

„Wir fordern Ausgleich für Ausfälle der Wirtschaft“

Michael vom Baur sieht Chancen für Ostseehäfen in MV

Rostock. Michael vom Baur, Vorsitzender des maritimen Ausschusses der drei Industrie- und Handelskammern in MV, Unternehmensberater und früherer Geschäftsführer der Kvaerner Warnow Werft Rostock fordert im OZ-Gespräch: Wirtschaft und Politik müssen an einem Strang ziehen, um drohende Verluste durch die Fehmarnbelt-Querung abzuwenden.

Herr vom Baur, wie wird sich aus Ihrer Sicht die Fehmarnbelt-Querung auf Häfen und Wirtschaft in MV auswirken. Was ist zu tun?

Die Auswirkungen auf verschiedene Branchen im IHK-Bezirk Rostock, der wahrscheinlich am meisten betroffen ist, sind unterschiedlich. Am stärksten betroffen ist die Hafen- und Logistikwirtschaft infolge erheblicher Verkehrsverlagerungen. Im Handel, der Tourismusbranche und der Gesundheitswirtschaft könnte die Entwicklung positiver verlaufen, die Prognosen sind allerdings methodisch unsicherer und könnten die Verluste nicht annähernd ausgleichen.

Wir müssen in der verbleibenden Zeit unbedingt die wirtschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen schaffen, um unsere Region zukunftsfähig aufzustellen. Zum Ausgleich der durch Regierungsvereinbarungen verursachten Nachteile fordern wir dringend Kompensation, dazu zählen Maßnahmen zur Stärkung der Eisenbahninfrastruktur und Hafengebiete sowie zur Ansiedlung von Forschungsinstituten und Bundeseinrichtungen.



Maritim-Experte Michael vom Baur FOTO: PRIVAT

Welche konkreten Chancen sehen Sie für die Hafenwirtschaft zwischen Rostock und Sassnitz?

Der Seehafen Rostock hat durch seine hervorragenden Standortbedingungen die Chance, beim Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft eine Vorreiterrolle mit Ausstrahlung auf die ganze Region einzunehmen, in der Produktion, aber auch als Importknotenpunkt.

Wo sehen Sie Defizite politischer Einflussnahme?

Wichtig ist, dass die Betroffenen jetzt gemeinsam an einer zukunftsfähigen Strategie arbeiten – miteinander, im Sinne der Regioleidee. Hier konkret die Hansestadt Rostock und die Landkreise Rostock und Vorpommern-Greifswald. Dies muss von der Landesregierung als Ganzes proaktiv flankiert werden.

2029 wird der Tunnel zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark fertig sein. Die Wirtschaft in MV sieht die Neuordnung der Warenströme mit großer Sorge

