



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



Landesverkehrskonferenz

7. Mai 2009 in Linstow

Vortrag

von

Manfred Ruprecht

Präsident des Landesverbandes des Verkehrsgewerbes Mecklenburg-Vorpommern e.V.

**Das Straßenverkehrsgewerbe –
Leistungsträger für die Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern**

Sehr geehrter Herr Minister Schlotmann,
liebe Unternehmerinnen und Unternehmer,
verehrte Gäste,
meine Damen und Herren,

das Straßenverkehrsgewerbe ist nicht nur im Flächenland 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. Es ist eine unverzichtbare Lebensader für eine funktionierende Volkswirtschaft.

In Mecklenburg-Vorpommern sind etwa 3.000 Transportunternehmer mit ca. 12.000 Mitarbeitern tätig. Aber diese Zahl ist instabil und verringert sich deutlich. Ich kann und will nicht verhehlen, dass die allgemein schwierige wirtschaftliche Situation auch die Transport- und Speditionsbranche erfasst hat und die Stimmung im Land schlecht ist. Aufträge brechen weg, gleichzeitig steigen die Kosten und es gibt Überkapazitäten. Das deutsche Transportgewerbe kämpft um seine Zukunft.

Dieser Kampf wird mit einer gnadenlosen Härte geführt, die weder etwas mit planbaren Strategien noch mit Wettbewerb zu tun hat, sondern oft genug geprägt ist von dem Motto: Hauptsache, ich bekomme diesen Auftrag um jeden Preis! Dabei wird übersehen, dass dieses Verhalten letztendlich in die Insolvenz führt. Es ist immer noch besser mal stehen zu bleiben als sich tot zu fahren.

Die wirtschaftliche Lage ist deprimierend, das Güterkraftverkehrsgewerbe ist durch die in den vergangenen Jahren stattgefundenen Achterbahnfahrten der Kraftstoffpreise förmlich ausgeblutet. Trotzdem müssen wir die politisch gewollte aber wirtschaftlich schädliche Mauterhöhung zum 1. Januar 2009 von über 40 Prozent für Euro-fünf und bis zu 88 Prozent für Euro-drei und ältere Fahrzeuge über uns ergehen lassen, während die Bundesregierung Milliarden zur Rettung des maroden Finanzsystems aufwendet. Das versteht niemand.

Alle Sachargumente aus der Wirtschaft und ihren Interessenvertretungen, die unzähligen Briefe und Petitionen an die Bundestagsabgeordneten und den zuständigen Bundesminister, die konkreten Gespräche mit den Genannten zeigten bisher keine Wirkung.

Deutschlandweit rechnet man mit 4.000 bis 5.000 Unternehmen bzw. 40 bis 50 Tausend Arbeitsplätze, die unmittelbar durch die Erhöhung der Lkw-Maut bedroht werden. Auf Mecklenburg-Vorpommern bezogen sind das 500 Unternehmen mit rund 2000 Arbeitsplätzen. Im Land haben bereits mehrere Speditionen Kurzarbeit beantragen müssen.

Das Argument der Politik, wir können und sollen die Maut an die Auftraggeber weitergeben, ist realitätsfern. Hier klingen mir noch die Worte des 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. Das gleiche versuchte er mir am 3. April in kleiner Runde wieder zu erklären.

Unsere Kunden stehen in der gegenwärtigen Wirtschaftskrise selbst mit dem Rücken an der Wand und verweisen auf die eigene komplizierte Auftragslage. Ich könnte Ihnen eine Vielzahl an Schreiben von Auftraggebern und Verladern vorlegen, die uns die Mitglieder unseres Verbandes zur Verfügung gestellt haben. Sie beinhalten zum einen den Hinweis auf globale Frachtreduzierungen von 16 Prozent und mehr aber auch die Forderung zur Anpassung der Frachtraten inklusive Maut.

Einbrüche bei der Exportnachfrage, rückläufige Auftragsbestände sowie die Prognosen für das laufende Jahr lassen unseren Kunden vielfach gar keine andere Wahl als die „Kostennotbremse“ zu ziehen.

Die Bundesregierung will mit den Konjunkturprogrammen I und II den wirtschaftlichen Aufschwung unterstützen. Das ist lobenswert. Aber für das Verkehrs- und Logistikgewerbe finden sich keine konkreten Unterstützungsmaßnahmen. Etwa 97 Prozent des Transportgewerbes sind Betriebe kleiner und mittlerer Größe.

Hier muss die Politik ansetzen und sich vor Augen führen, dass gerade diese Unternehmen mit bis zu 50 Beschäftigten die lebensnotwendige Versorgung der Bürger sicherstellen und ein reibungsloses Funktionieren der Produktionsketten in Europa gewährleisten. Und diesen Unternehmen versagt die Politik jegliche Entlastung.

Daran ändert auch eine breitere Palette der Finanzierungsmöglichkeiten über die KfW-Bankengruppe nichts, denn sie nutzt unserer Branche wenig. Allein die Marktaussichten lassen uns in der Preisklassenberechnung der Banken (das sind vor allem Bonität und Besicherung) so weit in den Keller rutschen, dass für die meisten von uns Überbrückungsfinanzierungen so gut wie nicht in Frage kommen.

