

KURZBERICHTE AUS PRAXIS UND FORSCHUNG

Rostock als maritimes Verkehrszentrum – Probleme und Chancen

Die Wirtschaft und damit der Verkehr befinden sich in Rostock seit 1989 in einer folgeschweren Umbruchphase, die es in den kommenden Jahren schrittweise zu überwinden gilt. Dem Verkehr kommt dabei hoher Stellenwert zu. Das gilt wegen der Küstenlage der Stadt ganz besonders für die Neugestaltung des Seehafenbetriebs und der Seeschifffahrt. Eng damit in Zusammenhang stehen Forderungen nach einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur und -organisation. Dazu gehören der Aufbau eines Güterverkehrszentrums und die generelle Verbesserung der Verkehrssituation in und um Rostock.

1. Einleitung

Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist durch eine außerordentlich einseitige Wirtschaftsstruktur charakterisiert. Im Jahre 1989 waren 20 % der Beschäftigten in der Landwirtschaft tätig. Im sekundären und tertiären Bereich dominierte die Seewirtschaft mit ihren Zweigen Schiffbau, See- und Hafenwirtschaft sowie Fischerei. Die wirtschaftlichen Aktivitäten in allen diesen Bereichen sind seit 1989 drastisch zurückgegangen.

Angesichts dieser Situation kommt dem Verkehr und insbesondere dem Seeverkehr für Mecklenburg-Vorpommern und Rostock eine besonders hohe Bedeutung zu:

1. Dieses Land befindet sich geographisch in einer Randlage Deutschlands, und es besteht Gefahr, daß es auch wirtschaftlich in eine Randlage gerät. Gute Verkehrsmöglichkeiten sind damit lebenswichtig. Das wird sehr deutlich, wenn man sich die Faktoren vor Augen hält, die für Mecklenburg-Vorpommern zur Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur beitragen können. Das Land verfügt z.B. über einen guten Bildungsstand und eine günstige Altersstruktur der Bevölkerung, über ein großes Flächenangebot für Wirtschaftsansiedlungen, eine attraktive und vergleichsweise wenig geschädigte Umwelt, eine günstige Lage am Schnittpunkt von Meer und Land zwischen Mittel- und Westeuropa auf der einen sowie Nord- und Osteuropa auf der anderen Seite. Industrieansiedlungen mit ihren logistischen Anforderungen, Distributionszentren für den wachsenden Großraum Berlin und den Süden, stabiler Tourismus an der Küste und in den Seengebieten, Durchfuhrverkehre zu den Ostseeanliegern – das alles ist ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverbindungen nicht zu erreichen.

2. Schon in der DDR-Zeit kam dem Verkehr im jetzigen Mecklenburg-Vorpommern eine überdurchschnittliche wirtschaftliche Bedeutung zu, z.B. gemessen am Anteil der Beschäftigten von fast 10 %, was in erster Linie auf die Rolle des Seeverkehrs zurückzuführen war.

Die günstige verkehrsgeographische Lage des Landes ist heute erst recht als eine hochwertige Ressource zu betrachten, die so komplex wie möglich zu nutzen ist. Auch in Zukunft sollte also der Verkehr – im Vergleich zum gesamten Bundesgebiet – in dieser Region überdurchschnittlich an der Wertschöpfung beteiligt sein.

Dabei geht es nicht nur um die im Verkehr selbst Beschäftigten, sondern gleichermaßen um die gegenseitige Befruchtung und Verstärkung zwischen Verkehr und anderen Branchen.

So kommen z.B. dem Land keine allzu großen Effekte zugute, wenn skandinavische Urlauber die Region nur im Transit, im PKW, im Bus oder in der Bahn durchqueren. Ganz anders sieht es aus, wenn sie sich in den Städten oder im Seengebiet aufhalten, wenn sie hier Einkäufe tätigen, die Sehenswürdigkeiten besuchen, die gastronomischen Einrichtungen nutzen usw. Das aber erfordert übergreifende komplexe Denk- und Herangehensweisen.