Von Frank Pubantz

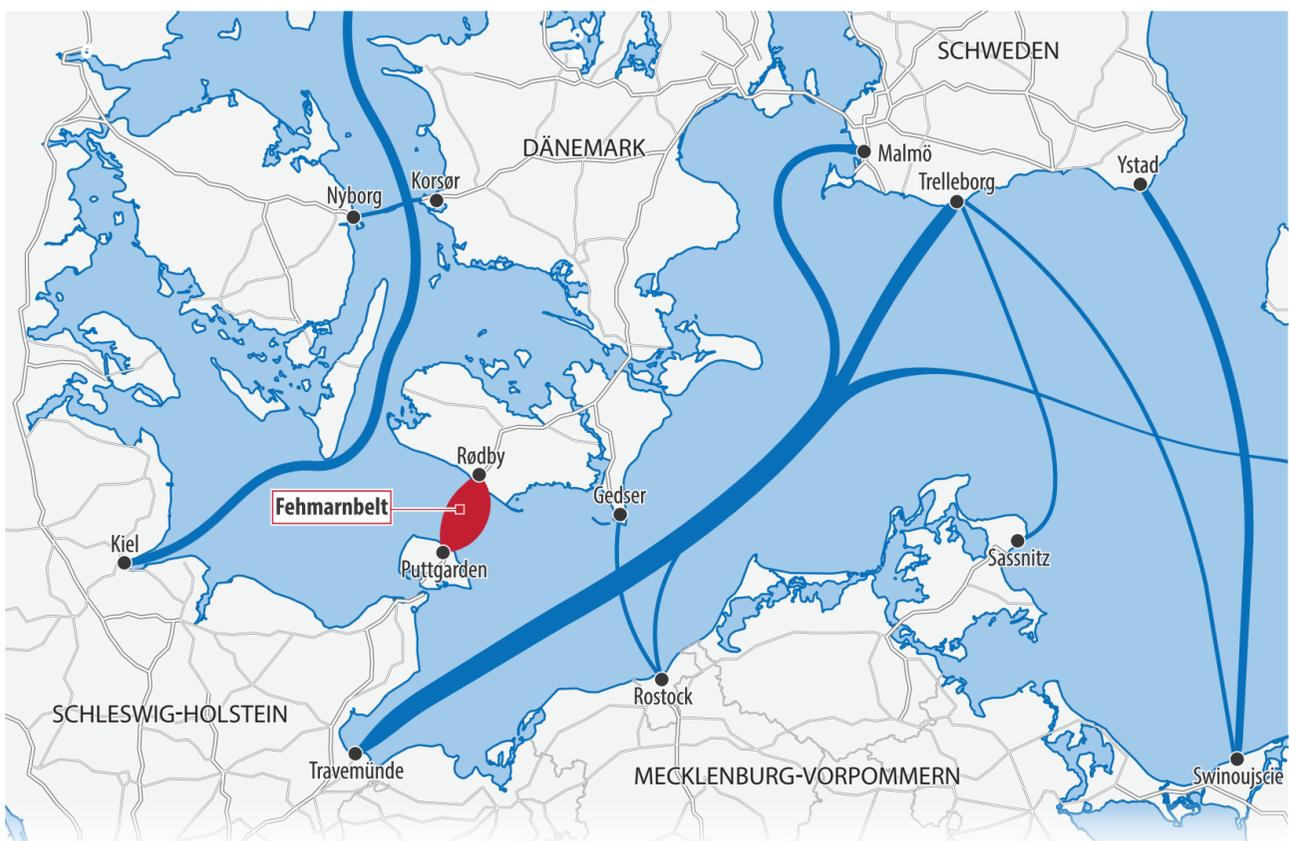
Rostock. Dramatische Aussichten für die Wirtschaft in MV: Bis zum Jahre 2030 wird mit massiven Einbußen in der Hafenwirtschaft rund um Rostock, dem wirtschaftliche Herzen des Landes, gerechnet. Grund ist der Bau der Fehmarnbelt-Querung von Schleswig-Holstein nach Dänemark. Dadurch werden Warenströme in Nordeuropa neu geordnet. Eine Studie geht im schlimmsten Fall davon aus, dass dies in hafenaffinen Unternehmen zwischen Rostock und Sassnitz bis zu 10 000 Arbeitsplätze kosten und jährliche Umsatzeinbußen von 1,6 Milliarden Euro bringen könnte. Womöglich droht auch der Abbau von Fährverbindungen.

„Die Studie ist sehr beunruhigend“, sagt Klaus-Jürgen Strupp, Präsident der Industrie- und Handelskammer (IHK) Rostock, die die Analyse in Auftrag gegeben hat. „Wir müssen uns intensiv damit befassen.“ Wichtig: Man sei nicht gegen die Fehmarnbelt-Querung, müsse sich aber mit den Folgen beschäftigen.

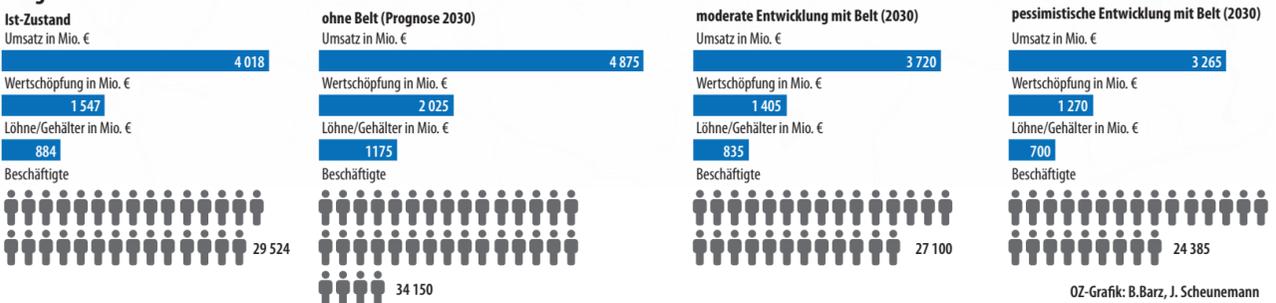
Die haben es in sich: Die Competence in Ports and Logistics GmbH (CPL) aus Rostock, ein Verkehrsplaner, und Prof. Sönke Reise, Verkehrslogistiker der Hochschule Wismar, haben in verschiedenen Szenarien analysiert, welche Folgen die neue Verbindung gen Skandinavien haben könnte. Demnach steigerten sich die Verkehre auf der Querung, die 2028/9 fertig sein soll, ab 2030 „erheblich“.

Im IHK-Bezirk Rostock sei auf der Basis erwarteter Verkehrsströme des Tunnels mit einem Rückgang der Passagierzahlen und der hier durchlaufenden Pkw um fast 50 Prozent zu rechnen. Auf der Schiene werde mit einem Rückgang der Warenverkehre von bis zu 25 Prozent gerechnet – bis zu 210 000 Tonnen in 2030.

