

Region ist gut in Fahrt

Was die Region bewegt: Transport und Logistik als Wachstumsmotor



Ohne die bedarfsgerechte Mobilität von Gütern und Personen, und ohne eine leistungsfähige Verkehrs- und Logistikwirtschaft würde Deutschland im internationalen Standortwettbewerb nicht mithalten. Die IHKs wollen Aufmerksamkeit schaffen – und haben das Jahr unter das Motto „Mobilität ist Zukunft“ gestellt. Ziel ist es, den Stellenwert und die Akzeptanz des Verkehrs in Gesellschaft und Politik zu verbessern. Damit sollen langfristig Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur sowie der Abbau von Mobilitätshemmnissen erreicht werden.

Die aktuelle weltweite Rezession bedeutet keineswegs das Ende der Zunahme der internationalen Arbeitsteilung. Zwar wird sich das starke Wachstum insbesondere der grenzüberschreitenden Verkehre vor dem Hintergrund der Krisenerscheinungen in wichtigen Auslandsmärkten zumindest in 2009 nicht in gewohnter Weise fortsetzen. Bereits 2008 hatte sich das Wachstum des Güterverkehrs abgeschwächt: Das Trans-

portaufkommen in Deutschland stieg um 2,3 %, die Transportleistung nur noch um 1,3 %. Weltweit waren Ende 2008 auf den wichtigsten Routen rund 210 Containerschiffe ohne Beschäftigung. Die stillgelegte Kapazität entspricht mit 550 000 Standardcontainern (TEU) etwa 4,5 % der globalen Stellplatzkapazität. Nach mehreren Jahren mit zweistelligen Wachstumsraten und erstmals nach 1982 weist der Containerum-

schlag im größten deutschen Hafen Hamburg in 2008 mit weniger als 9,5 Mio. TEU einen leichten Rückgang auf.

Nach Überwindung der rezessiven Phase erwarten Experten eine Fortsetzung des starken Wachstums des Welthandels, für den Deutschland in Europa eine wichtige Drehscheibe bleiben wird. Für den Hamburger Hafen bedeutet das nach Prognosen einen Containerumschlag von rund 18 Mio. TEU im Jahr 2015 und von 28 Mio. TEU bis 2025. Auch wenn diese Zahlen nunmehr erst zeitverzögert erreicht werden, zeigt dies, wie wichtig der Bau des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven ist. Es zeigt auch, wie wichtig die weitere Verbesserung der Infrastruktur im Hinterland ist. Dies gilt insbesondere für den Bezirk der IHK Osnabrück-Emsland, für den sowohl die Anbindungen an die deutschen Nordseehäfen wie an die Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam von besonderer Bedeutung sind. Schon heute verzeichnen wir im Raum Osnabrück beim Straßenverkehr auf der West-Ost-Achse A 30 ein höheres Verkehrsaufkommen als auf der Hansaline.

Die prognostizierte Verdopplung des Güterverkehrs in Deutschland von heute rund 650 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) auf über 1 200 Mrd. tkm in 2050 wird sich nicht allein durch den Bau von klassischer Infrastruktur bewältigen lassen. Spätestens in den Ballungszentren würde das Verkehrssystem kollabieren. Zunehmende Bedeutung erlangt vor dem Hintergrund des Klimawandels auch eine Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr. Erforderlich ist daher ein mittelfristiger Strategiewechsel zu einer nachhaltigeren Verkehrslogistik. Notwendig ist unter anderem die Optimierung der Infrastrukturauslastung durch telematische Steuerung und flexible Nutzung, z. B. von Standstreifen.

Region macht mobil

Der Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur kam 2008 gleich bei mehreren wichtigen Projekten gut voran: Nach mehr als 30 Jahren konnte endlich mit den Bauarbeiten für die Nordumgehung von Bad Oeynhausen begonnen werden. In fünf bis sechs Jahren soll sie fertiggestellt sein und die bislang üblichen Geduldsproben beim Übergang zwischen der A 2 und der A 30 werden endlich der Vergangenheit angehören.

