alternative gibt.

6. Flughäfen und Luftverkehr als Standortfaktor sichern

In Mecklenburg-Vorpommern existiert eine gut ausgebaute Luftverkehrsinfrastruktur. Diese muss als Standortvorteil noch stärker in die Vermarktung des Landes und der Kommunen mit einbezogen werden.

Für die Wirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns sind wirtschaftlich tragfähige Flugverbindungen

zu internationalen bzw. intereuropäischen Flughäfen von herausragender Bedeutung. Ziel muss dabei die Entwicklung von wirtschaftsrelevanten Angeboten sein. Besonderer Schwerpunkt ist dabei auf den Incoming-Bereich zu legen, um die Entwicklung des Tourismus zu unterstützen, zusätzliche Quellgebiete zu erschließen und dadurch Wertschöpfung für Mecklenburg-Vorpommern zu generieren. Diese Schwerpunktsetzung muss in das Luftverkehrskonzept des Landes mit einfließen.



Manfred Ruprecht
Präsident
IHK zu Neubrandenburg



Petra Hintze
Hauptgeschäftsführerin
IHK zu Neubrandenburg



Wolfgang Hering
Präsident
IHK zu Rostock



Rolf Paarmann
Hauptgeschäftsführer
IHK zu Rostock



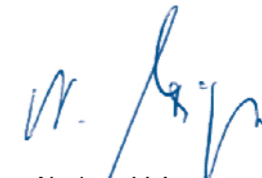
Hans Thon
Präsident
IHK zu Schwerin



Klaus-Michael Rothe
Hauptgeschäftsführer
IHK zu Schwerin



Manfred Ruprecht
Präsident
Landesverband des Verkehrsgewerbes
Mecklenburg-Vorpommern e. V.



Norbert Voigt
Geschäftsführer
Landesverband des Verkehrsgewerbes
Mecklenburg-Vorpommern e. V.

Linstow, 7. Mai 2009

Anlage

Ausgewählte Investitionsvorhaben nach Verkehrsträgern

1. Straße

A 14 Magdeburg – Schwerin einschließlich Neubau der Bundesfernstraßenverbindung Mirow – Wittstock

Von der A 14 werden erhebliche Entwicklungsimpulse für die gesamte Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern ausgehen. Sie ist daher für die Wirtschaftsentwicklung und insbesondere als Hinterlandanbindung für die Häfen unverzichtbar. Vor diesem Hintergrund wird die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den am Projekt beteiligten Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen-Anhalt ausdrücklich begrüßt. Jedoch gehört zum Gesamtprojekt A 14 gemäß Verkehrsuntersuchung Nord Ost (VUNO) ebenso der Neubau der Bundesfernstraßenverbindung Mirow – Wittstock. Der Lückenschluss Mirow – Wittstock ist ein wesentliches Teilprojekt in der überregionalen Verkehrsachse „Insel Usedom – A 20 – A 2“, die die großräumigen Straßenverbindungen A 20 im Nordosten und A 19/ A 24/ A 14/ A 2 im Südwesten verknüpfen wird. Die Realisierung ist für die verbesserte verkehrliche Erschließung, insbesondere der östlichen Landesteile von Mecklenburg-Vorpommern, erforderlich.

A 19

Für den Hafen- und Industriestandort Rostock wird der zügige Ausbau des Autobahnabschnittes der A 19 von der Anschlussstelle (AS) Rostock Nord bis zum Überseehafen inklusive des Ersatzneubaus der Brücke über die Hafenbahn gefordert.

Gleichzeitig muss der vierstreifige Ausbau zwischen der AS Rostock Nord und dem Güterverkehrszentrum Rostock erfolgen.

B 96n Altefähr bis Bergen

Kurzfristiger Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und anschließender sofortiger Bau mit Fertigstellung spätestens bis zur Saison 2012.

