

Logistikstandort Sachsen-Anhalt



SACHSEN-ANHALT

Inhaltsverzeichnis

■	1. Management Summary	6
■	2. Zahlen und Fakten zum Standort	8
■	2.1 Grundlagen	8
■	2.2 Verkehrsbeziehungen und Verkehrsaufkommen	8
■	2.2.1 Straßengüterverkehr	12
■	2.2.2 Schienengüterverkehr	16
■	2.2.3 Kombiniertes Verkehr	20
■	2.2.4 Luftfrachtverkehr	21
■	2.2.5 Der Güterverkehr auf der Elbe, der Saale, an den Kanälen und in den Häfen	23
■	2.3 Im Fokus	24
■	2.3.1 Die Häfen an der Mittel- und Ostsee als Hinterlanddrehscheibe für die Nord- und Ostseehäfen	24
■	2.3.2 Die Luftfrachtdrehscheibe Leipzig/Halle	28
■	2.4 Entwicklung des Außenhandels Sachsen-Anhalts	29
■	2.5 Anforderungen der Schlüsselindustrien	33
■	2.5.1 Chemische Industrie	33
■	2.5.2 Maschinen- und Anlagenbau	34
■	2.5.3 Automobilzulieferindustrie	35
■	2.5.4 Nahrungs- und Futtermittelindustrie	35
■	2.5.5 Energieproduktion, erneuerbare Energien	36
■	2.5.6 Holz- und Papierindustrie	36
■	2.5.7 Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	37
■	2.5.8 „Drehscheiben“	38
■	3. Konzeptionelle Grundlagen	40
■	3.1 Mitteilung der Kommission „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“	40
■	3.2 Hochrangige Gruppe für Logistik auf europäischer Ebene initiiert	40
■	3.3 „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ der Bundesregierung	41
■	3.4 Ausgewählte Logistikinitiativen der Bundesländer	41
■	3.5 Elbe/Oder zur Infrastrukturentwicklung	41

Inhaltsverzeichnis

■	4. Infrastruktur- und begleitende Maßnahmen	42
■	4.1 Transeuropäisches Verkehrsnetz und Paneuropäische Korridore	42
■	4.2 Straßen und Brücken	45
■	4.3 Wasserstraßen und Häfen	47
■	4.4 Eisenbahn und Knotenpunkte	52
■	4.5 Luftverkehr	58
■	4.6 Kombiniertes Verkehr	59
■	4.7 Unternehmensbezogene Verkehrsinfrastruktur	61
■	5. Netzwerkbildung, Technologie und Forschung	62
■	5.1 Verknüpfung lokaler Netzwerke mit den maritimen Logistiknetzwerken	62
■	5.2 Netzwerkbildung in Mitteldeutschland	63
■	5.3 Standortförderung auf der Grundlage neuer Technologien im Bereich Verkehr und Logistik	66
■	5.4 Forschungs- und Entwicklungsförderung im Bereich Verkehr und Logistik	68
■	6. Bildung	70
■	6.1 Schulausbildung	71
■	6.2 Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung	71
■	6.3 Akademische Ausbildung	72
■	6.4 Sonstige Maßnahmen	74
■	7. Umwelt- und Klimaschutz	76
■	7.1 Einsatz schadstoffarmer und sicherer Verkehrsträger	77
■	7.2 Lärmschutz	79
■	7.3 Verkehrslenkung	80
■	7.4 Aufbau einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Logistik	84
■	7.5 Unterstützung der Transportwirtschaft bei Inanspruchnahme des EU-Förderprogramms Marco Polo	85
■	8. Die Logistik-Initiative	86
■	9. Der Logistikbeirat beim Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt	88
■	10. Abkürzungsverzeichnis, Bild- und Kartennachweise	90

Die Landesregierung will die Bedeutung Sachsen-Anhalts als bevorzugten Standort für logistische Dienstleistungen erhalten und weiter ausbauen.

Die Voraussetzungen hierfür sind gut. Allein in den zurückliegenden drei Jahren wurden Ausbauprojekte auf allen Verkehrsträgern verwirklicht, die Randbedingungen für den Güterverkehr verbessert sowie neue Mobilitätsalternativen geschaffen. Zukünftig wird sich die Entwicklung mehr als bisher auf Brennpunkte konzentrieren. Dabei ist einerseits davon auszugehen, dass der Verkehrsträger Straße seine Bedeutung beibehalten wird, andererseits sich aber rund um die Straße herum fast alles verändern muss, um den sich abzeichnenden Anforderungen gerecht zu werden. Die Herausforderungen der Energiewende, die auch den Bereich Transport und Verkehr massiv treffen, dürfen dabei die Marktteilnehmer nicht überfordern.



Geht es nach dem Land, wird die Bedeutung der ökologischen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zunehmen. Denn nur in der Kombination der verschiedenen Transportmöglichkeiten wird es gelingen, gerade die für Sachsen-Anhalt wichtigen Seehafenhinterlandverkehre sowie die Ost-Westverkehre zu binden und umzuschlagen. Nur wenn an den logistischen Schnittstellen nennenswerte Wertschöpfung entsteht, werden unsere Verkehrswege auch in Zukunft große Akzeptanz genießen. Dem dient auch die schrittweise Zurückführung aller schädlichen Emissionen.

Hierbei sieht sich Sachsen-Anhalt im Einklang mit den Zielen der europäischen Verkehrspolitik und vertraut auf deren Umsetzung. Ausdruck dieser Haltung ist, dass Unternehmen, die Projekte aus dem Programm Marco-Polo in Anspruch nehmen wollen, Hilfe angeboten wird, außerdem das Engagement im europäischen Projekt Chemlog Tracking und Tracing.

Das nunmehr überarbeitete Logistikkonzept berührt in bewährter Weise die Schnittstellen zwischen dem Verkehrsbereich einerseits sowie Wirtschaft, Umwelt und Wissenschaft andererseits. Um die Außendarstellung zu stärken, ist ein neues Kapitel über die Aktivitäten der Logistikinitiative hinzugekommen. Die nunmehr 63 Maßnahmen verdeutlichen, dass Ziele sogleich in die Praxis umgesetzt werden.

Der Logistikbeirat des Landes Sachsen-Anhalt mit Vertretern von Logistikunternehmen, Verladern, Verbänden, sowie von Wissenschaft und Forschung hat sich als unverzichtbares Bindeglied zur Logistikbranche entwickelt. Der Beirat blickt mittlerweile auf eine fast fünfjährige, erfolgreiche Tätigkeit zurück.

Ich lade Sie ein, sich auf den nachfolgenden Seiten über die logistischen Aktivitäten im Lande zu informieren.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Webel'.

Thomas Webel
Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

1. Management Summary



Trotz oder gerade wegen der durch den technologischen Fortschritt bedingten Veränderungen der Warenströme bleibt die Bedeutung der Transportwirtschaft für das Wirtschaftswachstum unbestritten. Weltweiter Warenaustausch, ein steigendes Transportaufkommen infolge der Vernetzung von Unternehmen und Märkten, individuelle Kundenanforderungen, neue Kooperationsformen entlang der logistischen Wertschöpfungskette, die Entwicklung neuer Technologien für Informationsfluss und Warenverfolgung sowie zunehmende Just-in-time/Just-in-sequence-Anforderungen - das alles lässt die Logistikbranche überproportional wachsen.

Im Wirtschaftsraum Sachsen-Anhalt haben die Öffnung der Märkte und die Beseitigung von Handelshemmnissen in den EU-Beitrittsstaaten eine beeindruckende wirtschaftliche Dynamik bewirkt. Sachsen-Anhalt als Teil Mitteldeutschlands mit seiner ausgezeichnet ausgebauten Infrastruktur versteht sich als „Tor zum Osten“. Dafür sprechen auch die zahlreichen vollzogenen oder geplanten Ansiedlungen von Logistik-

Unternehmen und Distributionszentren aller Branchen in unserem Land. Eine weitere Verbesserung der Standortfaktoren kann zur Ansiedlung von noch mehr Unternehmen mit Schwerpunkt Veredlung und Weiterverarbeitung der eingehenden Güter beitragen und damit die Wertschöpfung in der Region vergrößern. Der über Straße und Schiene gut erschlossene Raum Leipzig/Halle mit dem Flughafen als internationaler Logistikkreislauf wird zur führenden Kompetenzregion für Verkehr und Logistik in Mitteldeutschland. Das Land wird das „Netzwerk Logistik Leipzig-Halle“, bestehend aus dem Flughafen und den im Umfeld tätigen Logistik-Unternehmen, weiter unterstützen. Gleichzeitig bietet das mitteldeutsche „Chemiedreieck“ um Halle mit seinem überproportionalen Wirtschaftswachstum einen großen Markt für die Logistikbranche. Eine solche positive Entwicklung wird auch für den Raum Magdeburg erwartet, gestützt auf Ausbau und Ertüchtigung der Wasserstraßeninfrastruktur und des größten Binnenhafens der neuen Bundesländer. Ein Zusammenwirken

der Binnenhäfen in Sachsen-Anhalt eröffnet die Chance, eine logistische Hinterlanddrehscheibe für die deutschen Seehäfen anzubieten. Das Land arbeitet intensiv an Kooperationen auf allen Ebenen mit dem Ziel ein leistungsfähiges Netzwerk im „nassen Bereich“ zu schaffen. Infrastrukturbetreibern und Politik obliegt es, die Kooperation mit wichtigen maritimen Logistikzentren wie den deutschen Nord- und Ostseehäfen zu intensivieren, damit die Häfen an Elbe und Kanälen ihre Potenziale voll ausschöpfen können. Die Verkehrsinfrastruktur ist ein bestimmender Faktor im Wachstumsmarkt Logistik. Mit Blick auf die wachsende Bedeutung länderübergreifender und multimodaler Transportketten muss sie auch im gesamteuropäischen Maßstab weiterentwickelt werden. An der damit verbundenen Wertschöpfung wird Sachsen-Anhalt teilnehmen, wenn das Land frühzeitig die Weichen für die eigene Leistungskompetenz innerhalb des Standortes stellt.

Um nicht nur Transitland zu bleiben, sind fünf Aufgabenfelder zu einem attraktiven Gesamtkonzept zu entwickeln:

Neben der Verkehrsinfrastruktur gehören dazu die Entwicklung zukunftsweisender Technologien und Basisangebote für den Wissenstransfer, gut ausgebildete Fachkräfte und die nachhaltige Kombination aus ökologischen und ökonomischen Faktoren. Der bisherige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur trägt bereits Früchte, sichtbar in zahlreichen gewerblichen Ansiedlungen in der Region.

