

# Nord-Süd-Korridor und dessen wirtschaftliche Bedeutung für MV

## Das muss Logistiker europaweit aufhorchen lassen

Mecklenburg-Vorpommern ist von einer Randlage vor der Wende zum Schnittpunkt wichtiger Nord-Süd- und West-Ost-Korridore geworden. Das hat weitreichende Konsequenzen für den Wirtschaftsstandort und ganz besonders für die Verkehrsströme auf der Straße, der Schiene und über die Ostsee und damit für die gesamte Logistikbranche. Wir haben hier einen rasant wachsenden Markt vor uns, von dessen Wachstum wir in erheblichem Maße profitieren können und wollen. Vier Prozent Zuwachs des Bruttoinlandsproduktes im ersten Halbjahr 2007 macht Mecklenburg-Vorpommern zum Spitzenreiter in Deutschland, seit Jahren zweistellige Zuwachsraten im Verarbeitenden Gewerbe zeugen von großer wirtschaftlicher Dynamik, und der spürbare Abbau der Arbeitslosigkeit ist ein überaus positives Signal. Das alles löst aber die Probleme unserer Leistungsbilanz noch nicht. In der Kluft eine Lücke von 6 Milliarden €. Das heißt, wir verbrauchen 38 Milliarden € jährlich, erwirtschaften aber nur 32 Milliarden €. Wir brauchen deshalb dringend weiteres Wirtschaftswachstum. Der Nord-Süd-Korridor, aber auch der in west-östliche Richtung verlaufende, kann zum Impulsgeber für weiteres Wachstum werden.

## Politische Weichenstellung: „Berliner Erklärung“

Im Mai des Jahres 2007 haben die für Infrastruktur und Raumentwicklung zuständigen

Minister der ostdeutschen Länder in Magdeburg ein Raumentwicklungs- und Wachstumsbündnis im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor begründet. Die Ministerpräsidenten der ostdeutschen Länder haben diese Initiative mit einem Beschluss, in dem die strategische und wirtschaftliche Bedeutung dieses Korridors noch einmal hervorgehoben wurde, auf ihrer 34. Regionalkonferenz im Juni 2007 in Gera unterstützt.

Ziel dieser Initiative ist eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor und seinen Zulaufstrecken. Dieses Ziel soll durch Lückenschlussinvestitionen und die Verlängerung der prioritären Transeuropäischen Verkehrsachsen 1 (von Norditalien über München, Erfurt, Berlin bis Rostock/Sassnitz) und 22 (von Prag über Dresden, Berlin bis Rostock/Sassnitz) sowie durch organisatorisch abgestimmte Maßnahmen erfolgen. Das verkehrliche Rückgrat des Korridors ist von herausragender Bedeutung, um wirtschaftliche Entwicklungsimpulse auszulösen und eine europäische Vernetzung und Zusammenarbeit der Städte und Regionen zu ermöglichen.

Auf der Ostsee-Adria-Konferenz, die im November 2007 in Berlin stattfand, einigten sich die ostdeutschen Raumentwicklungsminister in einer „Berliner Erklärung“ darauf, die oben genannten Ziele durch eine aktive Zusammenarbeit bei der Vorbereitung von zukünftigen Projekten und Maßnahmen politisch zu unterstützen sowie eine Sensibilisierung und Schärfung des Bewusstseins für den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor durch entsprechendes Marketing und den Aufbau von Kommunikationsstrukturen gegenüber den EU-Institutionen und dem Bund zu bewirken (siehe „Berliner Erklärung“).

## Häfen als Logistik- und Wirtschaftszentren

Über seine Häfen stellt Mecklenburg-Vorpommern das Bindeglied über die Ostsee nach Skandinavien und in die baltischen Republiken und nach Russland dar. Aufgrund der jahrhundertalten Tradition der Hansestädte sehen wir die Ostsee nicht als trennendes Element, sondern als Verbindungsglied.



Dr. Otto Ebnert, Minister für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Mecklenburg-Vorpommern soll sich als Logistik-Drehscheibe im 2-Achsen-System weiterentwickeln, das heißt sowohl im Nord-Süd-Korridor als auch Richtung Baltikum, Finnland und Russland. Die am 1. Oktober 2007 ins Leben gerufene Logistikinitiative, deren Geschäftsstelle im Verkehrsministerium angesiedelt ist, dient auch diesem Ziel. Die Häfen des Landes entwickeln sich zu einer immer leistungsfähigeren Verkehrsschnittstelle nationaler wie internationaler Transportketten sowie zu attraktiven Logistikstandorten für Reeder, hafennahe Industrie- und Gewerbeunternehmen sowie für maritime Touristikanbieter der Kreuzfahrtbranche. Das Interesse von Industrieunternehmen, ihre wirtschaftlichen Aktivitäten in den Häfen bzw. deren unmittelbarer Nähe zu erweitern bzw. sich dort anzusiedeln, wächst. Das zeigen besonders die Standorte Rostock, Wismar, Sassnitz/Mukran und Lubmin.

Unsere Häfen erzielten in den letzten drei Jahren erhebliche Umschlagzuwächse. Der Gesamthafenumschlag aller MV-Häfen stieg von rund 34 Mio. t in 2004 auf rund 39 Mio. t in 2006. Von diesen 39 Mio. t wurden allein 25,2 Mio. t im Seehafen Rostock und 5,03 Mio. t im Fährhafen Sassnitz umgeschlagen.