B 96 von der A 20 bei Neubrandenburg bis zur Landesgrenze Brandenburg

Die B 96 verbindet den Raum Neubrandenburg – Neustrelitz über die kürzeste Strecke mit der Bundeshauptstadt Berlin und ist eine wichtige Hinterlandanbindung der Häfen. Notwendig sind die zügige Fortführung der Planungen und die anschließende schnellstmögliche Realisierung.

Ortsumgehungen

Die Planung und Realisierung der im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 enthaltenen Ortsumgehungen muss zügig realisiert werden.

2. Schiene

Eisenbahnstrecke Lübeck/Hagenow-Land – Rostock – Stralsund

Das Projekt ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes als laufendes und fest disponiertes Vorhaben enthalten. Der durchgängige zweigleisige Ausbau auf 160 km/h und die durchgehende Elektrifizierung müssen durch die Bereitstellung der notwendigen Mittel und durch einen straffen Zeitplan endlich zügig umgesetzt werden.

Eisenbahnstrecke Rostock – Berlin und Stralsund – Pasewalk – Berlin

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Transseuropäischen Verkehrsachsen TEN 1 und TEN 22 sowie der Umsetzung der Ziele der Nord-Süd-Initiative zur Entwicklung des Wirtschaftsraumes zwischen Skandinavien und der Adria fordert die Wirtschaft den Ausbau beider Strecken auf durchgehend 160 km/h. Dafür muss ein verbindlicher Zeitplan aufgestellt und eingehalten werden.

Eisenbahnstrecke Lübeck – Neubrandenburg – Stettin

Die Eisenbahnstrecke Lübeck – Stettin verbindet die Ober- und Mittelzentren entlang dieser Eisenbahntrasse in Mecklenburg-Vorpommern und verknüpft die Metropolregionen Stettin und Hamburg. Damit besitzt diese Eisenbahnstrecke nicht nur regionale, sondern sogar überregionale Bedeutung. Sowohl für die Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Mecklenburg-Vorpommern und den polnischen Nachbarn als auch für die bessere Verbindung der Zentren des Landes untereinander ist die Reisezeitverkürzung durch den Ausbau auf durchgehend 120 km/h erforderlich.

Ausbau Bahnhof Ludwigslust

Der Bahnhof Ludwigslust soll zum regionalen Knoten für die Verknüpfung der IC/ICE-Fernverkehre und der Regionalschieneverkehre zwischen dem Zentrum der Metropolregion Hamburg und den peripheren Entwicklungs- und Verflechtungsgebieten um Ludwigslust/Schwerin ausgebaut werden. Dafür ist der Bau eines Straßentunnels unter der Bahnstrecke unmittelbar östlich neben dem Bahnhof und eines Fußgängertunnels zur Verbindung von Omnibushaltestellen und Pkw-Abstellplätzen am Bahnhof (nördlich der Gleisanlagen) dringend erforderlich.

Bau des Gleisbogens bei Bad Kleinen

Der Gleisbogen südlich von Bad Kleinen ist die unverzichtbare Voraussetzung für die Verbesserung der Eisenbahnverbindungen zwischen Lübeck – Schwerin – Berlin.

Reaktivierung der Schienenverbindung Berlin – Insel Usedom – Swinemünde

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist im Abschnitt „Internationale Projekte“ die direkte Schienenverbindung von Berlin zur Insel Usedom über Ducherow mit Weiterführung nach Swinemünde enthalten. Dieser Strecke wird eine steigende verkehrliche Bedeutung beigemessen. Herzstück ist der Wiederaufbau der am Ende des 2. Weltkrieges gesprengten Karniner Brücke. Nur durch die direkte Eisenbahnverbindung wird sich die Fahrzeit deutlich verkürzen.

www.neubrandenburg.ihk.de
www.rostock.ihk24.de
www.ihkzuschwerin.de
www.lv-verkehrsgewerbe-mv.de



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



Landesverband des Verkehrsgewerbes
Mecklenburg-Vorpommern e. V.