Dieser Weg muss konsequent fortgesetzt und mit dem Einsatz von Logistikaffinen Anwendungen effizient unterstützt werden, zum Beispiel durch Galileo in Verknüpfung mit RFID oder telematischen Systemen. Hinzu kommt die Umstellung der Energiewende im Transportbereich mittels Elektromobilität. Entsprechend qualifiziertes Personal ist ein dritter ausschlaggebender Standortfaktor für die Logistikbranche. Um auch zukünftig dem Bedarf gerecht zu werden, sind Maßnahmen von der Imagewerbung für die Branche bis zur Umschulung von Arbeitskräften erforderlich. Das Image der Logistikbranche ist auch beim vierten Schwerpunkt „Umwelt- und Klimaschutz“ von Bedeutung.

Die Branche wird dabei von der Nutzung moderner umweltfreundlicher Technologien profitieren. Auf EU- und Bundesebene sind Umwelt- und Klimaschutz ein Schwerpunktthema.

Ökologische Verkehrsträger bestimmen mehr und mehr die europäische Verkehrspolitik. Die jüngst erfolgte Ausweisung eines TEN-Korridors Elbe zeigt, dass Land und EU diesbezüglich dieselben Ziele verfolgen. Ungeachtet der Neuklassifizierung der Bundeswasserstraßen, die das Wasserstraßensystem Ost benachteiligt, wird sich das Land offensiv für eine volle Ost-West und Nord-Süd Durchgängigkeit des Wasserstraßensystems insgesamt einsetzen. Landesmaßnahmen werden auf die jeweiligen Programme von Bund und EU abgestimmt und stärker als bisher auf Verkehrsverlagerung auf die Schiene und auf die Wasserstraße ausgerichtet.



2. Zahlen und Fakten zum Standort



2.1 Grundlagen

In die Zahlen und Fakten zum Standort Sachsen-Anhalt sind Daten aus aktuell vorliegenden Verkehrsprognosen für den Zeitraum bis 2025 eingeflossen. Für die Grundlagendaten selbst wurden darüber hinaus folgende Reihen herangezogen:

- Kraftfahrt-Bundesamt:
VD 2 Verkehrsverflechtung,
vormals Fachserie 8, Kraftverkehr
und Verkehrsverflechtung
Land Sachsen-Anhalt
- Statistisches
Bundesamt Wiesbaden:
Fachserie 8, Reihe 2
Eisenbahnverkehr
- Statistisches Landesamt:
Statistischer Bericht/Fachserie
Binnenschifffahrt

Das BMVBS hat zudem eine Analyse der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung für den Prognosehorizont 2025 ausgehend vom Basisjahr 2004 vorgelegt. Sie erweitert den Planungshorizont gegenüber früheren Studien zu Grunde liegenden Prognosen deutlich und bestätigt das Wachstum des Güterverkehrs trotz Abnahme der Gesamt Einwohnerzahl. Der im Jahr 2009 von der Bundesregierung beschlossene „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ berücksichtigt diese Entwicklung und will eine Weichenstellung für die Verkehrspolitik insgesamt vornehmen.

2.2 Verkehrsbeziehungen und Verkehrsaufkommen

Sachsen-Anhalt ist ein wirtschaftlich und dynamisch wachsendes Bundesland, gekoppelt an eine hervorragend ausgebaute und moderne Verkehrsinfrastruktur. Diese gute Voraussetzung sowie die optimale Lage im Herzen Europas und in der Nähe der osteuro-

päischen Märkte bedeuten auch einen hohen Anstieg der Waren- und Güterbewegungen in Verbindung mit einem stetig steigenden Verkehrsaufkommen. Auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland wird sich das Transportaufkommen bis zum Jahr 2025 im Güterfernverkehr um 48% und die Transportleistung um 74% erhöhen. Allein beim Straßengüterverkehr wächst das Transportaufkommen um 55%, bei der Verkehrsleistung um 84%. Im gleichen Zeitraum wird beim Verkehrsträger Schiene eine Steigerung der Verkehrsleistung um 65% erwartet, Transportaufkommen und -leistung bei der Binnenschifffahrt wachsen um 20% beziehungsweise 26%.

Im Land selbst ist eine ähnliche Entwicklung absehbar, auch wenn konjunkturell bedingte Einflüsse, zunehmende Transportweiten und die Verringerung der Sendungsgrößen zu zeitweiligen Abschwächungen oder Stagnation vor allen im Straßengüterverkehrsaufkommen geführt haben.

Insgesamt ist der Güterverkehr auf der Straße im Betrachtungszeitraum 2007 bis 2010 leicht rückläufig. Er liegt aber mit 82,6 % Anteil am Verkehrsaufkommen im Land (Tab. 1 und 2, S. 10) unverändert an der Spitze aller Verkehrsträger. Das Aufkommen der Bahn in Sachsen-Anhalt ist verglichen mit 2007 nochmals um 20 % angestiegen. Somit ist Sachsen-Anhalt deutschlandweit mit 10% Güterumschlag auf der Schiene die Nummer 3 unter den Bundesländern, ein hervorragendes Ergebnis der Bemühungen von Bund und Land und entsprechender Förderprogramme, den Güterverkehr auf umwelt-

freundliche Verkehrsträger zu verlagern. Auch der Ausbau der Schieneninfrastruktur durch die DB Netz AG hat dazu beigetragen.

Besonderen Anteil an dieser Entwicklung hat der Bahnversand Sachsen-Anhalts zu den deutschen Seehäfen, der 2011 ein Volumen von 3,3 Mio. t erreichte.

Insbesondere im internationalen Güterverkehr wird in den kommenden Jahren mit einem weiteren Anstieg gerechnet. Im Jahr 2011 wurden 34 Mio. t Güter unterschiedlicher Art exportiert.

Die Mittelfristprognosen gehen von weiteren Zuwächsen bei der Bahn aus, welche die bisherige positive Entwicklung konsolidieren werden. Auch die Binnenschifffahrt wird an der Entwicklung partizipieren. Naturbedingte Ereignisse wie Hoch- aber auch Niedrigwasser oder Eisgang verursachen jährliche Schwankungen (Tab. 4, S. 24). Im Containerumschlag der drei wichtigsten Häfen Sachsen-Anhalts ist ein kontinuierlicher Anstieg von anfangs 11 500 TEU im Jahr 2000 auf rund 126 650 TEU im Jahr 2011 zu verzeichnen. Von der Aufnahme des Umschlags LKW/Bahn an den trimodalen Standorten Halle und Aken sowie von der Inbetriebnahme des Containerterminals im Hansehafen Magdeburg gehen erhebliche Wachstumsimpulse aus (Tab. 5, S. 24). Dies bedeutet, dass die trimodalen Standorte für zukünftigen Anforderungen an den Seehafen-Hinterlandverkehr weiterentwickelt werden müssen.

Mit weiteren positiven Effekten ist durch den möglichen Bau des Saalseitenkanals und der Weiterentwick-



Tabelle 1 Güterverkehrsaufkommen in Sachsen-Anhalt (in Mio. t)

Verkehrsträger	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2010
Schiene	30,4	36,4	42,8	45,9	34,3	41,4	42,5
Binnenwasserstraße	6,7	6,1	7,0	7,5	6,9	6,5	7,2
Straße	268,6	240,4	251,3	245,0	249,0	235,3	235,1
Gesamt	305,7	282,9	301,1	298,4	290,2	283,2	284,8

Quellen: Statistisches Landesamt bis 2006
Statistisches Bundesamt ab 2007

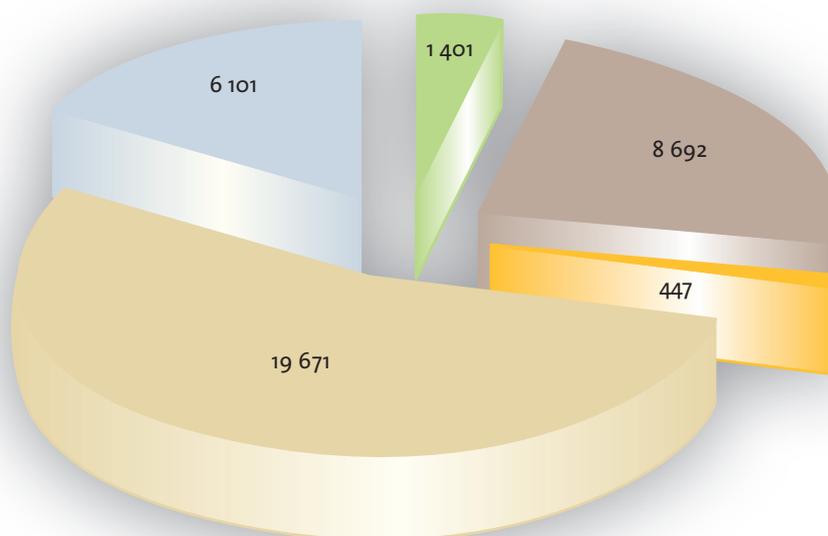
Tabelle 2 Modale Anteile am Güterverkehrsaufkommen in Sachsen-Anhalt (in %)

Verkehrsträger	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2010
Schiene	10,0	12,8	14,2	15,4	11,8	14,6	14,9
Binnenwasserstraße	2,2	2,2	2,3	2,5	2,4	2,3	2,5
Straße	87,8	85,0	83,5	82,1	85,8	83,1	82,6

Quelle: Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Güterumschlag ausgewählter Güterabteilungen (NST 2007) nach Verkehrsträgern in Sachsen-Anhalt (Versand/Empfang) in Mio. t im Jahr 2010

Diagramm 3.1 Schiene



Quellen:
* Neue Gütersystematik ab 2009
** Statistisches Bundesamt (Binnenschiff, Bahn)
*** Kraftfahrzeugbundesamt (Straße)