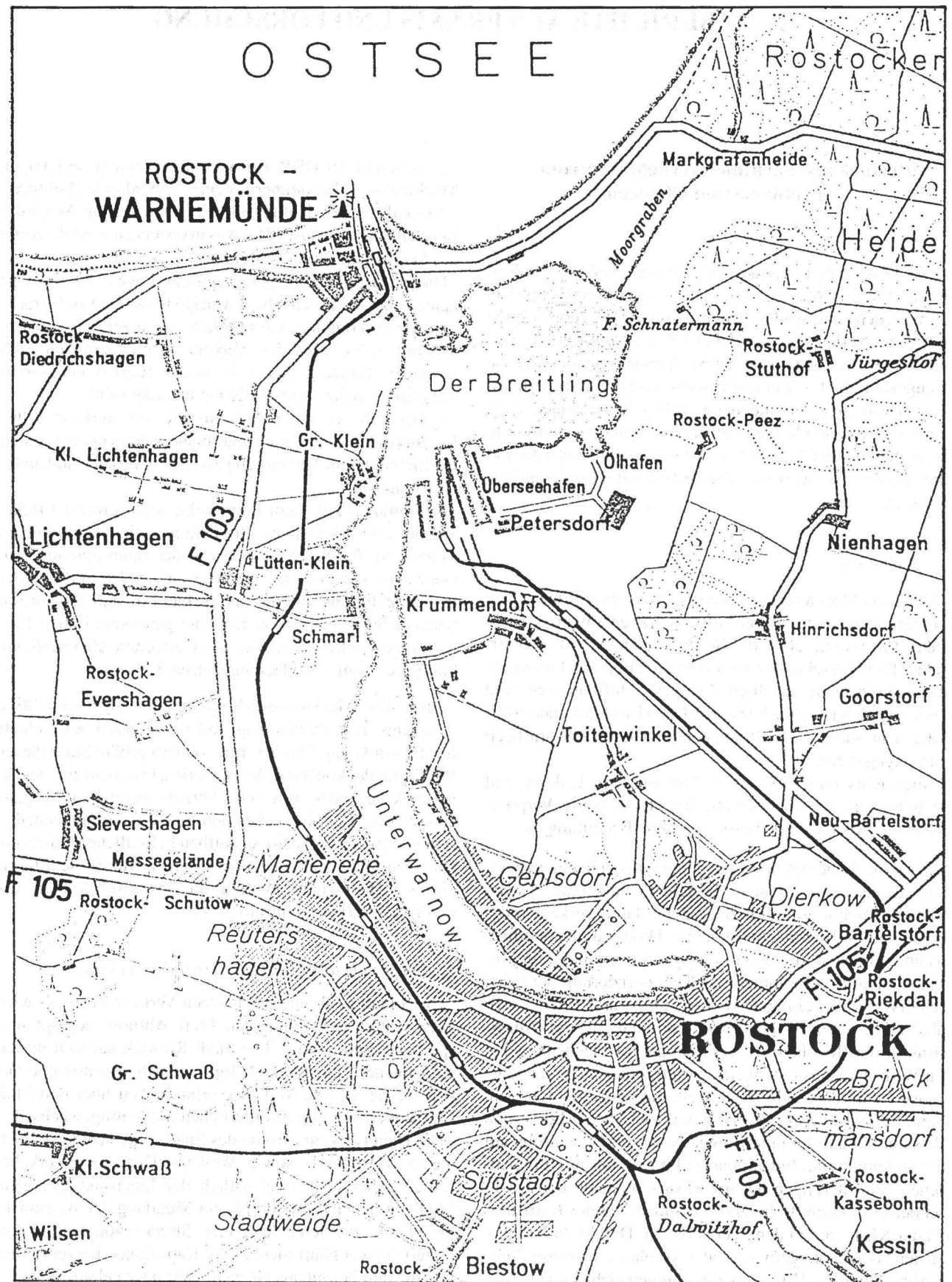
Diese für Mecklenburg-Vorpommern allgemeingültige Ausgangs- und Problemlage soll im weiteren beispielhaft für die mit knapp 250 000 Einwohnern größte Stadt dieses Bundeslandes konkret erörtert werden. Dazu soll auf vier für Rostock besonders relevante Verkehrsbereiche eingegangen werden. Das sind neben den Belangen des innerstädtischen Verkehrs und dem im Aufbau befindlichen Güterverkehrszentrum vor allem der Seehafen und die Seeschifffahrt, die der Hansestadt letztlich ihr spezifisches Flair als maritimes Verkehrszentrum geben.

2. Innerstädtischen Verkehr verträglich gestalten

Die Situation im innerstädtischen Verkehr Rostocks wird ganz maßgeblich durch den Fluß Warnow geprägt und spürbar beeinträchtigt. Die Stadt Rostock hat sich in den vergangenen Jahrzehnten U-förmig um die Warnow entwickelt (Karte 1). Die Verkehrsverbindungen über den Fluß sind jedoch nicht im erforderlichen Maße mitgewachsen.

Die Hauptverkehrsströme des Stadt- und dazu auch noch die des Ost-West- sowie West-Ost-Durchgangsverkehrs führen daher über zwei östlich der Innenstadt gelegene Straßenbrücken. Von dort bis zur Mündung der Warnow in die Ostsee existieren über eine Strecke von fast 15 km lediglich zwei Fährlinien, deren Kapazitäten begrenzt sind und die darüber hinaus als wenig attraktiv gelten.