Für den Weiterbau der A 33-Nord zwischen dem derzeitigen Autobahnende bei Belm und der A 1 nördlich von Osnabrück ist das

Raumordnungsverfahren Ende Januar 2009 abgeschlossen worden. Der nördliche Lückenschluss der A 33 bleibt damit bis ca. 2015/2016 möglich. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die regionale Wirtschaft dem laufenden Planungsprozess durch eine Mitfinanzierung im Rahmen einer Sponsoringaktion unserer IHK frühzeitig auf den Weg geholfen hat. Ebenfalls durch ein Mitfinanzierungsmodell ermöglicht wird aktuell der vorzeitige Ausbau der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals für das Großmotorgüterschiff (vgl. S. 12).

Innovative Realisierungsmöglichkeiten zeichnen sich darüber hinaus für den weiteren Ausbau der Europastraße 233 zwischen Meppen und Cloppenburg ab. Die E 233 ist die kürzeste Verbindung zwischen dem Ballungsraum Amsterdam/Rotterdam und der deutschen Nordseeküste bzw. Skandinavien mit überdurchschnittlichem Lkw-Anteil. Von der A 31 bis zur A 1 bei Cloppenburg verläuft die E 233 bislang nur als zweistreifige Bundesstraße. Bürger und Unternehmen leiden als Anlieger und Nutzer unter Unfällen, häufigen Staus und unnöti-

gen Kosten. Gemeinsam mit der Schwesterkammer in Oldenburg beteiligt sich unsere IHK daher wiederum mit einer Sponsoringaktion an der regionalen Mitfinanzierung der Planungskosten für den vierstreifigen Ausbau und wirkt an der Ideenfindung für die Baufinanzierung mit.

Neben dem gezielten Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur muss es in den kommenden Jahren aber auch darum gehen, die vorhandenen Strecken optimal auszulasten. Ein wichtiges Element für das Fernstraßennetz sind dabei innovative Lkw wie der so genannte Eurokombi. Mit diesen 25,25 m langen und bis zu 44 t schweren Volumentransportern können erhebliche Mengen an Diesel eingespart und Emissionen gesenkt werden. Dies hat ein Pilotversuch von Speditoren in unserem IHK-Bezirk unter Beweis gestellt. Die IHK wird sich weiterhin für die europaweite Zulassung dieser im IHK-Bezirk entwickelten innovativen Fahrzeugkonzepte einsetzen. <<

Eckhard Lammers,
IHK Osnabrück-Emsland

angemerkt

Raus aus dem Stau

In den letzten Jahren führte das wirtschaftliche Wachstum zu hohen Zuwächsen im Straßengüterverkehr. Die Konjunkturkrise wird diese Entwicklung nur vorübergehend bremsen. Bis 2025 gehen die Prognosen von einer Zunahme des Lkw-Verkehrs um 79% aus. Von einer Entkopplung des Verkehrs- vom Wirtschaftswachstum wird auch in der Zukunft keine Rede sein können: Der Güterverkehr wird weiterhin drei Mal so stark wie das Bruttoinlandsprodukt zunehmen, weil Unternehmen auf Mobilität angewiesen sind.

Doch das Straßennetz stößt an seine Grenzen. Die Folgen nachlässiger Infrastrukturpolitik bekommen Autofahrer und Transportunternehmen täglich vorgeführt: Staus sind an der Tagesordnung und die Parkplätze an Rastanlagen hoffnungslos überfüllt. Auch um die Substanz des Netzes ist es schlecht bestellt: Fahrbahnschäden, sanierungsfällige Brücken und fehlen-



Foto: H. Pentermann

der Lärmschutz. Die Mängelliste wird immer länger. Fazit: Eine Verstärkung der Investitionen auf höherem Niveau ist für die Verkehrsadern lebensnotwendig.

Mobilität zu sichern bedeutet, alle Verkehrsträger zu stärken. Um die Straße einen Bogen zu machen, wäre ein verhängnisvoller Fehler. Das erwartete Verkehrswachstum wird es nur geben, wenn heimische Unternehmen in der Lage sind, erfolgreich auf den Märkten zu sein. Diese Herausforderung sollten wir annehmen und die Voraussetzungen für künftige Wettbewerbsfähigkeit schaffen. Es ist Zeit zu handeln. Raus aus dem Entscheidungstau! <<

Dr. Peter Fischer, Präsident Pro Mobilität
Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

nachgefragt

„Strategiewechsel notwendig“

Das Verkehrsgewerbe ist im Bezirk der IHK Osnabrück-Emsland ein bedeutender Wirtschaftszweig. In dieser Branche wirken sich Veränderungen in der wirtschaftlichen Lage unmittelbar aus. Neben der Binnen- und Seeschifffahrt

sind auch die Speditionen und Transportunternehmen besonders betroffen. „Wirtschaft Osnabrück-Emsland“ hat sich bei Spediteuren in der Region zur aktuellen Situation und den Perspektiven erkundigt.