Diagramm 3.2 Binnenwasserstraße

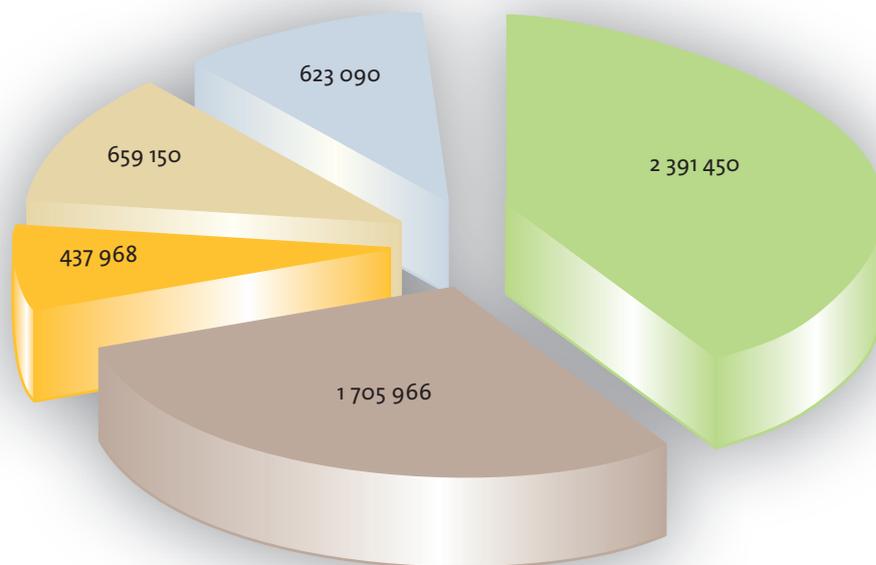
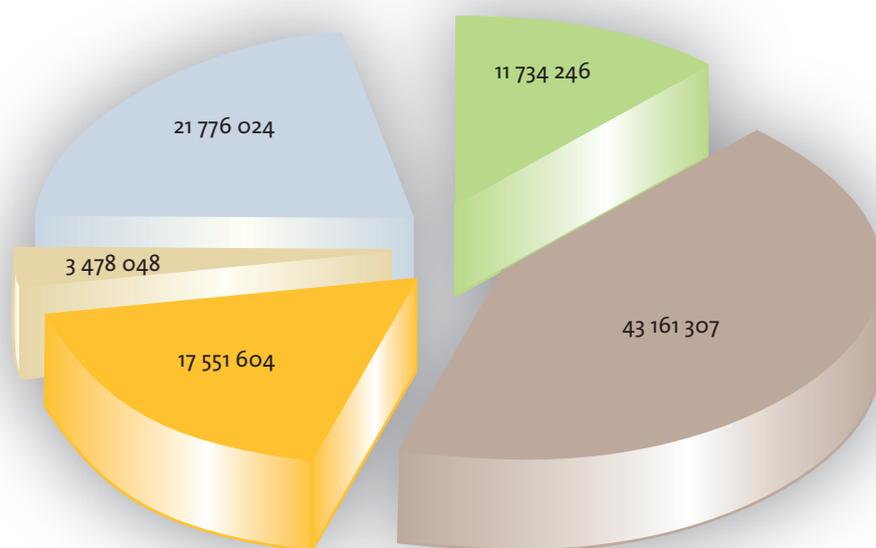


Diagramm 3.3 Straße



- Landwirtschaft
- Erze, Steine und Erden
- Nahrungs- und Genussmittel
- Kokerei und Mineralölzeugnisse
- Chemische Erzeugnisse

lung der landesbedeutsamen Häfen an den Binnenwasserstraßen Sachsen-Anhalts zu rechnen. Der vom Land Sachsen-Anhalt eingeschlagene Weg, Warentransporte auf die Schiene und die Binnenwasserstraße zu verlegen, schlägt sich auch im Modal Split nieder. Die Tabelle 2 auf Seite 10 unterstreicht den genannten Aspekt. Letztgenannte Verkehrsträger profitieren von den Zuwächsen des Gesamtverkehrsaufkommens.

Insgesamt hat die Verteilung der Transporte auf Schiene, Wasserweg oder Straße bezogen auf die jeweilige Industriebranche sehr unterschiedliche Ausprägungen. Während bei der chemischen Industrie die Eisenbahn einen wichtigen Transportdienstleister darstellt, ist das Binnenschiff bei Erzen, Steinen, Erden sowie Bergbauerzeugnissen ein wichtiger Transporteur. Allgemein ist jedoch das Aufkommen auf der Straße am höchsten (Diagramme 3.1, 3.2 und 3.3 auf den Seiten 10-11).

Für das Jahr 2015 werden demnach 4,6 Mio. t südlich und 3,8 Mio. t nördlich von Magdeburg erwartet. Bei dieser beachtlichen Prognose wurde das zukünftige Transportaufkommen auf der Saale noch nicht berücksichtigt. Mit dem Ausbau der Saale mittels des Saale-Seitenkanals bei Tornitz können die Erwartungen mittelfristig nach oben korrigiert werden. Auch das dynamisch wachsende Containeraufkommen blieb weitgehend unberücksichtigt. Aufgrund der weiter wachsenden Containerumschläge, beispielsweise im Seehafen

Hamburg (für das Jahr 2015 werden 18 Mio. TEU prognostiziert), und der beschränkten Kapazitätsreserven der Verkehrsträger Schiene und Straße ist mit einer Erhöhung der Containertransporte per Binnenschiff zu rechnen. Die internationale Wasserstraße Elbe mit der ab 2010 angestrebten Fahrrinntiefe von ganzjährig 1,60 m und mehr (345 Tage im Jahr) von Dresden bis Geesthacht bietet sich dabei als leistungsfähige Hinterlandanbindung mit freien Kapazitäten an. In einer Studie über das schifffahrtsaffine Potenzial des Elbstromgebietes wird sogar ein Potenzial von 5 % des Containerumschlags im Hamburger Hafen für möglich gehalten.

2.2.1 Straßengüterverkehr

Das Straßennetz des überörtlichen Verkehrs im Bundesland Sachsen-Anhalt (Abb. 1, S. 13) umfasst mit Stand 1. Januar 2012 insgesamt 10 984 km, davon sind 2 613 km Bundesfernstraßen (darunter 407 km Autobahnen), 4 057 km Landesstraßen und 4 314 km Kreisstraßen.

Die Straßeninfrastruktur besitzt somit derzeit 10 984 km überörtliche Straßen. Der Anteil der um- und ausgebauten oder erneuerten Strecken beträgt bei Bundesstraßen 96 %, bei Landesstraßen erst 57 %.

Der Ausbaubedarf bei Landesstraßen liegt damit wesentlich höher. Die langfristige Verkehrsentwicklung stellt jedoch unverändert große Anforderungen an die Straßeninfrastruktur. So erwarten alle vorliegenden Prognosen für Deutschland in den nächsten



Abb. 1 Übersicht Straßenverkehrsnetz (Stand 31.05.2012)

- | | | | |
|--------------------------------|---------------------------------|---|---|
| — Bundesautobahn (fertig) | — Bundesstraße 6n | ● Bundesstraße wichtige Ortsumgehungen (fertig) | ○ Oberzentrum |
| - - - Bundesautobahn (geplant) | ... Bundesstraße 6n (geplant) | ● Bundesstraße wichtige Ortsumgehungen (teilfertig) | ● Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums |
| ... Bundesautobahn (in Bau) | ... Bundesstraße 190n (geplant) | — Bundesstraße | ● Mittelzentrum |
| | — Bundesstraße 4-streifig | | |

Jahren generell einen fortgesetzten Wachstumstrend im Straßengüterverkehr, sowohl im Transportaufkommen als auch in den Transportweiten. Deutschland wird durch seine zentrale Lage und seinen Status als Flächenland für den Transitverkehr noch mehr Bedeutung erlangen. Durch veränderte Gestaltung des Transportablaufs und mit Bildung logistischer Netzwerke wie Verteilerverkehren, ist auch im Nahbereich (bis 50 km) von einer Zunahme der beförderten Gütermenge und der Transportleistung auszugehen.

Bei den Bundesautobahnen konzentrieren sich in Sachsen-Anhalt die Arbeiten beispielsweise auf die Umsetzung der A 143 zwischen der Autobahnanschlussstelle Halle-Neustadt und der Anbindung an die A 14 Autobahndreieck Nord als dem letzten Teilabschnitt der VDE-Straße. Hier läuft noch das ergänzende Bauverfahren. Die sonstigen VDE-Projekte Straße – Erweiterung bzw. Neubau – wie der sechsstreifige Ausbau der A 2 und A 9, der Neubau der A 14 zwischen den Oberzentren Magdeburg und Halle sowie die Südharzautobahn A 38 sind in Betrieb.

Die A 71 ist als VDE-Projekt abgeschlossen. Die Fertigstellung des Teilabschnittes (VDE-Zubringerprojekt) von Heldringen bis zum Autobahndreieck Oberröblingen ist für 2012 vorgesehen. Der Lückenschluss der A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin hat ebenfalls begonnen. Allerdings werden Erhaltungsleistungen an den bestehenden Autobahnen bereits jetzt und auch zukünftig spürbar zunehmen.

Von der 127 km langen Gesamtstrecke der B 6n in Sachsen-Anhalt sind von der Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt bis zur A 14, Anschlussstelle Bernburg, inzwischen rund zwei Drittel unter Verkehr. Damit wird eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung hergestellt. Sie hat besonders für die Entwicklung der Harzregion große Bedeutung. Europäische Union, Bund und Land stellten für den Neubau der B 6n insgesamt rund 650 Mio. € zur Verfügung. Mehrere Ortsumgehungen des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen durchlaufen gegenwärtig die unterschiedlichen Vorbereitungsphasen. Der Finanzierungsrahmen wird durch den IRP bis 2015 vorgegeben.



Aufgrund des bereits erreichten hohen Ausbaugrades stehen überdies Erhaltungsleistungen sowie der Um- und Ausbau von Ortsdurchfahrten bei Bundesstraßen in Zusammenarbeit mit Kommunen und Versorgungsunternehmen im Vordergrund. Bisher wurden 56 Ortsumgehungen und Teilabschnitte von Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von rund 500 km und einem Investitionsaufwand von 1,6 Mrd. € realisiert.

Weitere 3 Abschnitte von Ortsumgehungen mit einer Länge von 17 km und Investitionskosten von rund 94 Mio. € sind im Bau. Hierzu zählt die Elbebrücke Schönebeck.

Schwerpunkte im Landesstraßennetz sind die Erhaltung und der regelge-

rechte, den tatsächlichen Verkehrsbelastungen passende Ausbau bestehender Fahrbahnen. Maßgeblich für eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist die Qualität des Brückenbestandes, die sich im Wesentlichen über die Kenngrößen Tragfähigkeit, Altersstruktur und Zustandsnote beschreiben lässt. Brücken im Verlauf von Bundesautobahnen wurden in Sachsen-Anhalt komplett erneuert. Daher konzentrieren sich gegenwärtige Instandsetzungsleistungen auf Brücken an Bundes- und Landesstraßen, wobei ihr Bauwerkszustand an Landesstraßen wesentlich schlechter ist. Der daraus dringend erforderliche Bedarf ist erkannt und wird schrittweise abgebaut.