Karte 1:
Gesamtübersicht von Rostock



Rostock wird damit von der Warnow verkehrsmäßig faktisch durchschnitten und ist dadurch zu einer Stadt mit besonders langen Wegen geworden. Dieses gravierende Problem muß langfristig durch die Schaffung leistungsfähiger Warnowunter- oder -überführungen beseitigt werden. Kurz- oder mittelfristig sollte aber außerdem auch sehr ernsthaft auf leistungsfähige Fährverkehre über die Warnow orientiert werden.

Aufgrund der gekennzeichneten Situation und des saisonalen hohen Fremdenverkehrsaufkommens war die Innenstadt Rostocks in den Sommermonaten schon zu DDR-Zeiten teilweise stark belastet. Der seit 1989 drastisch angestiegene Personen-, aber auch Güterstraßenverkehr hat inzwischen zu täglich langfristig andauernden Verkehrsstauungen nicht nur auf den Haupteinfahrstraßen, sondern durch Schleich- und Parksuchverkehre auch im untergeordneten Straßennetz geführt. Deshalb sind derzeit vor allem schnellgreifende Maßnahmen zur Entspannung der besonders für die Bewohner der Innenstadt unverträglich gewordenen Situation gefragt und populär.

Die Stadt- und Verkehrsplaner stehen in Rostock vor der gleichermaßen anspruchsvollen wie auch herausfordernden Aufgabe, ein Verkehrskonzept zu entwickeln, das den neuen wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen nicht nur anzupassen ist, sondern vielmehr auch zu deren weiterer Ausgestaltung beitragen sollte. Sie haben sich dabei mit den komplizierten Verflechtungen und Wechselwirkungen der Verkehrsbelange mit anderen Wirtschaftsbereichen, mit städtebaulichen Aspekten und stadtlogistischen Anforderungen sowie keineswegs zuletzt mit den oft bis zum Extrem unterschiedlichen Vorstellungen der Rostocker Einwohner auseinanderzusetzen. Daraus ergeben sich mindestens zwei einander grundsätzlich widersprechende Zielstellungen.

Einerseits sind Strukturen zu planen und zu schaffen, die es zulassen, den künftig noch weiter anwachsenden Stadtverkehrsbedarf sowohl der Wirtschaft als auch der Bevölkerung zu befriedigen, und zwar nicht irgendwie, sondern weitestgehend zeit-, orts- und qualitätsgerecht. Diese Zielstellung entspricht einer Tendenz nach immer mehr Verkehr. Andererseits ist aber gleichermaßen und unter zunehmendem Druck der Öffentlichkeit zu gewährleisten, daß die vom Stadtverkehr ausgehenden Belastungen vor allem in Form der Luftverpestung und des Lärms sowie der Unfallgefahr spürbar verringert, die Wohn- und Lebensqualität der Bewohner und damit einhergehend die Bedingungen für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer (ganz besonders für Kinder und ältere sowie behinderte Bürger) deutlich verbessert werden. Damit verbunden ist nun aber die Forderung nach Verringerung oder gar Minimierung des Verkehrs.

Diese konträre Doppelaufgabe läßt sich nur mit Kompromissen und darüber hinaus auch nur etappenweise über einen längeren Zeitraum umsetzen. Sie muß aber schon heute die Stadt- und Verkehrsplanung in Rostock maßgeblich mitbestimmen. Das gilt um so mehr, je schneller dabei der Charakter des verkehrsorientierten Krisenmanagements überwunden werden soll.

Zur praktischen Realisierung lassen sich sieben Teilziele formulieren, die als Leitlinien und Bewertungsmaßstäbe für

die Entwicklung künftiger Stadtverkehrskonzepte aufzufassen sind:

1. Beschränkung und Verlagerung von Verkehr;
2. Begrenzung des Aus- und Neubaus von innerstädtischen Straßen;
3. Orientierung auf einen stadtverträglichen Modal Split;
4. Verkehrsberuhigende Maßnahmen;
5. Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV);
6. Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs;
7. Rechnergestützte Steuerung des Verkehrsflusses.

Diese Leitlinien, die sich im hohen Maße gegenseitig durchdringen, können hier nicht im einzelnen besprochen werden. Ihre Durchsetzung wird nicht einfach sein. Sie liegt jedoch nicht nur im Interesse der Rostocker Bürger, sondern sie stellt zweifellos auch eine maßgebliche Voraussetzung dafür dar, die Stadt langfristig als maritimes Verkehrszentrum erhalten bzw. neugestalten zu können.