Herr Koch, wie ist die aktuelle Lage im Verkehrsgewerbe?



Der durch die weltweite Wirtschaftskrise ausgelöste Nachfragerückgang in Verbindung mit den Kostensteigerungen durch die erhöhte LKW-Maut führt dazu, dass das mittelständische Transportgewerbe zurzeit mit dem Rücken zur Wand steht. Dies zeigt sich in einer Zunahme der Insolvenzen wie auch in einem dramatischen Rückgang der Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen und Trailern in den vergangenen Monaten. Seit 2005 fordert das Verkehrsgewerbe von der Bundesregierung die vollständige Einlösung des im Rahmen des „Mautkompro-

misses“ gegebenen Versprechens, für die fehlende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in der EU einen Ausgleich in Höhe von 600 Mio. Euro jährlich zu gewähren. Bislang wurden davon nur 250 Mio. Euro erreicht. Mit Beihilfen zur Anschaffung umweltverträglicherer LKW und zur Ausbildung will die Bundesregierung in 2009 das Versprechen nun endlich einlösen. Zusätzlich sollen dem Gewerbe 50 Mio. Euro aus dem Konjunkturprogramm II gewährt werden. Die Nettomehrbelastung aus der Mauterhöhung zum 1. 1. 2009 beträgt aber immer noch 1,2 bis 1,3 Mrd. Euro. Je nach Autobahnfahrleistung steigen die Kosten um 5%. Demgegenüber lag schon bisher die Umsatzrentabilität bei vielen Transportunternehmen unter 1%. Hinzu kommt, dass die drastische Erhöhung der Maut für EURO-III-LKW zu einer Halbierung der

Gebraucht-Preise für diese oft nur wenige Jahre alten Fahrzeuge geführt hat. Vielen Betrieben fehlt daher die Kraft, in EURO-V- oder EEV-LKW zu investieren. Die steigenden Mauteinnahmen bringen auch keinen Durchbruch in Sachen Staubeseitigung. Lediglich etwa ein Drittel der Mauteinnahmen von rund 3,4 Mrd. Euro kommt direkt der Straßeninfrastruktur zugute. Mehreinnahmen aus der Maut führen dazu, dass der Bund sich weiter aus der Steuerfinanzierung der Straßeninfrastruktur zurückzieht. Die Forderung des Verkehrsgewerbes lautet daher: Rücknahme der Mauterhöhung! <<

Heinrich Koch, Mitglied des IHK-Präsidiums und geschäftsführender Gesellschafter der Koch Internationale Spedition GmbH & Co. KG, Osnabrück

Wie beurteilen Sie die Aussichten für die Logistikwirtschaft, Herr Meyer?



Mit 205 Mrd. Umsatz und 2,7 Mio. Beschäftigten befand sich die Logistikwirtschaft in Deutschland in den vergangenen Jahren auf einem steilen Wachstumspfad. Der durch die weltweite Rezession herbeigeführte Knick in der Aufwärtskurve stellt keine grundlegende Tendenzwende dar. Nach der Erholung der wichtigsten in- und ausländischen Märkte wird der Sektor Verkehr und Logistik auch in unserem IHK-Bezirk ein herausragender Wachstumstreiber mit besten Aussichten bleiben. In den Ballungszentren wird die prognostizierte Zunahme des

Straßengüterverkehrs bis 2025 um 75 % allerdings zu noch mehr Staus führen. Auch werden die CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor weiter steigen. Der politische Druck insbesondere auf den Straßengüterverkehr wächst, wie die aktuelle Entscheidung des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments zeigt, dem Lkw neben den Umwelt- auch die Staukosten anzulasten. Mittelfristig ist daher ein Strategiewechsel zu einer nachhaltigeren Verkehrslogistik nötig, um dirigistischen Eingriffen vorzubeugen. Politik, Fahrzeughersteller, Logistikwirtschaft und Verlader sind gefordert. Notwendig ist unter anderem die Optimierung der Infrastrukturauslastung durch telematische Steuerung und flexible Nutzung, z.B. von Standstreifen. Auch brauchen wir eine Besinnung auf die Stärken der jeweiligen Verkehrsträger. So macht es keinen Sinn, wenn die Bahn dem Binnen-