2.2.2 Schienengüterverkehr

Die Streckenlänge des Schienennetzes im Land umfasst mit Stand 1. Januar 2012 1 933 km der DB Netz AG und 1 136 km nichtbundeseigene Eisenbahnen. Es werden etwa 800 km ausschließlich für den Güterverkehr genutzt und davon sind 226 km öffentlich zugänglich. Die Netzflächendichte liegt mit 18,3 km/100 km² über dem Durchschnitt der neuen Bundesländer. Pünktlichkeit und Flexibilität sind wie beim Straßengüterverkehr oberster Anspruch. Unabhängig davon, ob es sich um hochwertige Industrie- oder Konsumgüter handelt, erwarten Versender und Empfänger beim Transport auf der Schiene eine hohe Sicherheit und Zuverlässigkeit. Im Ganzzugverkehr sind in Sachsen-Anhalt die meisten großen Güterverkehrsunternehmen vertreten. Neben den DB-Konzernunternehmen DB Schenker Rail, RBH und MEG sind dies beispielsweise die Unternehmen der Captrain (RBB/ITL), SBB Cargo Deutschland, TXLogistik, CTL, Pressnitzalbahn, InfraLeuna, die Havelländische Eisenbahn (hvle) sowie Häfen und Güterverkehr Köln. Im Einzelwagenverkehr ist DB Schenker Rail das einzige EVU, das flächendeckend diese Leistung anbietet, dabei werden die großen Werks- und Industriebahnen an den Chemiestandorten Wittenberg-Piesteritz, Bitterfeld, Schkopau und Großkorbetha sowie der Railport Halle eingebunden. An den Chemiestandorten Wittenberg-Piesteritz (SKW), Bitterfeld (Regiobahn Bitterfeld-Berlin), Schkopau (Mitteldeutsche Eisenbahn) und Großkorbetha/Leuna (InfraLeuna) werden von den Werksbahnbetreibern die Güter an die Ladestellen des KV-Verkehrs und konventionellen Wagenladungsverkehrs verbracht. Dies zeigt, dass es

gute Chancen auch für kleinere EVU's gibt, in diesem Markt erfolgreich zu bestehen, wobei nicht nur chemische Produkte, sondern auch Steine und Erden wie zum Beispiel bei der Lappwaldbahn transportiert werden. In Sachsen-Anhalt sind derzeit 16 dieser EVUs tätig. Wichtige Schienengüterverkehrsknotenpunkte befinden sich an den Standorten Magdeburg, Halle, Dessau-Roßlau, Stendal, Bitterfeld-Wolfen, sowie in Wittenberg-Piesteritz, Schkopau und Großkorbetha.

Mit Stand 01.01.2012 sind im Land Sachsen-Anhalt 95 öffentliche beziehungsweise kundenbezogene überwiegend von DB Schenker Rail bediente Güterverkehrsstellen vorhanden.

Die zukünftige Zugbildungsanlage in Halle, der Rangierbahnhof in Magdeburg-Rothensee sowie der für die Chemieindustrie wichtige Güterbahnhof Großkorbetha gehören beispielsweise zu den Güterverkehrsstellen. Sie bilden gemeinsam das Rückgrat des Schienengüterverkehrs (Abb. 2, S. 17, Übersicht S. 18-19 und Abb. 17, S. 55). Darüber hinaus schaffen die trimodal aufgestellten fünf landesbedeutsamen Häfen und der trimodale Flughafen Leipzig/Halle als Schnittstellen gute Voraussetzungen für den Kombinierten Verkehr.

Um den gestiegenen Anforderungen des Güterverkehrs auch künftig gerecht zu werden, müssen aber Maßnahmen zur weiteren Elektrifizierung von Strecken, zur Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit, zum zweigleisigen und bedarfsgerechten Ausbau von Strecken sowie zur Vermeidung des Rückbaus von Schieneninfrastruktur umgesetzt werden. Die Elektrifizierung sollte auf hoch frequentierten Güterverkehrsstrecken im Interesse einer Schnittstellenoptimierung perspektivisch bis in die „letzte Meile“ umgesetzt werden.

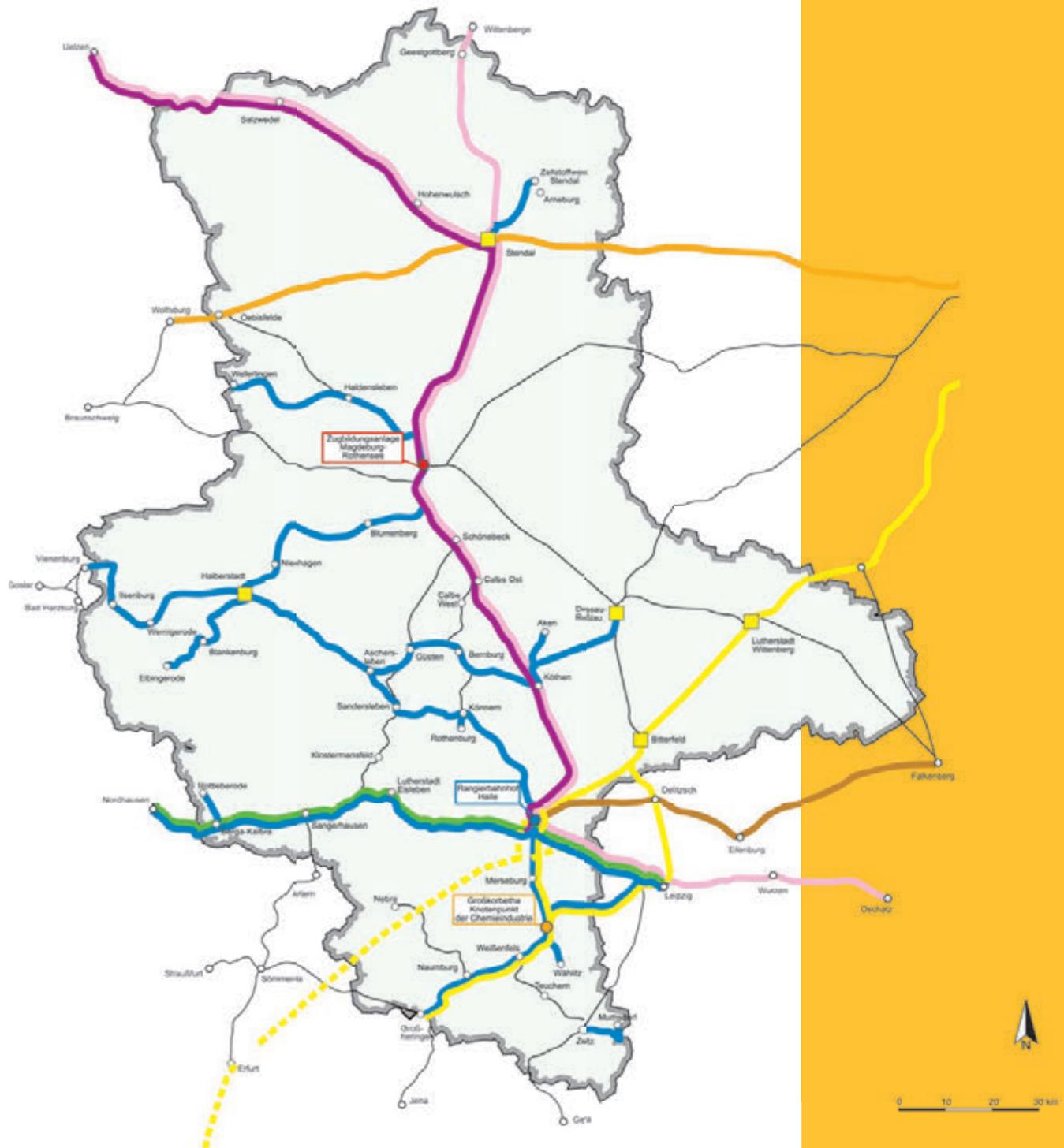


Abb. 2 Schienenhauptverkehrsnetz (Stand 31.05.2012)

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — ICE: — Berlin - Hannover — Berlin - Halle/Leipzig — Leipzig - München — Dresden - Leipzig/Halle - Magdeburg — Magdeburg - Stendal - Bremen/Hamburg — Halle/Leipzig - Erfurt - Nürnberg (in Bau) | <ul style="list-style-type: none"> — Leipzig - Halle - Kassel — Halle - Eilenburg - Horka - Węgliniec (PL) — regional bedeutsame Güterverkehrsstrecken — zukünftiger Güterverkehrskorridor Ost ■ Eisenbahnknotenpunkt |
|---|--|