3. Güterverkehrszentrum orientiert auf moderne Verkehrslösungen

Ein Baustein auch zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsbelange in Rostock könnte das Güterverkehrszentrum sein, das derzeit im Nordosten Rostocks in unmittelbarer Hafennähe entsteht.

Unter einem Güterverkehrszentrum (im weiteren üblicherweise als GVZ abgekürzt) ist eine an mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger gebundene Gewerbefläche zu verstehen, auf der sich Verkehrsunternehmen der verschiedensten Ausrichtungen (Transporteure, Umschlagbetriebe, Lagerbetriebe, Reparatur- und diverse Dienstleistungsbranchen) ansiedeln. Es ist eine Schnittstelle des Verkehrs, die einen rationellen Verkehrsträgerwechsel zulassen und zur Verringerung des Straßenverkehrs vor allem im Fern- aber auch im Nahverkehr beitragen soll.

GVZ müssen typischerweise folgende Funktionen erfüllen:

- Empfangsspedition,
- Versandspedition,
- Transitfunktion,
- Zwischenlager- und Pufferfunktion,
- Externe und interne Service- und Hilfsfunktionen.

Von der Errichtung eines Netzes von GVZ verspricht man sich die Lösung einer Vielzahl von Problemen der Verkehrswirtschaft, z.B. Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, Entlastung von Stadtkernen, Verkehrsverminderung durch Kooperation, Senkung der Transport- und Logistikkosten, Schaffung von akzeptierten, gut angebundenen Ansiedlungsflächen für Verkehrsunternehmen usw.

Außerdem werden von der Errichtung eines GVZ die Modernisierung des Verkehrssektors, die Förderung von selbständigen Unternehmen im Verkehrsgewerbe, die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie zusätzlich regionalwirtschaftliche Wirkungen erwartet. Das alles sind Effekte,

die für die neuen Bundesländer und natürlich auch für die Stadt Rostock von allergrößter Bedeutung sind.

Aufgrund der Spezifik der verkehrsgeographischen Lage der Stadt setzt sich das Aufkommenspotential des GVZ aus zwei Gruppen zusammen:

– *Quelle/Ziel-Verkehre*

Das sind zum einen die Güterströme, die der Region Rostock originär zuzurechnen sind. Zum anderen zählen aber auch die Güter dazu, die in der Region eingehen, um über See verschifft zu werden bzw. die über See eingehen und ins Hinterland transportiert werden.

– *Fähr- und RoRo-Verkehre*

Hierzu gehören die Fähr- und RoRo-Verkehre mit Quellen bzw. Zielen außerhalb der Region Rostock, die aber über den Rostocker Fähr- und Handelshafen verschifft werden.

Zweifelloos wird sich das GVZ prägend auf das Verkehrsgeschehen (Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsströme) in Rostock und Umgebung auswirken. Um die Erreichbarkeit des GVZ zu sichern, wird eine Gleiserschließung an den Bereichsbahnhof Peetz sowie ggf. ein Anschluß an die Strecke Rostock-Stralsund geplant. Der Straßenanschluß wird über einen Anschluß an den Autobahnzubringer zur Autobahn A 19 Rostock-Berlin sichergestellt.

Um die Erreichbarkeit aus westlicher und südwestlicher Richtung zu gewährleisten, ist eine leistungsfähige Südumgehung Rostocks notwendig, die gleichzeitig zur deutlichen Entlastung des innerstädtischen Verkehrs beitragen könnte. Die bereits angesprochene Realisierung moderner Fährverbindungen über die Warnow und langfristig die Unter- oder Überquerung dieses Flusses könnten dazu ebenfalls einen wichtigen Beitrag leisten.

Während die Auswirkungen des GVZ auf die Verkehrsinfrastruktur kleinräumiger Natur sind, werden die Verkehrsströme auch großräumig durch die Lage des einzigen voll angebundenen KLV-Terminals (KLV = Kombierter Ladungsverkehr) in Mecklenburg-Vorpommern beeinflusst. Die schnelle Hinterlandanbindung über Rostock wird bei der Hafenwahl von Frachtfährverbindungen zwischen Ostdeutschland und Skandinavien und den baltischen Staaten berücksichtigt werden.

Die Verbesserung des regionalen und überregionalen Verkehrs- und Logistikangebots kann zu einer vermehrten Ansiedlung von logistikaffinen produzierenden Unternehmen und damit zu einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens mit Quelle/Ziel Rostock führen.

Durch die Ballung von Verkehrsgewerbe und Verkehrsströmen im GVZ und den umliegenden Gewerbegebieten wird sich eine zunehmende Bündelung der Verkehre ergeben, die als Nachwirkung wiederum Verkehrsinfrastrukturinvestitionen erfordern kann.