schiff bei Massengütern Konkurrenz macht, während gleichzeitig dringend benötigte Kapazitäten für den schnellen Containerverkehr auf der Schiene fehlen. Entlastung bringen zudem neue Fahrzeugkonzepte wie der EuroKombi. Versender und Empfänger sollten ihre bisherigen Anforderungen an die Logistik wie z.B. 24-h-Dienste unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit auf den Prüfstand stellen. Bei der Entwicklung von Antworten auf die neuen Herausforderungen kann unser IHK-Bezirk wie bei der Infrastrukturfinanzierung erneut eine Führungsrolle übernehmen. <<

Rolf Meyer, Mitglied der IHK-Vollversammlung und geschäftsführender Gesellschafter der Meyer & Meyer Holding GmbH & Co. KG, Osnabrück

EU-Verkehrspolitik

Der Motor für die europäische Integration

EU-Verkehrspolitik geht alle an. Unbestritten nimmt der Verkehrssektor eine Schlüsselposition in der Gemeinschaftspolitik ein. Menschen sind nicht nur im täglichen Leben auf funktionierende Infrastrukturen und Vorschriften angewiesen. Verkehr und Mobilität sind zentrale Faktoren für Wachstum und Beschäftigung. Unser Autor zum Thema ist Markus Ferber, Mitglied des Europäischen Parlaments.

Rund 7% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) werden im Verkehrssektor erwirtschaftet, 40% der Investitionen der Mitgliedsstaaten entfallen auf ihn und er stellt mit 7% auch eine beträchtliche Zahl der Arbeitsplätze. 2007 waren damit rund 8,8 Mio. Menschen im Transportsektor tätig. Aus diesen Gründen ist die Europäische Union bereits seit ihren Anfängen im Bereich Verkehr aktiv und hat stets das Ziel vor Augen, Hindernisse im grenzüberschreitenden Verkehr von Waren und Personen zwischen den Mitgliedsstaaten abzubauen. Ohne Verkehr wäre ein funktionierender Binnenmarkt undenkbar. Doch die Vereinheitlichung von Vorschriften ist nur ein Aspekt auf dem Weg, die europäische Integration voranzutreiben. Ein wirkliches Zusammenwachsen wird aber erst dann möglich, wenn wir auch die Grundvoraussetzung schaffen und die notwendige Infrastruktur zur Verfügung haben.

Nachhaltiges Verkehrssystem

Die Lösung: Ein kontrolliertes und kontinuierlich ausgebautes Vorgehen, das rückblickend kennzeichnend ist für die europäische Verkehrspolitik. Startschuss für ein wirkliches gemeinschaftliches Agieren war das Untätigkeitsurteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) aus dem Jahr 1985, als das Europäische Parlament den Rat verklagt hatte, um effektive Entwicklungen im Bereich Verkehrspolitik zu erzwingen. Im Vertrag von Maastricht wurden die politischen und finanziellen Grundlagen ausgebaut und das

Vorhaben der Transeuropäischen Netze (TEN) verankert. Seit dem Vertrag von Amsterdam ist das Parlament neben dem Ministerrat gleichberechtigt im Mitentscheidungsverfahren. Im September 2001 hat die Europäische Kommission das überarbeitete Weißbuch zur gemeinsamen Verkehrspolitik veröffentlicht. Es ist unser zentrales Anliegen, ein modernes und gleichzeitig nachhaltiges Verkehrssystem zu schaffen, in dem die Verkehrsträger in einem ausgewogenen Verhältnis stehen und bestehende Engpässe beseitigt werden. Zahlreiche Beispiele, Meilensteine der europäischen Verkehrspolitik, wären an dieser Stelle zu nennen. Etwa die Realisierung der Transeuropäischen Verkehrsnetze, deren Ausbau seit 1983 von der EU gefördert wird. Besonders nach der letzten Erweiterungsrunde ist der Aufbau eines funktionierenden Straßennetzes unerlässlich geworden: Um Engpässe von Lissabon bis Bukarest zu beseitigen und die Mobilität sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr von Stockholm bis Athen zu verbessern. Oder das Dritte Eisenbahnpaket, das den internationalen Schienenverkehr für den Wettbewerb innerhalb der Gemeinschaft öffnet und gleichzeitig mit der Einführung von Entschädigungsregelungen die Rechte der Kunden stärkt.