Nr.	Güterverkehrsstelle	Bahnstrecke/Schnittstelle	Bemerkung
01	Aken (Elbe)	Köthen-Halle, Halle-Magdeburg/ Köthen, Elbe, Ag	Hafen Aken
02	Altengrabow	Altengrabow- Magdeburg	EW, GZ Militär
03	Baalberge	Bernburg-Köthen-Halle	
04	Barby	Magdeburg-Halle, Elbe	GZ
05	Bebitz	Bernburg-Halle	
06	Bernburg	Bernburg-Köthen-Halle, Saale	
07	Bernburg-Zementwerk	Bernburg-Köthen-Halle, Saale	Chemische Erzeugnisse
08	Bitterfeld	Berlin-Halle-Leipzig, B 100	GZ Wittenberger Agrarhandel
09	Bitterfeld Nord	Berlin-Halle-Leipzig, B 100	
10	Blankenburg (Harz)	Halberstadt-Magdeburg, B 6n	
11	Blankenburg (Harz) Nord	Halberstadt-Magdeburg, B 6n	Fels Werke, Transgas
12*	Blumenberg	Magdeburg-Halberstadt, B 81	Ldst. Westfalen AG
13	Bodendorf	Weferlingen Haldensleben	GZ Firma Haniel
14	Braunsbedra	Merseburg-Halle-Erfurt, A 38	
15*	Bülstringen	Magdeburg-Haldensleben	Ldst.
16	Buna-Werke Schkopau	Halle-Frankfurt, A 38, B 91	Chemische Erzeugnisse
17	Burg	Berlin-Magdeburg, Elbe-Havel-Kanal A 2, B 1	Militär, EW Rail Technology GZ Bahnbau
18	Coswig (Anhalt)	Wittenberg-Dessau, Elbe	GZ
19	Dessau-Roßlau Hbf	Magdeburg-Leipzig, Berlin-Leipzig, A 9	Halb- und Fertigwaren
20*	Dessau-Roßlau (Elbe)	Elbe, A 9	Schiffswerft
21*	Dessau-Roßlau (Elbe) Gbf		Bahnbau
22	Dessau-Roßlau-Rodleben		
23*	Dessau-Waggonbau		Ldst.
24	Dodendorf	Magdeburg-Halberstadt, A 14	
25	Flechtingen	Magdeburg-Oebisfelde, Mittellandkanal	GZ
26	Forsthaus Eiche		
27	Gardelegen	Berlin-Hannover, B 71, B 188	
28	Genthin	Elbe-Havel-Kanal, A 2, B 1, B 107	
29	Großkorbetha	Halle-Frankfurt, A 38, A 9	
30	Halberstadt	Halberstadt-Halle, B 6n, B 81, B 31	GZ, Bahnbau
31	Haldensleben	Magdeburg-Oebisfelde Mittellandkanal, B 71	
32*	Haldensleben Euroglas	Magdeburg-Oebisfelde	Ldst. Euroglas
33	Halle-Güterbahnhof	A 9, A 14, A 38, A 143, Saale	Zoll
34	Halle-Güterbahnhof Railport Nord		
35	Halle-Güterbahnhof Railport Süd		
36	Halle-Ammendorf		
37*	Halle-Diemitz		Güterwagen Servicestelle
38	Halle-Trotha KV	Halle-Aschersleben	KV
39	Hassel (Landkreis Stendal)	Hassel-Stendal	EW, GZ Militär
40	Hettstedt	Magdeburg-Erfurt, B 180	KML, Eisen und Stahl
41	Holzdorf (Elster)	Riesa-Falkenberg, B 187	EW, GZ Militär
42*	Ilberstedt	Bernburg-Halle, A 14, B 6n	Ldst. Firma Schröder Gas
43	Ilseburg	Halberstadt- Braunschweig, B 6n	
44*	Ilseburg	Halberstadt- Braunschweig, B 6n	Ldst. Grobblech GmbH
45	Karsdorf	Karsdorf-Naumburg	GZ
46	Königsborn	Magdeburg-Berlin-Dessau, B 184	
47	Könnern	Halle-Bernburg, A 14	
48	Könnern, Zuckerfabrik		
49	Köthen	Magdeburg-Halle-Leipzig, A 9	

Nr.	Güterverkehrsstelle	Bahnstrecke/Schnittstelle	Bemerkung
50	Landsberg b. Halle	Berlin-Halle, A 9	
51	Letzlingen		EW, GZ Militär
52	Leuna-Werke I	Halle-Frankfurt	
53	Leuna-Werke II	A14, A 38, A 9	
54	Lochau, Werkbahnhof		GZ
55	Lutherstadt-Wittenberg	Berlin-Halle-Leipzig	
56	Lutherst.-Wittb.-Piesteritz	B 2, B 187	Chemische Erzeugnisse
57	Magdeburg-Buckau	Wasserstraßenkreuz, Elbe	
58	Magdeburg-Hafen	Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal	NORDLAMM
59	Magdeburg-Hafen	Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal	MUT, Umschlag Tanklager
60	Magdeburg-Hafen	Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal	Trennungsdamm
61	Magdeburg-Rothensee	A 2, A 14	
62	Merseburg	Halle-Frankfurt, A 14, A 38, A 9, B 91	GZ, Bahnbau
63	Nachterstedt-Hoym	Halberstadt-Halle, B 6n	
64	Nauendorf (Saalkreis)	Halle-Aschersleben	GZ
65	Niedergörne	Stendal- Arneburg, Elbe	
66	Oebisfelde	Berlin-Hannover	GZ, Bahnbau
67	Profen	Zeitz-Leipzig, B 2	Mineralische Brennstoffe
68	Quedlinburg	Halberstadt-Magdeburg, B 6n	GZ, MDB
69*	Queis		Ldst.
70	Querfurt	Querfurt-Merseburg, A 38, B 180, B 250	MEG
71	Röblingen am See	Halle-Eisleben, A 38, B 80	
72	Rosslau (Elbe)	Magdeburg-Dessau-Leipzig, Elbe	Schiffswerft
73	Rosslau (Elbe) Gbf		Bahnbau
74	Rosslau-Rottleben		
75*	Rothenburg (Saale)		Ldst. Drahtwerk
76	Rottleberode-Süd	Leipzig-Halle-Kassel	
77	Sachsendorf bei Calbe	Magdeburg-Halle	GZ
78	Salzwedel	Stendal Uelzen, B 71 B 248	Bahnbau
79	Schönebeck (Elbe) Gbf	Magdeburg-Halle-Leipzig, Elbe, A 14	
80	Schönebeck (Elbe) Hafen		
81	Schönhauser Damm	Berlin-Hannover	EW, GZ Militär
82	Schraplau	Halle- Eisleben, A 38	
83*	Staßfurt	Magdeburg-Aschersleben, A 14, B 6n	Ldst.
84	Staßfurt Gbf		
85	Stendal	Berlin-Hannover, Magdeb.-Wittenb. B 188	
86	Tangerhütte	Magdeburg-Stendal	EW, GZ Militär
87	Teuchern	Zeitz-Weißenfels, A 9, B 91	
88	Teutschenthal	A 143, A 38	
89	Tröglitz	Zeitz-Altenburg	
90	Wahlitz MIBRAG		MEG, GZ, Kohle
91	Wanzleben	Magdeburg-Halberstadt, B 180	Nahrungs- u. Futtermittel
92*	Wanzleben Zuckerfabrik		Ldst.
93	Zeitz	Halle-Leipzig, A 9 B 2 B 180	
94	Zerben	Berlin-Magdeburg, B 1	
95	Zielitz	Magdeburg-Hamburg	Kaliwerk

Quelle: DB Schenker, Produktionszentrum Halle

* - Einzelkunde
EW - Einzelwagen
Gbf - Güterbahnhof
GZ - Ganzzug
KML - Kreisbahn Mansfelder Land
Ldst. - Ladestelle/Kundenbezogen- nicht öffentlich
MEG - Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft

2.2.3 Kombiniertes Verkehr

Als Kombiniertes Verkehr wird der Gütertransport mit zwei oder mehreren Verkehrsträgern ohne Wechsel des Transportgefäßes bezeichnet. Wesentliche Voraussetzung für seine Leistungsfähigkeit sind die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern als Bestandteil eines logistischen Konzeptes zum Aufbau kompletter Transportketten. Die Landesregierung von Sachsen-Anhalt unterstützt solche effizienten „logistischen Schnittstellen“ in Zentren des Transportaufkommens. Vorgesehen ist eine Förderung von logistischen Schnittstellen entlang der prioritären TEN-Strecken sowie des im Ausbau befindlichen Güterverkehrskorridors Ost. Hierzu sollen europäische Förderprogramme genutzt werden.

Das Land Sachsen-Anhalt besitzt gut ausgebaute trimodale Terminals für den Kombinierten Verkehr (Tab. 3, S. 21). Mit der geplanten Erweiterung des KTSK bei Schkopau ab dem Jahr 2013 werden die Voraussetzungen geschaffen, um weitere Verlagerungen von Verkehrsströmen von der Chemieindustrie und anderen Industriezweigen zu ermöglichen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Großraums Halle-Leuna-Schkopau zu einer dezentralen Terminaldrehscheibe in Mitteldeutschland wird auch der Neubau eines weiteren Terminals für den Kombinierten Verkehr mit nationaler und internationaler Ausrichtung in Erwägung gezogen. Die Planungen werden umgesetzt, sobald die Kapazitätsauslastung der Terminals erreicht ist.



Abb. 3 KV - Terminal Halle/Saale

Tabelle 3 Öffentliche Terminals des “Kombinierten Verkehrs“ (KV) in Sachsen-Anhalt

Standort	Verkehrsträger	Schnittstellen	Umschlagtechnik/ Einrichtungen/Services
Hafen Aken	Trimodal Schiene/Straße/ Wasserstraße	Köthen-Halle/Magdeburg, B 187 a, in Nähe A 9, A 14, Elbe-Containerlinie (ECL 2000) L 63 Aken-Dessau	Schwergutkran Containerkran 2 Reachstacker - 3 Ladegleise - Containerdepot, -service - Abstellflächen - Gefahrgutbereich
Haldensleben Stadthafen	Trimodal Schiene/Straße/ Wasserstraße	Hannover-Magdeburg-Berlin, A 2, A 14, B 71, Börde Container Feeder Rhein-Umschlag KG	2 Portalkräne, 2 Reachstacker - Abstellflächen - Bandanlage - Containerstuffing - Containerspezialequipment
Hafen Halle-Trotha	Trimodal Schiene/Straße/ Wasserstraße	Halle-Bremerhaven/Hamburg, Halle-Leipzig-Dresden, A 9, A 14, A 143, B 6, B 100	3 Reachstacker - Abstellflächen - Containerservice - Gefahrgutbereich - 20 Reeferplätze Kühlcontainer
Hafen Dessau- Roßlau	Trimodal Schiene/Straße/ Wasserstraße	Magdeburg-Bremen/Hamburg, Leipzig/Halle-Dresden, A 9, B 184, B 187, Elbe-Containerline (ECL 2000) Binnenschiffahrtlinie (ETS-Elbe) Elbe-Projektline (EPL)	Portalkran - Containerlager - Containerservice
Magdeburg Hansehafen	Trimodal Schiene/Straße/ Wasserstraße	Magdeburg-Stendal-Bremen/ Hamburg, Magdeburg-Leipzig/Halle- Dresden, Hannover-Magdeburg-Berlin, A 2, A 14, B 1, B 71, B 81	Portalkran - Abstellflächen - Gefahrgutfläche - Schwergutfläche 500 t - Containerservice - Anschlussmöglichkeit Ro-Ro-Rampe - Lieferung Landstrom Binnenschiffe
Schkopau	Bimodal Schiene/Straße/	Halle-Großkorbetha-Leipzig, A 9, A 38, A 143, B 91	Containervollportalkran 2 Reachstacker - 2 Ladegleise - Abstellflächen - Gefahrstofflager - Containerservice - Containerreinigungsmöglichkeit - Kippbühne Freilager - Lagermöglichkeiten