Eine Bündelung von Verkehrsströmen führt generell zu einer Belastung der betroffenen Bevölkerung. Deren Intensität kann durch eine geeignete Standortwahl des GVZ – wie in Rostock – in vertretbaren Grenzen gehalten werden.

Darüber hinaus wird durch die Bündelung der verkehrsbedingten Emissionen das Kosten-Nutzen-Verhältnis von emissionsmindernden Maßnahmen und Einrichtungen verbessert.

Im Interesse der zielstrebigsten Realisierung des GVZ im Raum Rostock wurden Vorschläge eingebracht, die sich in Auswertung der in Bremen vorliegenden Erfahrungen in erster Linie mit der Bildung und den Aufgaben einer GVZ-Entwicklungsgesellschaft beschäftigen. Umfangreiche Aktivitäten wurden vom Senat der Hansestadt Rostock bereits parallel zur letzten Bearbeitungsstufe des Gutachtens eingeleitet, nachdem im Juli 1991 der Standortvorschlag vorlag. Mehr als 30 Unternehmen haben bisher ihr Interesse an einer Ansiedlung im GVZ bekundet. Das Schwergewicht muß daher nun bei der raschen Vorbereitung und Realisierung des GVZ liegen.

4. Strukturveränderungen im Seehafen

Mit dem Wegfall der in der ehemaligen DDR üblichen Verkehrslenkung und dem Rückgang der wirtschaftlichen Aktivitäten im Hinterland ist eine drastische Reduzierung der seewärtigen Güterströme und der Umschlagstätigkeiten der Häfen eingetreten. In den Seehäfen Rostock, Wismar, Stralsund sowie in Fährhäfen Saßnitz, Mukran und Warnemünde zusammengekommen wurden

– 1989	33 Mio. Tonnen,
– 1990	knapp 24 Mio. Tonnen,
– 1991	15,5 Mio. Tonnen

umgeschlagen. Damit verringerte sich die umgeschlagene Gütermenge 1991 auf 47 % gegenüber 1989.

Analysiert man die Situation differenzierter, so zeigt sich, daß der Rückgang in den Häfen durchaus nicht einheitlich ausgefallen ist. Am schwersten sind Mukran, Rostock und Warnemünde betroffen mit einem Rückgang auf 32 %, 39 % bzw. 44 %. Die Güterumschlagmengen in Wismar und Stralsund sind auf 64 % bzw. 56 % gesunken, und Saßnitz hat sich mit 75 % noch am besten halten können.

Der Rahmen für die künftigen Tätigkeitsfelder der Häfen dieses Landes wird durch die verkehrsgeographische Situation abgesteckt, durch die Abgrenzung des Vorlandes und des Hinterlandes der Häfen.

Die Häfen von Mecklenburg-Vorpommern sind im Ostseeverkehr durch eine günstige Vorlandlage gegenüber den anderen Ostseeanrainern gekennzeichnet. Sie weisen im Verkehr mit Ostänemark, Schweden östlich von Göteborg, Finnland, Rußland, Litauen, Lettland, Estland und Polen im Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr geringere Seeentfernungen als andere Häfen der westlichen Ostsee auf (vgl. Tab. 1).

Ein Problem für Rostock wie auch für die anderen Häfen Mecklenburg-Vorpommerns ist zweifellos, daß ihr unmittelbares Umfeld nicht zu den bevölkerungsreichen und wirtschaftlichen Kerngebieten Deutschlands gehört. Ihr örtlicher Güterverkehr ist daher recht gering. Um so wichtiger sind die Verkehrsverbindungen zu solchen Kerngebieten im weiteren Hinterland.

Tabelle 1:
Entfernungen zwischen ausgewählten Ostseehäfen (sm)

Zielhafen	Abgangshafen			
	Kiel	Travemünde	Rostock	Saßnitz
Malmö	160	140	108	93
Stockholm	508	485	456	390
Turku	577	554	525	472
Helsinki	633	610	381	519
Petersburg	782	754	724	662
Riga	556	533	514	438
Klaipeda	399	376	347	269
Danzig	342	316	284	212

Quelle: Luensee: Entfernungstabellen. – Hamburg 1980

Die entfernungsmaße Lage zu den Hinterländern zeigt Karte 2 am Beispiel der Linien gleicher Entfernung zwischen Lübeck-Travemünde auf der einen sowie Rostock/Warnemünde und Saßnitz/Mukran auf der anderen Seite. Alle Orte östlich dieser Linien liegen entfernungsmaße dichter zu den Häfen Mecklenburg-Vorpommerns im Vergleich zu Schleswig-Holstein.