CPL habe dies auf der Basis von Datenerhebungen, Interviews mit Unternehmern und Umfragen im Detail durchgerechnet. Einbezogen seien neben direkten auch weiterführende Auswirkungen auf Unternehmen, so Heiko Wenzel, CPL. „Die Fehmarnbelt-Querung hat eine hohe Bahnkapazität“, so Wenzel. Wandern Verkehrsströme ab, „könnte es sein, dass ganze Züge sich hier nicht mehr lohnen“. Für den Planer ist klar: „Die Standort-



Prognose: So könnte sich die hafenaffine Wirtschaft zwischen Rostock und Sassnitz entwickeln



Attraktivität sinkt, je schlechter die Verkehrsanbindung ist.“

Das bereitet der IHK große Sorgen – auch mit Blick auf die erhoffte Ansiedlung großer Unternehmen im Hafenbereich, so Präsident Strupp. Von Rückgängen betroffen wären vor allem Hafen- und Logistikwirtschaft, produzierendes Gewerbe und Handel.

Konkrete Ergebnisse der Studie: Ohne Fehmarnbelt-Querung könnte die auf Häfen angewiesene Wirtschaft im Nordosten MVs bis 2030 sogar zulegen: Aus 29 500 werden 34 100 Jobs, der Umsatz pro Jahr würde um 0,8 auf 4,8 Milliarden Euro steigen, die Wertschöpfung um 0,5 auf 2,0 Milliarden Euro, die Löhne und Gehälter um 0,3 auf 1,17 Milliarden.

Im Worst-Case-Szenario gäbe es 2030 rund 10 000 Jobs weniger, immerhin 5 000 weniger als aktuell. Der Umsatz säne auf 3,2 Milliarden Euro – ein Minus zur Prognose ohne Fehmarnbelt um 1,6 Milliarden Euro, Wertschöpfung: minus 750 Millionen – pro Jahr. Löhne: minus 375 Millionen Euro. Ein mittleres Szenario geht bereits von einem

Verlust von 7 000 Arbeitsplätzen aus.

Die IHK Rostock würde die Entwicklung mit Macht negativ treffen, schätzt Hauptgeschäftsführer Thorsten Ries ein. Daher werde bereits an Gegenkonzepten gearbeitet. Die ist ein Auszug aus einem Forderungskatalog an die Politik: Aufrechterhaltung der Fährverbindungen von Rostock und Sassnitz/Mukran;

■ schnelle Vertiefung des Rostocker Seehafens (Einfahrt) und Einstufung in die höchste Wasserstraßenkategorie;

■ Ausbau der Bahnverbindung zwischen Lübeck und Stralsund durch den Bund (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 1);

■ Erhalt des Flughafens Rostock-Laage;

■ Bessere Anbindung der Häfen an das Hinterland;

■ Bahnstrecke Richtung Berlin im Zwei-Stunden-Takt aufrechterhalten, dazu Verknüpfung gen München;

■ Ansiedlung weiterer Forschungseinrichtungen des Bundes im Nordosten wie Fraunhofer Institute.

Weitere Bausteine wären eine Direktanbindung des Südhafens Stralsund, der bessere Anschluss des Rostocker Fracht- und Fischereihafens, der Erhalt von Eisenbahnfähren nach Schweden oder die Wiedereinrichtung von Nacht- und Autozügen von MV bis Süddeutschland, die Schweiz und Österreich.

Aber auch einzelne Regionen müssten ihre Hausaufgaben machen. Strupp fordert eine bessere Abstimmung und Kooperation der Stadt Rostock mit den Landkreisen Rostock und Vorpommern-Rügen.

In anderen Regionen wird die Bedrohung durch den Fehmarnbelt-Tunnel weniger gesehen. Laut IHK Schwerin, jahrelanger Befürworter der neuen Verbindung, könnte die Wirtschaft Westmecklenburgs sogar profitieren. „Mit der Fertigstellung der festen Querung werden sich die Verkehrsströme in Nordeuropa verändern“, so Sprecher Andreas Kraus. Daher müsse die Zeit genutzt werden, um MV „auf die veränderte Wettbewerbssituation vorzubereiten“. Die IHK Neubrandenburg bewertet die Aus-

wirkungen des Tunnels für den Osten des Landes als „eher gering“, so Präsident Wolfgang Blank. Man setze vielmehr auf ein Erstarren des Wirtschaftsraumes Stettin, wovon die Region von Greifswald bis Waren profitieren könnte. Blank versteht aber die Sorgen im Raum Rostock. Es seien „abfedernde Maßnahmen“ und „Investitionen in die Anpassung der Hafeninfrastruktur erforderlich“.