Quelle: Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

2.2.4 Luftfrachtverkehr

Der Luftfrachtverkehr wird deutschlandweit bis 2020 um 60% steigen. Mit einem Frachtaufkommen von 760 344 t im Jahr 2011 ist der Leipzig/Halle Airport einer der 10 wichtigsten europäischen Frachtflughäfen und

gehört zu den modernsten Flughäfen Europas. Pro Nacht starten und landen hier mehr als 55 Flugzeuge. Über 50 Zielorte in Europa, Asien und den USA werden derzeit von Leipzig/Halle aus werktäglich im Linienverkehr angefliegen. Der Flughafen hat das Potenzial, den Frachtumschlag

in den nächsten 10 Jahren auf ein Volumen von einer Mio. t pro Jahr auszuweiten. Perspektivisch soll bei Entfernungen bis zu 400 km die aus Übersee kommende Luftfracht über den Schienengüterverkehr weitertransportiert werden. Zum Equipment des Flughafens zählen ein Animal Export Center, eine Veterinärgrenzkontrollstelle sowie eine Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe. Der Luftfrachtumschlagbahnhof bietet ideale Voraussetzungen für einen Warenverkehr, der allen Facetten moderner Logistik entspricht. Insgesamt gesehen hat sich der Logistikdienstleister DHL für einen Standort entschieden, der die Voraussetzungen dafür bietet, das zunehmende Sendungsaufkommen und den verschärften Wettbewerb im globalen Expressgeschäft erfolgreich zu meistern. Das DHL Luftfrachtdrehkreuz bietet langfristig genügend Kapazitäten für die von Experten erwartete weitere Zunahme des Sendungsvolumens im europäischen Luftexpress-Verkehr. Als logistische „Visitenkarte“ erhöht der Hub die wirtschaftliche Attraktivität der Region insgesamt. Unternehmen aus Wachstumsbranchen wie der Informationstechnologie und der Telekommunikation, der Automobil- und Pharmaindustrie profitieren von diesem Drehkreuz in Standortnähe. Dank eines 24-Stunden-Betriebes mit Starts und Landungen über das gesamte Jahr erhalten Unternehmen aus der Region den integrierten Service, den sie für ihre oftmals zeitkritischen Güter und Dokumente brauchen.

Gegenwärtig sind am Standort rund 3 300 Mitarbeiter beschäftigt. Pro Tag

werden durchschnittlich 1 500 t Fracht umgeschlagen. Dabei bearbeitet die 6,5 km lange Sortieranlage, eine der größten Europas, mehr als 100 000 Expresspakete und eilige Dokumente pro Stunde. Damit zählt Leipzig/Halle neben Cincinnati in den USA und Hongkong zu den wichtigsten Hauptumschlagsplätzen im weltweiten Netzwerk von DHL Express.

In Ergänzung zu DHL baut Lufthansa Cargo eine eigene Frachtabfertigung im World Cargo Center am Flughafen auf. In diesem Zusammenhang gründeten DHL Express und Lufthansa Cargo AG die gemeinsame Frachtfluggesellschaft Aerologic, die ab 2009 mit Langstreckenflugzeugen neuester Baureihe ab Leipzig/Halle operiert.

Dies ist die erste Ansiedlung einer eigenständigen und interkontinental operierenden Fluggesellschaft in den neuen Ländern. Das Geschäftsmodell sieht vor, dass Aerologic in erster Linie im Bereich Langstreckenflug tätig ist. Ein anderes Frachtflugunternehmen ist die Air Bridge Cargo. Unabdingbar für die Entwicklung der Drehscheibe Leipzig/Halle ist die dauerhafte Zulassung eines 24-Stunden-Betriebes für den Luftfrachtverkehr, wie durch das Bundesverwaltungsgericht bestätigt. Die Wettbewerbsfähigkeit ist nur bei einem nachfragekonformen Ausbau sowie bedarfsgerechten Betriebszeiten der Flughäfen gewährleistet. Im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ und im Flughafenkonzept der Bundesregierung erfolgten diesbezügliche Festlegungen.

Die Airport Development A/S ist ein privater Investor am Verkehrsflughafen

Magdeburg/Cochstedt, der seit 2010 die Genehmigung hat, diesen zu einem mittleren Logistikzentrum zu entwickeln. Der Flughafen Magdeburg/Cochstedt verfügt über die Betriebsgenehmigung als Verkehrsflughafen mit 24-Stunden-Betrieb. Damit können auf dem Flughafen Personen- und Frachtmaschinen größer 14 t Abfluggewicht starten. Der Flughafenbetreiber des Airports Magdeburg/Cochstedt richtet sein Augenmerk künftig auch verstärkt auf sein zweites Standbein, den Bereich Cargo und Logistik. Ein erster Meilenstein konnte mit der festen Stationierung eines Cargo-Flugzeuges des Typs Antonov 26 erreicht werden. Diese Maschine ermöglicht Transportgeschäfte mit bis zu 5,5 t Fracht. Zukünftig entstehen zwei Cargo Hallen mit 1 000 m² und 7 000 m² Fläche. Perspektivisch stellt das Land Sachsen-Anhalt ein 68 ha großes Gewerbegebiet zur Entwicklung luftaffiner Logistik zur Verfügung.

2.2.5 Der Güterverkehr auf der Elbe, der Saale, an den Kanälen und in den Häfen

Sachsen-Anhalt ist mit insgesamt 580 km Bundeswasserstraßen in das europäische Wasserstraßennetz eingebunden. Hierzu gehören die Elbe, die Saale, die Untere Havel-Wasserstraße, der Mittelland- und der Elbe-Havel-Kanal. Die Elbe als internationale Wasserstraße sowie die Kanäle sind Bestandteil des TEN. Mit den Häfen Magdeburg, Aken und Dessau-Roßlau an der Elbe, Haldensleben am Mittellandkanal und Halle an der Saale gibt

es fünf landesbedeutsame Häfen, die zugleich Schnittstellen des trimodalen Güterverkehrs sind. Die Binnenschifffahrt ist im Land ein wichtiger und unverzichtbarer Verkehrsträger (Abb. 3, S. 20). Der Güterumschlag in den Häfen und Umschlagstellen des Landes hat sich in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich gesteigert. Im Jahr 2011 wurde dieser Trend mit 7,5 Mio. t bestätigt (Tab. 1, S. 10 und Tab. 4, S. 24). Gegenüber dem Jahr 2009 verzeichnet somit das Güterverkehrsaufkommen einen Zuwachs von 9,5 %. Hierbei war der Bau des Wasserstraßenkreuzes, VDE-Projekt 17, ein wesentlicher Faktor. Dieses Bauwerk sorgt für eine vom Wasserstand der Elbe unabhängige Verbindung des Mittellandkanals mit dem Elbe-Havel-Kanal. Gleichzeitig erfolgte mit diesem Projekt eine Anpassung an die moderne Binnenschifffahrt. Seit der Verkehrsfreigabe des Wasserstraßenkreuzes im Oktober 2003 hat sich der Güterumschlag im Bereich des Mittellandkanals deutlich erhöht (Tab. 4, S. 24). Der Container-, Schwergut- und Projektladungsverkehr konnte dabei mehr an Bedeutung (Tab. 5, S. 24) gewinnen. Gegenwärtig ist durch den Bund in Prüfung, ob der Saale eine wichtigere Rolle im Wasserstraßensystem von Sachsen-Anhalt durch den Bau des Saale-Seitenkanals bei Tornitz zukommen wird. Mit dem geplanten Kanalbau insbesondere würde die Region Halle/Leipzig einen Anschluss an das Wasserstraßennetz erlangen und an Attraktivität gewinnen. Auch würde sich dadurch das Gütertransportaufkommen auf der Elbe erhöhen.

Tabelle 4 Güterumschlag Wasserstraßen (in 1.000 t)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Elbe	3 210	3 384	3 184	3 109	3 278	3 489
Mittellandkanal	3 755	3 696	4 386	4 052	3 903	4 050

Quelle: Statistisches Landesamt

Tabelle 5 Containerumschlag Häfen (in TEU)*

	2007	2008	2009	2010	2011
Umschlag Schiff					
Hansehafen Magdeburg	9 840	15 226	11 028	15 000	15 850
Hafen Aken	2 900	4 750	6 220	7 957	9 894
Hafen Haldensleben**	6 250	7 280	14 822	17 736	19 272
Gesamt	18 990	27 256	32 070	40 693	45 016
Umschlag Bahn/LKW					
Hafen Aken	13 400	17 300	17 147	10 814	9 945
Hafen Halle	36 141	45 642	26 639	63 403	71 676
Gesamt	49 541	62 942	54 600	63 403	81 621
Gesamt alle Verkehrsträger	68 531	90 198	86 670	104 096	126 637

Quelle:

* eigene Angaben der Häfen

** ab 2009 neue Zählweise

2.3 Im Fokus

2.3.1 Die Häfen an der Mittel-Elbe als Hinterlanddrehscheibe für die Nord- und Ostseehäfen

Der trimodale Verkehrsträgermix aus LKW, Bahn und Binnenschiff bietet beste Voraussetzungen für eine intelligente Verzahnung und damit für eine ökonomische und vor allem umweltverträgliche Verteilung von Gütermengen, Stichwort Grüner Korridor. Die Häfen Magdeburg, Aken

und Dessau-Roßlau sind über die Elbe nach Hamburg und Tschechien, über das Wasserstraßenkreuz mit Anschluss an den Mittelland- und Elbe-Havel-Kanal umfassend in das Verkehrsnetz eingebunden (Abb. 4, S. 25).

Ferner sind sie mit den Autobahnen A 2, A 9 und A 14 direkt erreichbar. Weitere Verbindungen bestehen über die Schienenwege auf den Bahnstrecken von Hannover nach Berlin, nach Hamburg und Rostock sowie in die Großräume Halle/Leipzig und Dresden.