Im Verkehr mit den mittleren und östlichen Bereichen der Ostsee kann man die Vorteile der Häfen aus der Vorlandlage addieren; damit verschiebt sich die Dominanzlinie weiter nach Westen, allerdings nur dann, wenn eine vergleichbare Qualität der Verkehrsinfrastruktur unterstellt wird.

Umgekehrt – im Vergleich zu den Nordseehäfen – kumulieren sich zwei verkehrsgeographische Nachteile der mecklenburgisch-vorpommerschen Häfen, die Randlage der Ostsee und die günstigere Hinterlandlage von Hamburg und Bremen einschließlich der dort vorhandenen Anschlüsse an das Netz der Binnenwasserstraßen.

Unter Beachtung dieser Bedingungen zeichnen sich drei Einsatzfelder ab, in denen die zukünftigen Chancen des Rostocker Seehafens vor allem liegen könnten:

Erstens: Fähr- und Ro/Ro-Verkehre sowie ggf. auch Containerverkehre in der Ostsee und in der Europafahrt mit Einzugsbereichen sowohl in den ostdeutschen Bundesländern, CSFR, Österreich, Ungarn, Italien, Südeuropa als auch Teilen der südlichen und westlichen Bundesländer.

Dabei geht es im Fährverkehr nicht nur um Gütertransporte, sondern auch um Personenbeförderung (einschl. PKW, Busse, Campingwagen).

Zweitens: Trockene und flüssige Massengut- und Spezialguttransporte im Ostsee- und Europaverkehr für ähnliches Hinterland. Hierzu zählen auch Transporte, die im gebrochenen Verkehr aus Übersee kommen und in Westeuropa von größeren in mittlere Schiffe umgeladen werden.

Drittens: Direkte Spezialguttransporte aus bzw. nach Übersee. Hierzu können z.B. Güter gehören, die im unmittelbaren Küstenbereich verbraucht werden oder hier entspringen. Es kann sich auch um Güter handeln, die Distributionszentren oder Montageprozesse in Mecklen-

burg-Vorpommern durchlaufen, um dann in ganz spezifische Einzugsgebiete geliefert zu werden.

Denkbar sind schließlich auch Funktionen im sog. Seetransit in Verbindung mit Häfen in Osteuropa.

Die tatsächliche Realisierbarkeit dieser durchaus gegebenen Chancen ist allerdings an Voraussetzungen gebunden. Dazu gehört die Umprofilierung der Hafenkapazitäten selbst. Der wachsende Fähr- und Ro/Ro-Verkehr beispielsweise erfordert die Umwidmung vorhandener Anlagen und den Bau neuer Fähranleger. Oder – um ein anderes Beispiel zu nennen – die Seezufahrten müssen erheblich verbessert werden. Das betrifft nicht nur Rostock.

Große Anstrengungen haben die Häfen gemeinsam mit ihren Kooperationspartnern beim Aufbau von Informations- und Kommunikationssystemen zu unternehmen, die den heutigen logistischen Anforderungen entsprechen müssen.

Sicher sind auch im Management weitere Anpassungen an die marktwirtschaftlichen Erfordernisse unabdingbar, so im Marketing oder im Controlling.

Von ausschlaggebender Bedeutung ist schließlich die entscheidende Verbesserung der Verkehrsverbindungen mit dem Hinterland.

Die konkreten Forderungen der Häfen hat der Landesverband der Seehafenbetriebe kürzlich herausgearbeitet.

5. Seeschifffahrt auf dem Wege zur Privatisierung

Die erste Frage für die Stadt Rostock als Reedereistandort besteht nicht darin, ob sich hier neue Schifffahrtsunternehmen ansiedeln. Sie lautet vielmehr, wie sich die Zukunft des hier ansässigen Großunternehmens – der Deutschen Seereederei GmbH – gestalten kann.