Sinnvolle Regelungen wie die Unterstützung von Kurzarbeit erleichtern die gegenwärtige Lage nur in wenigen großen Unternehmen. Die vielen kleinen Unternehmen können davon kaum profitieren.

Wir müssen ganz nüchtern zur Kenntnis nehmen: Dem Transportgewerbe wird keine konkrete Hilfe dafür aber 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 bestimmt wird von dem am stärksten Bedrängten und Hoffnungslosen. 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 krisenbehafteten Umfeld über Mehrkosten zu reden.

Nein, denn einige stellen bereits ihre eigenen Sanierungspläne in Frage.

Das unternehmerische Überleben in unserem Gewerbe wird deshalb davon abhängen, wie es gelingt, sich der Situation anzupassen und mit dem Kerngeschäft die schwierigen Zeiten zu überbrücken. Das bedeutet schmerzhaft Entscheidungen zu treffen, Fahrzeuge still zu legen oder zu verkaufen und Mitarbeiter zu entlassen.

Aktuelle Umfragen der Industrie- und Handelskammern und der Verbände 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 bekommt 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 gehen wir davon aus, dass bereits weit mehr als die Hälfte der Unternehmen Fahrzeuge stillgelegt hat. Trotz Abbau von Überstunden, Kurzarbeit und Urlaub kann 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.

Und da wir gerade beim Thema Kosten sind, muss man die europäischen Pläne zur Anrechnung von externen Kosten und hier insbesondere die Staukosten umgehend 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 nur zehn Prozent der Lkw-Fahrleistung mit den zusätzlichen Staukosten belastet, ergäben sich nach Berechnung des DIHK Mehrkosten von jährlich 1,8 Mrd. Euro.

Mauterhöhung, Arbeitszeitregelungen, Kraftstoffkosten, Euronormen, Umweltzonen – kommt dann auch noch die Stau-Maut hinzu, wäre das für viele absolut nicht mehr leistbar. Wir erwarten daher, dass die Bundesregierung in Brüssel die Notbremse zieht. Nicht die Speditionen sind Schuld an der Staumisere, sondern eine Verkehrs- und Umweltpolitik, die auf das zunehmende Verkehrsaufkommen nicht mit dem notwendigen Infrastrukturausbau reagiert. Angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Lage im Verkehrsgewerbe sind zusätzliche Belastungen nicht zu verkraften. Uns geht es nicht um staatliche Hilfen, sondern um den Schutz vor zusätzlichen staatlichen Belastungen.

Mit den aktuellen „Deminimis“ Beihilfen, den 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 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.

Im übrigen möchte ich in diesem Zusammenhang erwähnen, dass wir aus sicherer Quelle erfahren haben, dass die in diesem Jahr für die Förderprogramme „de minimis“ und „Aus- und Weiterbildung“ geltende Antragsfrist nicht zum 15. Mai enden soll, sondern bis zum 30. Juni verlängert wird. Schon in den nächsten Tagen rechnen wir mit einer amtlichen Bekanntmachung im Bundesanzeiger.

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Besorgnis sehe ich den Wegfall des Kabotageverbots für die neuen EU-Mitgliedsstaaten seit dem 1. Mai diesen Jahres. Die Kabotagefreigabe wird nach Einschätzung vieler Experten negative Auswirkungen in bestimmten Marktsegmenten auf das Transportgewerbe, insbesondere in Bezug auf Menge und Preis, haben. Eine Verlängerung des Verbots wäre wünschenswert gewesen, ist aber nicht realistisch.

Vielmehr muss jetzt stärker als bisher 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 und zunächst die Auswirkungen der begrenzten Öffnung abwarten wollen.

Ein weiterer wichtiger Beitrag zur Kostenminimierung in unserer Branche wäre der Einsatz der GigaLiner oder EuroCombi, der in Deutschland nicht zugelassen ist, obwohl gemäß einer EG-Richtlinie diese große Fahrzeugkombination auch in den Staaten der Europäischen Union erlaubt werden können. In Finnland und Schweden sind sie seit 1970 erlaubt.

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.

Ich möchte hervorheben, dass Mecklenburg-Vorpommern durch die Entscheidung der Landesregierung hier eine positive Sonderstellung einnimmt.

Warum diese Fahrzeuge nicht bundesweit eingesetzt werden, erschließt sich uns Unternehmern nicht.

Mehr Transportleistung bei weniger Fahrzeugen, wo ist das Problem? Und warum überlässt die Politik nicht uns Unternehmern die Entscheidung.

Unsere Landesverkehrskonferenz steht unter dem Motto

„Mobilität ist Zukunft“.

Also sind Mobilität und Zukunftsfähigkeit des Standortes Deutschland untrennbar miteinander verbunden.

Mit Mobilität sichern wir die Zukunft.

Diese Mobilität sichert das Transportgewerbe.

Also sorgen wir für die Zukunftsfähigkeit unserer Branche!

Seien Sie gewiss, dass wir- der Landesverband des Verkehrsgewerbes und die Industrie- und Handelskammern

sich für die Zukunftsfähigkeit unserer Branche auch weiterhin einsetzen.

Wir müssen in der Politik und bei den Bürgern mehr Verständnis und Akzeptanz für die Notwendigkeit des Güterverkehrs finden.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!