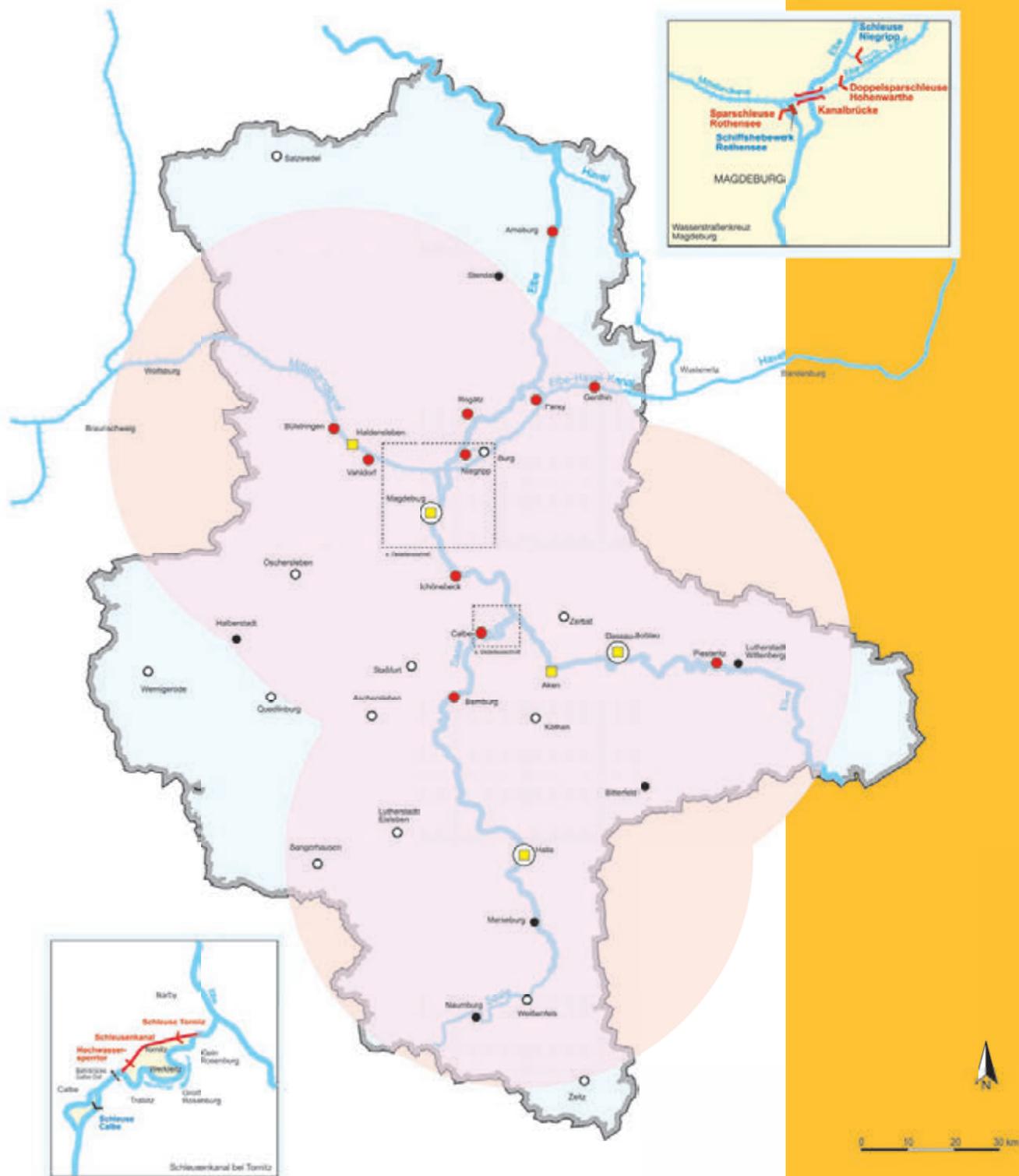


Abb. 4 Wasserstraßenverkehrsnetz

- Oberzentrum
- Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
- Mittelzentrum
- Trimodaler Hafenstandort
- bedeutende Verladestelle
- 50 km-Einzugsgebiet
- Bundeswasserstraße
- schiffbarer Kanal

Sämtliche Häfen an der Mittel-Elbe sowie die Häfen und Umschlagstellen Haldensleben, Bülstringen und Vahldorf am Mittellandkanal ergänzen sich in ihren Stärken. Diese Standorte wurden in den vergangenen Jahren mit erheblichem Aufwand nach den Standards der modernen Binnenschifffahrt und teilweise für die Containerschifffahrt modernisiert. Hinzu kommt eine zunehmende Spezialisierung.

Der Hafen Aken beispielsweise (Abb. 5, S. 27) hat sich durch das Schwergutterminal mit der höchsten stationären Tragkraft an der Elbe zu einer stark frequentierten trimodalen Schnittstelle für die exportorientierten Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus der Metropolregion Mitteldeutschland (Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen) profiliert.

Die Chancen des Hafens in Halle liegen in seiner Anbindung an den mitteldeutschen Raum, was bereits jetzt einen beachtlichen Containerumschlag von der Straße auf die Schiene bringt. Erst wenn die ganzjährige wirtschaftliche Befahrbarkeit der Saale durch den perspektivischen Bau des Saale-Seitenkanals bei Tornitz gewährleistet ist, kann der Hafen Halle sein beachtliches Potenzial vollständig ausschöpfen.

Der Standort Haldensleben wiederum profitiert von seiner Lage am Mittellandkanal und ist schon heute eine bedeutende Schnittstelle für Containerumschläge.

Aufgrund seiner zentralen Lage und der hervorragenden infrastrukturellen Ausstattung verfügt der Magdeburger Hafen über die Voraussetzungen, Mittelpunkt der Hinterlanddrehscheibe für die Seehäfen Bremen, Bremerhaven, Hamburg, Lübeck, Rostock und Stettin zu werden.

Die Anbindung an die Großräume Hamburg, Berlin, Hannover, Dresden, Halle/Leipzig, an das Ruhrgebiet sowie den Chemiestandort Leuna wurde kontinuierlich verbessert. Ab dem Jahr 2013 wird mit der Niedrigwasserschleuse die wasserstandsunabhängige Anbindung an das Kanalnetz hergestellt. Damit ist die Voraussetzung erfüllt, zukünftig die Güterumschlagszahlen zu steigern.

Seit Fertigstellung des Güterverkehrszentrums Hanse-Hafen im Jahr 2007 verfügt der Magdeburger Hafen (Abb. 6, S. 27) am Verbindungskanal Rothensee über ein 40 ha großes Gelände als Ansiedlungsfläche für Industrie- und Logistik-Unternehmen. Hierzu zählt auch ein Containerterminal mit einer Jahreskapazität von 33 000 Containern.

Das KV-Terminal umfasst eine Gefahrgutabstellfläche von 2 850 m², eine Container-/Wechselbehälter Abstellfläche von 4 500 m², eine 60x20 m große Schwerlastfläche an der Kai-kante, ausgelegt für Lasten bis 500 t. Zudem ist eine Ro-Ro-Rampe und ein Portalkran mit maximal 50 t Tragkraft über dem Wasser, der Schiene und der Straße vorgesehen.



Abb. 5 Binnenhafen Aken



Abb. 6 Moderne, satellitengestützte Ortungstechnologien können Umschlagprozesse an Logistikhubs deutlich effizienter gestalten. Als Ergänzung zum Entwicklungslabor im Magdeburger Wissenschaftshafen lassen sich auf der Logistik-Plattform des Galileo-Testfelds im Hanse-Terminal des Magdeburger Hafens die Technologien unter realen Bedingungen untersuchen.

2.3.2 Die Luftfrachtdrehscheibe Leipzig/Halle

Sachsen-Anhalt profitiert von der Nähe zum interkontinentalen Flughafen Leipzig/Halle (Abb. 7, S. 28/ Abb. 8, S. 29), der schon jetzt eine überregionale Bedeutung als Logistik-Drehscheibe besitzt.

Der Standort im Süden Sachsen-Anhalts bietet für diese Branche geradezu ideale Voraussetzungen.

Hierzu zählen:

- fünf überregionale Autobahnen,
- der Bau der A 72 von Leipzig nach Chemnitz,
- mehrere Bahnstrecken,
- mehrere KV-Terminals und
- Ansiedlungsflächen für weitere verarbeitende Unternehmen.

ander verknüpft. Zudem besitzt er eine Tag- und Nachtfluggenehmigung für Frachtflugzeuge. Freie Entwicklungsflächen verschaffen Leipzig/Halle deutliche Standortvorteile gegenüber nationalen und europäischen Wettbewerbern. Darin liegt ein großes Potenzial für weiteres Wachstum. Gerade im Luftfrachtverkehr kommt es entscheidend auf die Bündelung der Verkehre an, um die Flugzeuge effizient auslasten zu können. Insoweit ist der Einzugsbereich einer Luftfrachtdrehscheibe deutlich weiter zu ziehen als der von landgebundenen Drehscheiben, wie beispielsweise im LKW-Verkehr. Im Umkreis von mehr als 100 km wird die eilige Fracht auf den Knoten Leipzig/Halle konzentriert. Der Leipzig/Halle Airport zählt zu den modernsten

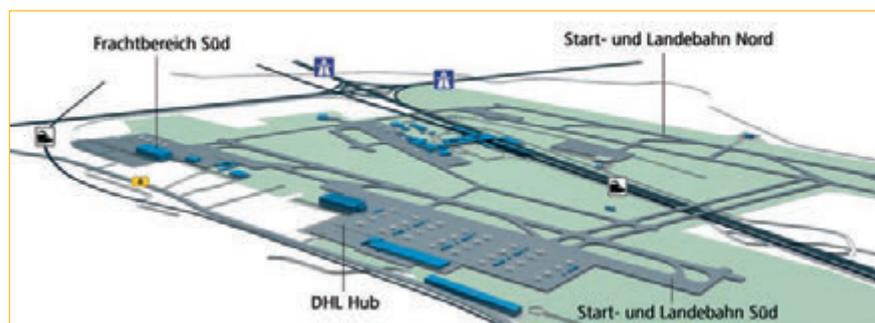


Abb. 7 Start- und Landebahnen

Insbesondere durch die Ansiedlung von DHL hat sich die nationale und internationale Aufmerksamkeit auf den Raum Mitteldeutschland gerichtet. Rund 30 % der Arbeitnehmer kommen allein aus Sachsen-Anhalt. Der Flughafen verfügt über zwei parallele Start- und Landebahnen und ein modernes trimodales Terminal, das Luft, Schiene und Straße optimal mitein-

Flughäfen Europas. Er verfügt über eine leistungsfähige Infrastruktur und ist beispielhaft mit Schiene und Straße verbunden. Der Luftfrachtumschlagbahnhof bietet ideale Voraussetzungen für einen zukunftsorientierten, intermodalen Warenverkehr. Derzeit starten wöchentlich über 300 Flüge zu mehr als 50 Zielen in über 30 Länder.

Mit seinem Frachtaufkommen im Jahr 2011 ist der Leipzig/Halle Airport die Nummer 2 der deutschen Flughäfen. Aus europäischer Sicht rangiert er unter den Top Ten der Frachtflughäfen. Zum Bereitstellen der „schnellen“ Logistik wurde ferner die Bahnstrecke Halle (Saale) - Nordhausen - Kassel durch Re-Investitionsmaßnahmen durchgehend auf 100 km/h ertüchtigt.