Gezielte Liberalisierung

Die gezielte Liberalisierung im Verkehrssektor – die EU wird also genau dann tätig, wenn es zur Verwirklichung des Binnenmarkts notwendig ist – hat sich in der Vergangenheit bewährt. Aber für das Spannungsverhältnis zwischen dem stetig steigenden Verkehrsaufkommen und den



Motor für die europäische Integration: Erste Hürden für eine einheitliche Verkehrspolitik sind bereits genommen. Foto: fotolia

daraus resultierenden Umweltbelastungen sowie ökologischen Folgekosten müssen auch in Zukunft Lösungen entwickelt werden. Gerade im Hinblick auf unsere ehrgeizige Klima- und Energiepolitik mit dem Ziel einer Reduktion der Schadstoffemissionen muss der Verkehrssektor seinen Beitrag leisten. In der EU-Verkehrspolitik wurden wichtige Hürden genommen. Aber eine einheitliche Verkehrspolitik kann nur dann ein Motor für die europäische Integration sein, wenn die notwendige Nachhaltigkeit gegeben ist. Wir sprechen hier von keinem abgeschlossenen Prozess. Schon heute müssen die Bedingungen dafür geschaffen werden, dass der Motor auch in Zukunft läuft – und keinem „Verkehrsinfarkt“ unterliegt. <<

Markus Ferber, MdEP

i Tel. 0032-2-2847230 oder markus.ferber-assistant2@europarl.europa.eu

Braun stellt Stau-Atlas vor

Fast 1000 Kilometer des deutschen Autobahnnetzes sind derzeit überlastet. Dies zeigt der Stau-Atlas des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK), den DIHK-Präsident Ludwig Georg Braun jetzt anlässlich der offiziellen Eröffnung des IHK-Jahres „Mobilität ist Zukunft“ in Berlin vorstellte.



Der Stau-Atlas enthält die dringendsten Straßenbauprojekte in Deutschland. Braun mahnte die Politik, umgehend die Beseitigung der Engpässe anzugehen: „Die zusätzlichen Investitionsmittel aus den Konjunkturprogrammen I und II müssen jetzt sinnvoll eingesetzt werden, damit der Ausbau am Ende

auch wirklich den drohenden Verkehrsinfarkt verhindert.“

Der DIHK fürchtet, dass die geplanten Investitionen des Konjunkturprogramms in die

falsche Richtung gehen. Da es derzeit kaum planfestgestellte „Schubladenprojekte“ für Engpassbeseitigungen und Lückenschlüsse bei den Bundesautobahnen gibt, will die Politik jetzt vor allem Ortsumgehungen bauen. Zwar haben diese auch ihre Berechtigung, leisten aber keinen Beitrag zur dringend benötigten Kapazitätserhöhung im Autobahnnetz. „Der DIHK-Stau-Atlas zeigt die Prioritäten auf, wo zügig ausgebaut werden muss, damit der Verkehr auch künftig noch rollt. Für diese Projekte muss nun zügig die Baureife herbeigeführt und mit dem Ausbau begonnen werden,“ forderte Braun.

Staus verursachen erhebliche Kosten durch Zeitverluste oder die Vorhaltung zusätzlicher Fahrzeuge und Erschwernisse bei Produktionsprozessen, die eine pünktliche Anlieferung erfordern. Konkret stockt der Verkehr auf 976 Autobahnkilometern. Das sind 8% des Gesamtnetzes von 12 531 Kilometern. Auf 215 km des Autobahnnetzes besteht schon jetzt die Gefahr eines Verkehrsinfarktes – zu Lasten der Bürger und der Wirtschaft. Und der Verkehr wird weiter zunehmen: Bis 2025 wird mit einem Wachstum des Personenverkehrs um 19% und des Güterverkehrs um 70% gerechnet. <<

 www.dihk.de oder unter www.osnabrueck.ihk24.de

Sponsoringaktion Dortmund-Ems-Kanal

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) ist zwischen Rheine und Lingen nicht mit dem Großmotorgüterschiff befahrbar. Damit diese Lücke schnell geschlossen werden kann, haben die IHKs in Münster, Osnabrück und Emden eine Sponsoringaktion initiiert. Durch die Finanzierung der Planungskosten kann der Ausbau des DEK-Nord um etwa acht Jahre beschleunigt werden. Aus dem Bezirk der IHK Osnabrück-Emsland haben u. a. folgende Firmen den Ausbau der Nordstrecke des DEK gesponsort:

- Benteler Stahl/Rohr GmbH, Lingen
- Beton- und Monierbau GmbH, Nordhorn
- H & R Chemisch-Pharmazeutische Spezialitäten GmbH, Salzbergen
- Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG, Haren
- Rothkötter Kraftfutterwerk GmbH, Meppen
- RWE Power AG, Lingen

Weitere Firmen haben ihre Beteiligung zugesagt. Bislang wurden zwei Drittel der Zielsumme von 600 000 Euro eingeworben. <<

 **IHK, Gerhard Dallmüller, Tel. 0541 353-225 und www.osnabrueck.ihk24.de (Dok.-Nr. 21238)**

nachgefragt

Herr Boll, Infrastruktur ist nicht alles, aber ohne Infrastruktur ist alles nichts. Wo ist unsere Region gut aufgestellt, wo gibt es dringenden Bedarf?



Die Lage an wichtigen europäischen Nord-Süd- und West-Ost-Magistralen war und ist für die hervorragende Entwicklung unseres Wirtschaftsraumes eine sehr wichtige Determinante. Mit dem Lückenschluss der A 31 ist 2004 ein Quantensprung für das Emsland erreicht worden. Der laufende sechsstreifige Ausbau der A 1 wird dazu beitragen, dass der Verkehr auch in den Spitzenzeiten störungsfrei verläuft. Bis Ende 2017 wird auf Grund der Initiative der Region auch die Nordstrecke des Dortmund-

Ems-Kanals für das Großmotorgüterschiff durchgängig befahrbar sein.

Die Lückenschlüsse der A 33 zwischen der A 1 nördlich Osnabrücks und Bielefeld sind für die Verbesserungen der großräumigen Verkehrsbeziehungen sowie für die regionale Entwicklung sehr wichtig. Dies gilt in ganz besonderem Maße auch für den vierstreifigen Ausbau der E 233 zwischen Meppen und der A 1 bei Cloppenburg. Die Belastung durch den Schwerlastverkehr ist außerordentlich hoch: Während deutschlandweit auf vergleichbaren Straßen ein Lkw-Anteil von knapp 10% zu verzeichnen ist, liegt dieser auf der E 233 bei ungefähr 35%, zu Spitzenzeiten sogar bei bis zu 55%.

Durch den für Pkw-Fahrer entstehenden Überholdruck kommt es regelmäßig zu schweren Unfällen. Die Verkehrsbehinderungen auf dieser Strecke verursachen für

die regionalen Unternehmen, ihre Zulieferer und Kunden hohe Kosten. Ich begrüße es daher außerordentlich, dass die Region erneut auch bei der E 233 die Initiative ergriffen hat, um durch die Mitfinanzierung der Planungskosten dieses wichtige Projekt voranzutreiben. Die dynamische Entwicklung der Gewerbegebiete entlang der A 31 zeigt, welche wichtigen Impulse eine gute Infrastruktur auslöst.

Ich bin überzeugt, dass auch der Ausbau der E 233 zu mehr Arbeitsplätzen und Einkommen in der Region führen wird. <<

Ulrich Boll, Mitglied der IHK-Vollversammlung und geschäftsführender Gesellschafter Georg Boll GmbH & Co. KG, Meppen



Wettbewerbsnachteile

Mauterhöhung wirkt wie ein Existenzvernichtungsprogramm

2008 sorgten die Explosion der Rohöl- und Dieselmotorkraftstoffpreise und die Diskussion um die am 1. Januar 2009 vollzogene Mauterhöhung für Schlagzeilen über das Transportlogistikgewerbe. Die eklatante Erhöhung sei ein „Existenzvernichtungsprogramm“, sagt unser Autor.