## Ihre Meinung ist uns wichtig

Wie beurteilen Sie die Entwicklungspotenziale für die Logistikbranche? Schreiben Sie uns!

[gruenewald@rostack.ihk.de](mailto:gruenewald@rostack.ihk.de)

Der Wachstumstrend setzte sich auch im 1. Halbjahr 2007 fort. Zum Jahresende könnte in den MV-Häfen erstmals die 40-Millionen-Tonnenmarke erreicht bzw. überschritten werden. Ferner werden jährlich etwa drei Millionen Passagiere im Fährlinienverkehr in Rostock und Sassnitz abgefertigt. Laut der Seeverkehrsprognose 2025 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird sich das Seeverkehrsaufkommen in den vier untersuchten Häfen Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund und Wismar im Zeitraum 2004 bis 2025 mehr als verdoppeln.

Auf diese Herausforderung hat sich M-V seit Jahren gezielt vorbereitet. Neben massiven Investitionen in die Häfen selbst wurden die straßenseitigen Anbindungen der MV-Häfen an das Hinterland in den letzten Jahren durch die A 20, den Rügenzubringer, die neue Rügenbrücke und zahlreiche Ortsumgehungen bereits erheblich verbessert. Um unsere Häfen als Drehkreuz für Ostseeverkehr noch attraktiver zu machen, sind weitere Ausbaumaßnahmen in Arbeit. Neben dem Lückenschluss der A 14 Wismar-Schwerin, der bis Ende 2009 erfolgt sein soll (der 1. Spatenstich fand am 1. Oktober 2007 statt) sowie dem Weiterbau der A 14 zwischen dem Autobahnkreuz Schwerin an der A 24 und Magdeburg geht es ebenso um den Bau der B 96n auf Rügen.

### Alternative zum Großraum Hamburg und dem Rheingebiet

Mecklenburg-Vorpommern verfügt über eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur. Die Häfen bieten, im Gegensatz zu benachbarten Regionen, gut ausgebaute Zufahrten und Hinterlandverbindungen. Staus sind weitgehend unbekannt. Der Großraum Hamburg ist demgegenüber ein echtes Nadelöhr. Die Entwicklung des Nord-Süd-Korridors von Rostock und Sassnitz/Mukran aus ist für Mecklen-

burg-Vorpommern von entscheidender Bedeutung. Mit dem sehr gut abgestimmten Autobahnnetz zwischen A 19, A 20, A 24 und A 14 verfügt unser Bundesland über alle Voraussetzungen, um gegenüber dem Nord-Süd-Korridor über das Rheingebiet und zwischen Hamburg und Hannover eine effektive Alternative für einen flüssigen Warenverkehr von den Häfen weiter auf Straße und Schiene und umgekehrt zu bieten. Das muss Logistiker europaweit aufhorchen lassen.

Der Schwerpunkt liegt nicht nur bei der Straße, auch die Schienenverbindungen zwischen Berlin nach Rostock und Sassnitz werden zunehmend an Bedeutung gewinnen. Das Land setzt sich dafür ein, diese Verbindungen im Rahmen der TEN-Überarbeitung in Brüssel als prioritär einstufen zu lassen.

### Wirtschaftswachstum in den Korridoren

Es geht nicht nur darum, die wachsenden Verkehrsströme zu beherrschen. Wir wollen sie auch für regionales Wirtschaftswachstum nutzen. Entlang dieser Korridore soll sich Wirtschaft ansiedeln und Wertschöpfung entstehen. Das Beispiel Rheingebiet zeigt, dass beides voneinander abhängt und sich gegenseitig befruchtet. Wir wollen mehr werden als nur Transitland für Güter, die anderswo erzeugt werden.

Die zahlreichen Industriean-siedlungen im Umfeld der Häfen weisen genau in diese Richtung. Liebherr wird im Seehafen Rostock seine Montagekapazität verdoppeln. Die EEW Special Pipe Construction nimmt 2008 ihre Offshore-Produktion im Seehafen Rostock auf. Der Fährhafen Sassnitz/Mukran wird Logistikstandort für den von der Nord Stream AG geplanten Bau der Ostseegas-Pipeline zwischen dem russischen Vyborg und Lubmin bei Greifswald. Am Industriehafen Lubmin kündigen sich Milliardeninvestiti-

### Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor



onen an. Im Landkreis Ludwigslust ist eine breite Wirtschafts- und Logistikstruktur entstanden, die weiter wächst. Und das nicht nur im Mega-Park Valluhn-Gallin. Ich setze auf eine enge Kooperation mit den Unternehmern der Logistikbranche und weit darüber hinaus. Was braucht die Wirtschaft, was brauchen zum Beispiel Logistikunternehmen, Reeder

und Spediteure? Wir müssen sehr genau hinhören und gemeinsam handeln. Die Chancen, MV im Nord-Süd- und West-Ost-Korridor als Wirtschafts- und Logistikstandort zu einer europäischen Wachstumsregion zu machen, sind hervorragend. Wir müssen alles tun, um diese Chancen beherzt zu ergreifen.

*Dr. Otto Ebnet*