Und was tut die Landesregierung? Verkehrsminister Christian Pegel (SPD) verweist auf Unterstützung durch den Ausbau von Bahn- und Straßenstrecken als Anbindung der Häfen an das Hinterland. Zudem gebe es Zuschüsse an Kommunen für die Häfen. So habe Rostock 16 Millionen Euro für drei neue Liegeplätze für größere Fähr- und RoRo-Schiffe erhalten. „Darüber hinaus steht die Landesregierung zu den Auswirkungen der Tunnels sowohl mit den in MV tätigen Ostseefährreedereien als auch mit der Bundesregierung im Austausch“, so Pegel. Seine Forderung: Die EU müsse auf die Einhaltung der Wettbewerbsregeln achten.

Steckbrief: Fehmarnbelt-Tunnel

25 Jahre lang haben die Pläne für und Widerstände gegen die Fehmarnbelt-Querung in Anspruch genommen, zu Jahresbeginn ging es auf dänischer Seite los. Ab 2029 soll ein 18 Kilometer langer Straßen- und Eisenbahntunnel Fehmarn und die dänische Insel Lolland verbinden. Er wird die Fahrzeiten zwischen Hamburg und Kopenhagen deutlich verkürzen. Im November 2020 wies das Bundesverwaltungsgericht im November letzte Klagen von Naturschützern ab. Nun darf auch in Deutschland gebaut werden.

Den Tunnel baut Dänemark; Kosten: über sieben Milliarden Euro. Deutschland ist für die Anbindung auf seinem Territorium zuständig, Kosten: 3,5 Milliarden Euro.

Laut der dänischen Planungsfirma Femern A/S soll sich der Tunnel durch die Maut refinanzieren. Rund 66 Euro seien für eine Durchfahrt der 18 Kilometer langen Röhre

im Auto fällig, für Laster rund 280 Euro. Die Kalkulation stammt allerdings von 2015.

Die Fahrt zwischen Deutschland und Dänemark wird laut Femern A/S zehn Minuten mit dem Auto und sieben Minuten mit der Bahn dauern. Höchstgeschwindigkeit für

Pkw 110 km/h, für elektrische Züge 200 km/h.

Der Tunnel werde aus einer vierspurigen Autobahn und einer zweigleisigen, elektrifizierten Bahnstrecke bestehen. Bis zu 3000 Menschen sollen direkt beim Bau Beschäftigung finden



Einfahrt in den Fehmarnbelttunnel in Puttgarden VISUALISIERUNG: FEMERN A/S

Madsen will Tunnel ohne Maut

Rostock. Sorgenfalten zu den möglichen Auswirkungen des Fehmarnbelt-Tunnels auf Rostock gibt es in Kommunalpolitik und beim Rostocker Hafen. „Die Fehmarnbelt-Querung wird auch auf Rostock erhebliche Auswirkungen haben“, erklärt der Rostocker Oberbürgermeister Claus Ruhe Madsen (parteilos). „Wir müssen uns dieser Entwicklung jedoch stellen und können uns dauerhaft am Markt behaupten, wenn wir die Hafen-Hinterland-Infrastruktur für Straße und Schiene so attraktiv wie möglich gestalten.“ Dazu gehörten laut Madsen unter anderem Aufstellgleise für den transeuropäischen Güterverkehr, aber auch eine Unterstützung für den Plan, Durchfahrten durch den Warnowtunnel mautfrei zu ermöglichen. Seit langem wird in Rostock darüber diskutiert, den Tunnel unter der



Rostocks Oberbürgermeister Claus Ruhe Madsen FOTO: BERND WÜSTNECK



Jens Scharner, der Chef von Rostock Port FOTO: OVE ARSCHOLL

Beispiel Wasserstoffeinsatz, als Potenzial für einen Infrastruktur-Wandel hervor. Dies müsse von der Bundesregierung „schwerpunktmäßig gefördert werden“.

Neue Märkte will Jens Scharner, Chef von Rostock Port, entwickeln, um den Dämpfer durch die Belt-Querung abzufedern. MV könnte wichtiger Standort für Wasserstoffwirtschaft werden, sagt auch er. „Die IHK ist ein wichtiger Beitrag zur Diskussion“, so Scharner. Sie beschreibe den Ausgangspunkt und mögliche negative Szenarien für Rostock und das Land. „Hier steuern wir gegen“, so Scharner. Der Rostocker Hafen entwickle seit langem mit Partnern „Anpassungsstrategien zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit“ und setze dies um. Außerdem würden neue Geschäftsmodelle entwickelt.

Warnow, eine wichtige Verkehrsverbindung in Rostock, für Nutzer kostenfrei zu machen. „Wegen beider Anliegen haben wir uns an Land und Bund mit der Bitte um Unterstützung gewendet“, so der OB Madsen.

Madsen hebt die Bedeutung von Zukunftstechnologien, wie zum