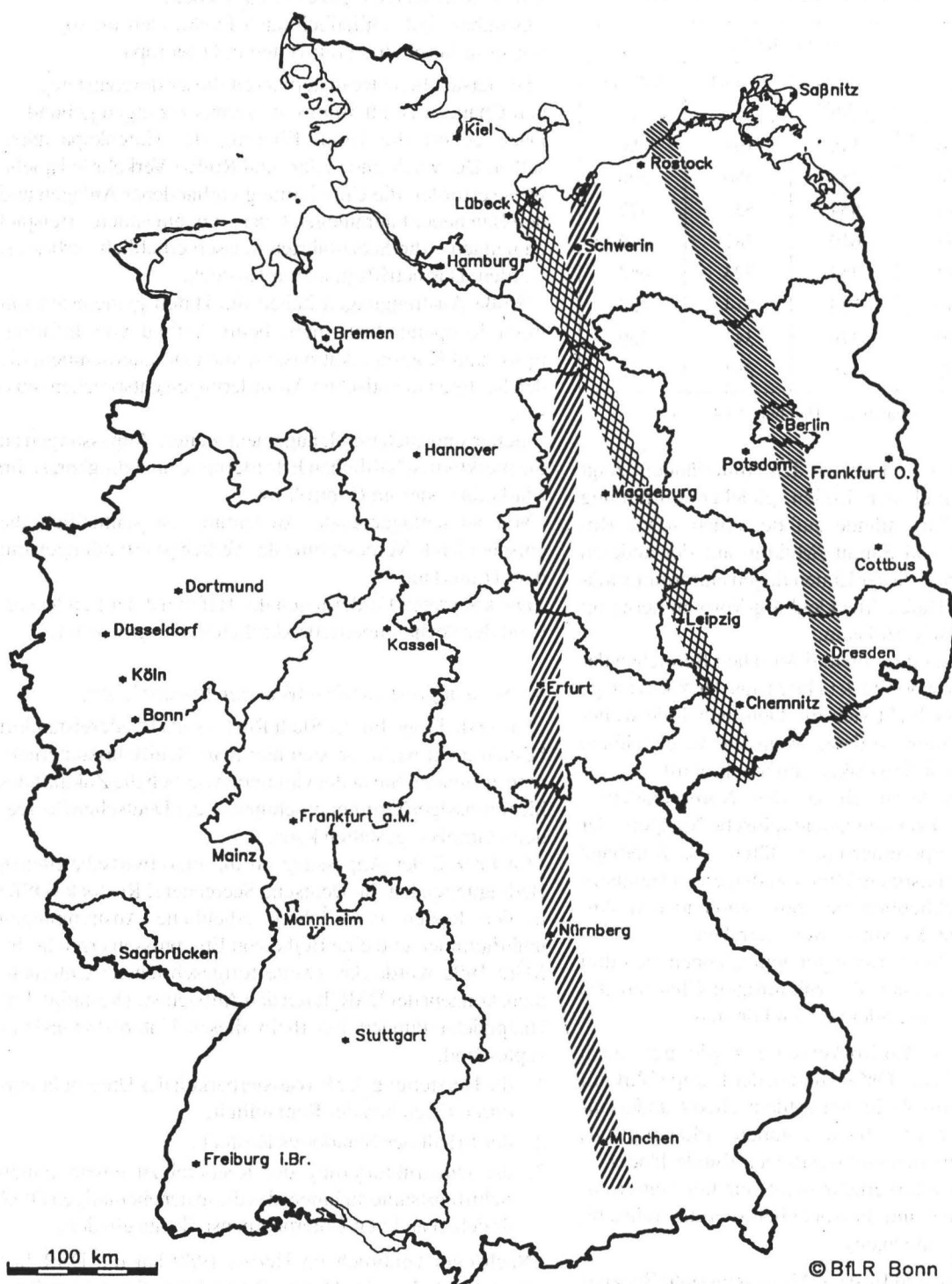
Im Prozeß der Anpassung an die marktwirtschaftlichen Bedingungen hat die Deutsche Seereederei Rostock (DSR) in den letzten zwei Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen und eine Reihe von Ergebnissen erreicht. Im März 1992 wurde das zweite fortgeschriebene Unternehmenskonzept der DSR durch den Aufsichtsrat bestätigt. Die Hauptzielstellungen innerhalb dieses Unternehmenskonzeptes sind:

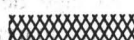
1. die Herstellung der Privatisierbarkeit des Unternehmens durch Erreichen der Rentabilität,
2. der Erhalt des Standortes Rostock,
3. die Umstrukturierung der Reederei zu einem reinen Schifffahrtsunternehmen, das die in der ehemaligen DDR üblichen anderen Unternehmensteile ausgliedert.

Nach dem Umbruch im Herbst 1989 hat die DSR fast sofort den Anlauf des Hafens Rostock für die meisten ihrer Liniendienste eingestellt. Die Entscheidungskriterien dafür waren, daß das über Rostock laufende Ladungsaufkommen entweder seinen natürlichen Weg nach Hamburg oder Bremen suchte oder aber durch die Reduzierung der industriellen Aktivitäten in den östlichen Ländern insgesamt ausblieb. Damit konnten die Versegelungskosten von Hamburg nach Rostock einschließlich der Passage des Nord-Ostsee-Kanals nicht mehr durch die erzielbaren Einnahmen gedeckt werden.