Das Straßengüterverkehrsgewerbe erscheint vornehmlich dann in den Medien, wenn im nationalen Rahmen politisch darüber diskutiert wird, Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern und damit die „Lebenslüge“ der deutschen Verkehrspolitik fortgeschrieben wird. Oder der Bürger verfolgt europäische Diskussionen, wie und in welcher Höhe dem Straßengüterverkehr so genannte „externe Kosten“ – gemeint sind Umwelt-, Lärm- und Staukosten – angelastet und damit Straßengüterverkehre weiter verteuert werden sollen.

Wohlstand hängt vom Gütertransport auf der Straße ab

Angesichts dieser „Brennpunkte“ scheint immer wieder in Vergessenheit zu geraten, in welchem Ausmaß Wohlstand und Beschäftigung in einer arbeitsteiligen Volkswirtschaft wie der Bundesrepublik Deutschland vom Gütertransport auf der Straße abhängig sind. Auch ohne Berücksichtigung des Straßengüterverkehrs werden rund 72% aller in Deutschland erbrachten Transportleistungen auf der Straße, 16% auf der Schiene und 12% mit dem Binnenschiff erbracht. Nach Schätzungen von Verkehrsexperten werden die Anteile des Straßengüterverkehrs am

„Transportkuchen“ bis 2025 noch weiter ansteigen, während die Anteile von Eisenbahn und Binnenschiff weiter sinken werden.

Auch in Zeiten globalisierter Logistik hat das deutsche Transportlogistikgewerbe – trotz hoher Konkursquote und spürbarer Konzentrationstendenzen auf den inzwischen liberalisierten EU-Verkehrsmärkten – seinen mittelständischen Charakter nicht verloren. Die Marktanteilsgewinne des Straßengüterverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern liegen gerade darin begründet, dass es den mittelständischen Transportlogistikunternehmen gelungen ist, sich den ändernden Kundenanforderungen durch „maßgeschneiderte“ Dienstleistungen aus Transport und Logistik anzupassen. Die rund 55 000 Straßengüterverkehrsunternehmen am Standort Deutschland sind Arbeitgeber für über 600 000 Beschäftigte, im Schnitt für 11 Mitarbeiter pro Betrieb. 85% dieser Unternehmen verfügen über maximal 10 Lkw.

Harter Wettbewerb zu Kollegen aus Europa

Die mittelständische deutsche Transportwirtschaft steht seit Jahren in einem harten Wettbewerb zu Konkurrenten aus ganz Europa. Schließlich zählt Deutschland zu den Kernländern Europas, Deutschland besitzt den größten Transportmarkt Europas und ist für den Straßengüterverkehr unangefochten das „Transitland Nr. 1“. Dabei hat das deutsche Transportlogistikgewerbe auf dem EU-Transportmarkt, der für die meisten Konkurrenten völlig dereguliert ist und auf dem im laufenden Jahr für die meisten Anbieter aus Osteuropa auch die letzten Kabotagebeschrän-

kungen wegfallen, deutliche Standortnachteile. Noch immer liegen die fiskalischen Abgaben deutscher Unternehmen deutlich höher als bei ihren EU-Konkurrenten, noch immer sind die Personalkosten in osteuropäischen Betrieben deutlich niedriger als in Deutschland.

Die Folge dieser Wettbewerbsnachteile sind unübersehbar: Heute werden mehr als ein Drittel aller Transportleistungen auf dem deutschen Straßennetz von Lkw mit ausländischen Kennzeichen erbracht. Seit Einführung der Lkw-Maut im Jahre 2005 war dem deutschen Transportgewerbe ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von jährlich 600 Mio. Euro zugesagt worden, von denen auf Dauer durch Absenkung der Kfz-Steuer auf europäisches Mindestniveau nur 150 Mio. Euro umgesetzt wurden. Durch – aufgrund EU-Recht zeitlich befristete – Innovationsprogramme für schadstoffarme Fahrzeuge und durch ein Sammelsurium so genannter De-Minimis-Beihilfen soll das verbleibende Harmonisierungsversprechen eingelöst werden.

Die vom Staat durch die Mauterhöhung im Jahr 2009 zusätzlich einkassierten 1,3 Mrd. Euro werden letztlich vom Verbraucher an den Supermarktkassen zu bezahlen sein. Ohne Mautüberwälzung und die Weitergabe anderer staatlich zu verantwortender Kostensteigerungen – z.B. im Personalsektor – kann das mittelständische Gewerbe nicht überleben. <<

Hermann Grewer, Präsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.