



Presseinformation

Nr. 186/2007

Kiel, Donnerstag, 7. Juni 2007

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Wirtschaft/Strukturpolitik/Logistik

Heiner Garg: „Ein wohltuender Kontrast zu vielen anderen Politikfeldern“

In seinem Beitrag zu **TOP 19** (Logistikkonzept für Schleswig-Holstein) sagte der stellvertretende Vorsitzende der FDP-Landtagsfraktion, **Dr. Heiner Garg**:

„Schleswig-Holstein ist ein Transitland; es ist die Drehscheibe des Ostseehandels, die Brücke zwischen Skandinavien und Westeuropa und das nördliche Hinterland des achtgrößten Hafens der Welt—des Hamburger Hafens.

Mit Logistik wird in Schleswig-Holstein viel Geld verdient; vielleicht könnte noch mehr verdient werden und noch mehr Arbeitsplätze entstehen. Und der Bericht des Wirtschaftsministeriums zeigt, *wie* es gehen könnte. Nicht nur, dass die Landesregierung die Potenziale erkannt hat: Sie hat auch schon zweckdienliche Maßnahmen ergriffen und kann auch kurz, präzise und verständlich darüber berichten.

Das ist ein wohltuender Kontrast zu vielen anderen Politikfeldern im Verantwortungsbereich von Herrn Austermann. Ich erinnere nur an unsere heutige Debatte zum Wirtschaftsbericht und wünschte mir, Herr Minister, Sie hätten nicht nur bei der Logistik so folgerichtig und zügig gehandelt, sondern zum Beispiel auch bei der Gesundheitswirtschaft! Zurück zur Logistik.

Einzig im Umgang mit den Zahlen hapert es ein bisschen: So heißt es auf Seite 3, dass 2002 rund 198 Millionen Tonnen Güter transportiert worden wären und diese Menge seit 1997 um 8% gestiegen sei. Die darunter stehende Tabelle beginnt aber erst im Jahre 1998, geht dafür bis 2004 und weist für 2002 rund 232 Millionen Tonnen Gütertransporte aus—gegenüber 1998 eine Steigerung von 56% und gegenüber der sich aus der eben zitierten Textstelle ergebenden Transportleistung von 1997—183 Millionen Tonnen—immerhin noch ein Steigerung von 27%. Herr Minister, räumen Sie doch bitte diese Widersprüche zu Beginn der Ausschussberatungen aus der Welt.

Wenn die Daten in den Tabellen stimmen, lassen sie folgende Schlüsse zu:

Wolfgang Kubicki, MdL
Vorsitzender

Dr. Heiner Garg, MdL
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Ekkehard Klug, MdL
Parlamentarischer Geschäftsführer

Günther Hildebrand, MdL

- Die transportierte Menge ist von 1998 bis 2004 um 70% gestiegen; sie stieg auf der Strasse um 60% und auf dem Nordostseekanal um 116%; die transportierte Menge auf Schiene und anderen Binnenwasserstraßen ging absolut und relativ zurück.
- In Schleswig-Holstein spielt der Schienengüterverkehr kaum eine merkliche Rolle—gerade einmal 2,3% der transportierten Menge fährt auf der Schiene. Das zeigt dreierlei:
 - Erstens scheint es mengenmäßig noch viel Potenzial zu geben, um Güterverkehr von der Straße auf die Schiene umzulenken.
 - Zweitens scheint die Eisenbahn hier bisher für Gütertransporte vergleichsweise unattraktiv zu sein.
 - Und drittens würde es sehr, sehr lange dauern, bis Transportverlagerungen von der Straße auf die Schiene merkliche Veränderungen in der Struktur des ‚modal split‘ im Güterverkehr hinterließen.
- Der Güterumschlag in den vier bedeutendsten Seehäfen Schleswig-Holsteins ist von 1998 bis 2006 um knapp 48% gestiegen; das gesamte Wachstum des Umschlags entfiel auf die Häfen Kiel und Lübeck und davon vier Fünftel auf den Hafen Lübeck.

Aus alledem lassen sich zwei große Schlussfolgerungen ziehen—beide hat die Landesregierung erkannt:

- Erstens sollten hauptsächlich die Fernstraßen und der Nord-Ostsee-Kanal dringend ausgebaut werden—denn sonst droht schnell der Güterverkehrsinfarkt, und dann werden die Verkehre umgelenkt, und anschließend geraten auch sehr schnell viele der hiesigen Arbeitsplätze in der Logistik in Gefahr.
- Zweitens scheint für die nördlichen Landesteile logistisch leider nicht viel zu holen zu sein: Logistische Wertschöpfung wird dort angesiedelt, wo die Verkehre gebrochen werden—zum Beispiel in den Häfen—und bedeutende solcher ‚Bruchstellen‘ fehlen im nördlichen Landesteil nahezu.

Mit den Maßnahmen, die die Landesregierung begonnen hat oder beginnen will—Gründung der Logistikinitiative, Förderung der regionalen Güterverkehrszentren in Lübeck, Kiel und Flensburg, Kooperation mit unseren Nachbarn—sind wir einverstanden.

Einzig die einzelbetriebliche Förderung halten wir auch hier für unzweckmäßig—wenn der Güterverkehr tatsächlich soviel Potenzial für unser Land hat, dann sollten und werden wenigstens die regionalen Kreditinstitute bereit sein, Investitionen auch ohne Subventionen zu finanzieren—die Subventionen würden auch hier überwiegend Mitnahmeeffekte auslösen. Deshalb sollte die Landesregierung die knappen Mittel des Landes auf den Ausbau der logistisch bedeutsamen Infrastruktur konzentrieren.“