Karte 2:
Linien gleicher Entfernung zwischen ausgewählten Häfen

Landes-
kunde
und
Raum-
ordnung



-  Saßnitz/Lübeck bzw. Travemünde
-  Rostock/Lübeck bzw. Travemünde
-  Rostock/Hamburg

Die DSR hat den Start in die Marktwirtschaft mit ca. 160 Frachtschiffen, zwei Eisenbahngüterfähren und dem Passagierschiff "Arkona" vollzogen. Zur Zeit sind es noch 82 Frachter, die beiden Eisenbahnfähren und die "Arkona". Ende des Jahres 1994 soll ein Bestand von etwa 50 Schiffen erreicht werden.

Die DSR sieht die Umstrukturierung des Unternehmens jedoch nicht nur als einen Prozeß der Aussonderung von unrentabler Tonnage, sondern ebenso die Notwendigkeit, neue moderne Schiffe in Dienst zu stellen. Im Zentrum der strategischen Entwicklung steht dabei die Containerschiffahrt. Aus diesem Grunde wurden bei einem deutschen Werftkonsortium sechs große Vollcontainerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils ca. 2700 TEU geordert, von denen schon zwei in Fahrt gebracht worden sind. Hierfür werden Investitionen in Höhe von mehr als 0,5 Mrd. DM getätigt.

Weitere Investitionen erfolgen zur Zeit in die Erneuerung der Tonnage für die Küstenschiffahrt. Gerade in diesem Bereich bestehen besonders enge Zusammenhänge zum Land Mecklenburg-Vorpommern mit seinen Häfen und seiner Wirtschaft.

Das trifft ebenso auf den Fähr- und Ro/Ro-Verkehr im Ostseeraum zu, in dem die DSR kürzlich mit der Aufnahme der Gemeinschaftslinie Rostock-Trelleborg ihre Präsenz verstärkt hat. Ro/Ro-Dienste bestehen des weiteren nach Finnland und Lettland.

Die DSR befindet sich noch im Eigentum der Treuhandanstalt in Berlin, deren gesetzliche Aufgabe es ist, die vormalig staatlich kontrollierten Unternehmen der ehemaligen DDR zu privatisieren. Es ist eine Frage, die gegenwärtig sehr viele Mitarbeiter in der DSR, aber auch die Kommune und das Land bewegt, ob diese Privatisierung Auswirkungen auf den Schiffsstandort Rostock haben wird.

Vom Aufsichtsrat und der Geschäftsführung wird in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr eine Privatisierung als Ganzes bevorzugt. Eine andere Alternative wäre die Privatisierung einzelner Teile des Unternehmens, die dann jeweils in die Unternehmensstrategien anderer Unternehmen eingeordnet werden. Es bleibt zu hoffen, daß eine Privatisierung nicht ausschließlich zum Zweck der Eliminierung eines Mitkonkurrenten erfolgen wird. Dazu gibt es zumindest deutliche politische Aussagen.

Bei einer Privatisierung der DSR als Ganzes hat Rostock gute Chancen, Unternehmensstandort zu bleiben. Der bereits laufende Prozeß der Bildung von Regionalzentren wird allerdings die Zahl der in Rostock selbst tätigen Mitarbeiter zusätzlich zum Abbau des Personals aus Sanierungsgründen vermindern.

Eine Privatisierung einzelner Teile des Unternehmens würde demgegenüber differenzierte Probleme aufwerfen. Sollte der Investor mit dem Erwerb eines Teils der DSR ein neues Tätigkeitsfeld innerhalb seiner Unternehmensstruktur aufbauen, dann besteht evtl. die Möglichkeit des Belassens dieses Bereiches in Rostock. Eine Integration der DSR in schon bestehende eigene Aktivitäten würde dagegen wohl zu einer deutlichen Reduzierung des Reedereistandes Rostock beitragen. Das ist ein entscheidender Grund

dafür, daß das Unternehmen, die Kommune und das Land gemeinsam dafür eintreten, eine Zersplitterung der DSR im Prozeß der Privatisierung zu vermeiden.

6. Resümee

Die Planungen, die den Aufbau eines Güterverkehrszentrums und die generelle Verbesserung der Verkehrssituation in und um Rostock betreffen und die den wirtschaftlichen Erfordernissen genauso wie den ökologischen Belangen gerecht werden sollen, sind bereits relativ weit vorangetrieben worden. Es kann daher erwartet werden, daß der Verkehr in den kommenden Jahren als Standortvorteil immer besser zur Geltung kommen und Rostock auch zukünftig als maritimes Verkehrszentrum erhalten bleiben wird.

*Prof. Dr. Karl-Heinz Breitzmann
Dr. Uwe Laue
Universität Rostock
Institut für Verkehr und Logistik
Schröderstraße 23
O – 2500 Rostock*