2.4 Entwicklung des Außenhandels Sachsens-Anhalts

Die Exportleistung der sachsen-anhaltischen Wirtschaft erreichte im Jahr 2011 einen Wert von rund 14,72 Mrd. € und damit eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,12 Mrd. €. Das entspricht einem Plus von 16,8 %. Das Einfuhrvolumen erhöhte sich im gleichen Zeitraum um



Abb. 8 Flughafen Leipzig/Halle

Schwachstelle ist gegenwärtig das Fehlen einer schnellen Bahnverbindung in die Richtungen Frankfurt/Main und Rhein-Main-Flughafen sowie Mannheim. Zur Vermeidung von Konflikten ist es notwendig, dass mittels raumordnerischer und landesentwicklungsplanerischer Maßnahmen eine Siedlungsbeschränkung in den relevanten Arealen erfolgt.

21,3 % auf rund 14,78 Mrd. €. Die Importe übertrafen damit erstmals leicht die Exporte. Der europäische Binnenmarkt blieb der mit Abstand wichtigste Handelspartner für Ausfuhren aus Sachsen-Anhalt. In die EU-Länder gingen 2011 rund 70,5 % (10,38 Mrd. €) der Gesamtausfuhren. Die Importe aus den EU-Ländern betragen im vergangenen Jahr

6,61 Mrd. €, was einem prozentualen Anteil am Gesamtimport von 44,6 % entspricht. Wichtigstes Exportland im EU-Raum bleibt unverändert Polen mit einem Ausfuhrvolumen von 1,87 Mrd. €. Dies entspricht einem Anteil am sachsen-anhaltischen Gesamtexport von 12,7 %, gefolgt von Italien (1,09 Mrd. €, 7,4 %) und Frankreich (1,06 Mrd. €, 7,2 %).

Im Ranking der Importländer Sachsen-Anhalts belegt nach wie vor Russland mit einem Importvolumen von 5,45 Mrd. € und einem Anteil von 36,7 % am Gesamtimport die Spitzenposition. Für diesen vergleichsweise hohen Einfuhranteil sind ursächlich die umfangreichen russischen Erdöl- und Erdgaslieferungen verantwortlich.

Weitere wichtige EU-Importländer im Jahr 2011 waren Polen mit einem Einfuhrvolumen von 1,25 Mrd. €. Dies entspricht einem Anteil am sachsen-anhaltischen Gesamtimport von 8,4 %. Andere wichtige EU-Importländer sind die Niederlande mit 914 Mio. € und Großbritannien mit 634 Mio. €. Das entspricht einem Anteil am sachsen-anhaltischen Gesamtimport von 6,2 % bzw. 4,3 %. China besitzt mit einem Exportvolumen von 611,3 Mio. € einen Anteil von 4,2%, was im Ranking Platz 9 ausmacht. Damit ist China wichtigstes asiatisches Exportland. Nennenswerte asiatische Exportländer sind weiterhin Indien mit 131,3 Mio. € und Saudi-Arabien mit 99,2 Mio. €.

Auch als Importland ist China mit 918,7 Mio. € und einem Anteil von 6,2 % an den Gesamtimporten der

wichtigste asiatische Handelspartner und belegt Platz 3 im Ranking der Importländer Sachsen-Anhalts. Hier gefolgt von Indien mit 238,1 Mio. €. Dies entspricht etwa 25% des Importaufkommens von China.

Wichtigstes Exportland des amerikanischen Kontinents sind die USA mit Exporten in Höhe von 526,9 Mio. €, was einen Anteil von 3,58 % entspricht. Wichtigstes amerikanisches Importland 2011 waren ebenso die USA mit 158,9 Mio. €. Die Beziehungen zu den afrikanischen Ländern bleiben für den Außenhandel Sachsen-Anhalts von untergeordneter Be-



Abb. 9 Verladung Pferde am Flughafen

deutung. Ausnahmen bildeten Südafrika mit einem Exportvolumen von 52,5 Mio. € sowie Ägypten (46,6 Mio. €) und Tunesien (22,8 Mio. €).

Warenstruktur des Außenhandels

Hinsichtlich der Warenstruktur der Ausfuhren dominierten nach den vorläufigen statistischen Angaben 2011 die Enderzeugnisse mit 36,7 %, gefolgt von den Vorerzeugnissen mit 32,0 %. An dritter Stelle standen die Halbwaren mit 13,6 %.

Wichtigste Export-Warenuntergruppen: Kunststoffe (1,5 Mrd. €), pharmazeutische Erzeugnisse (1,1 Mrd. €) und Halbzeuge aus Kupfer und Kupferlegierungen (948,2 Mio. €). Bei den Importen überwog 2011 die Warengruppe der Rohstoffe mit 39,3 %. Es folgten die Enderzeugnisse mit 26,6 % und Vorerzeugnisse mit 14,6 %.

Wichtigste Import-Warenuntergruppen: Erdöl/Erdgas (5,7 Mrd. €), pharmazeutische Erzeugnisse (943,0 Mio. €) und chemische Vorerzeugnisse (836,9 Mio. €).



Tabelle 6 Exportentwicklung ausgewählter Branchen Sachsen-Anhalts

Berichtsjahr 2011	Auslandsumsatz I. - IV. Quartal 2011				Exportquote	
	absolut Mio. €	VÄ gg. Vorjahr in %	Anteil an insgesamt in %	Anteil Euro- zone am Export in %	I. Quartal in 2010 in %	I. Quartal in 2011 in %
Ausgewählte Branchen						
Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	935,9	10,2	8,6	53,9	14,8	15,4
Herstellung von Holz-, Flecht-, Korb- und Korbwaren (ohne Möbel)	165,2	3,9	1,5	86,4	33,9	33,3
Herstellung von Papier-, Pappe und Waren daraus	559,9	6,9	5,1	50,0	44,1	44,1
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	2 745,2	38,5	25,1	44,5	41,5	45,5
Herstellung von pharmazeutischen Erzeugnissen	473,8	28,8	4,3	31,2	31,8	38,2
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	547,8	15,8	5,0	63,3	31,0	31,4
Herstellung von Glas- und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	260,5	-1,7	2,4	71,8	19,7	17,0
Metallerzeugung und -bearbeitung	1 715,9	26,5	15,7	58,1	48,6	50,3
Herstellung von Metallerzeugnissen	353,4	32,4	3,2	49,3	19,1	21,1
Herstellung von DV-Geräten elektronischen und optischen Erzeugnissen	571,1	-28,6	5,2	35,1	45,8	41,2
Herstellung von elektrische Ausrüstungen	84,7	36,6	0,7	51,7	21,8	21,8
Maschinenbau	871,4	15,9	8,0	36,9	42,3	44,5
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	163,9	127,7	1,5	79,2	17,3	24,7
Sonstiger Fahrzeugbau	46,7	-48,7	0,4	62,5	27,0	9,6
Herstellung von Möbeln	56,2	2,1	0,5	90,5	15,6	15,3
Reparatur u. Installation von Maschinen und Ausrüstungen	54,8	1,6	0,5	83,4	7,9	8,8
Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden, Verarbeitendes Gewerbe	10 940,4	14,3	100	53,9	27,5	27,8

Quelle: Statistisches Landesamt;
eigene Darstellung und Berechnung MW

2.5 Anforderungen der Schlüsselindustrien

2.5.1 Chemische Industrie

Die Entwicklung der chemischen Industrie und der Raffinerien in Sachsen-Anhalt und Mitteldeutschland ist eine Erfolgsgeschichte. So nimmt dieser Industriebereich im Land einen Anteil von 17,7 % an der Gesamtindustrieproduktion ein, wobei in 67 Betrieben rund 15 800 Mitarbeiter beschäftigt sind. Im Jahr 2011 wurde ein Umsatz von ungefähr 6,2 Mrd. € erwirtschaftet.

Damit nimmt die chemische Industrie gemessen am Umsatz den 2. Platz innerhalb des verarbeitenden Gewerbes ein. Tendenziell steigen Umsatz und Export von Jahr zu Jahr an. Allein der Vergleich von 2010 zu 2011 weist eine Steigerungsrate von jeweils 3,3 % auf. Der Auslandsanteil des Umsatzes liegt bei rund 45 % (Tab. 6, S. 32). Im Jahr 2010 wickelten die Chemiebetriebe Sachsen-Anhalts 53 % ihres Exportgeschäfts mit Ländern außerhalb der Euro-Zone ab (Osteuropa und Asien) und eröffneten damit erfolversprechende Perspektiven für diese Branche.

Die wichtigsten Standorte der chemischen Industrie befinden sich in Bernburg, Leuna, Schkopau, in Bitterfeld-Wolfen, Zeitz und Piesteritz (Sachsen-Anhalt) sowie in Böhlen (Sachsen) und Schwarzheide (Brandenburg). Gerade für Sachsen-Anhalt ist die chemische Industrie ein bedeutender Wirtschaftszweig, der auch künftig weiterentwickelt und gestärkt werden soll.

Insgesamt ist die Branche in Mitteldeutschland Vorreiter im weltweiten Strukturwandel. Für die weitere Entwicklung und die Gewinnung von Industrieansiedlungen sowie für die Nutzung der sich aus der EU-Osterweiterung ergebenden Chancen sind die Verkehrsinfrastruktur, die Erreichbarkeit der Standorte, die Verbindungen zu Kunden und Lieferanten sowie günstige Transportkostenstrukturen von entscheidender Bedeutung.

Zusätzliche Investitionen würden das Transportaufkommen weiterhin wachsen lassen. Strategisch soll die Erreichbarkeit zukünftiger Märkte verbessert werden. Hierbei sollten die logistischen Strukturen anhand der heutigen und künftig zu erwartenden Produktströme ausgebildet werden.

Vordringlich sind aus der Sicht der chemischen Industrie folgende Ziele:

- Voraussetzungen dafür schaffen, dass Eisenbahn und Binnenschifffahrt entsprechend den Empfehlungen des Verbandes der Chemischen Industrie unter Beachtung von Sicherheit und Umwelt größere Bedeutung für Chemikalientransporte erlangen.
- Aufbau und Vernetzung von Logistikzentren für den Kombinierten Verkehr, da Verkehrsdrehscheiben eine große Anziehungskraft für Investitionen entfalten. Dem Ausbau der Verkehrsknotenpunkte in Ostdeutschland kommt deshalb große Bedeutung zu.

- Bei der Verwirklichung der BVWP 2003 festgelegten Projekte des vordringlichen Bedarfs dürfen keine weiteren Verzögerungen zugelassen werden. Insbesondere betrifft dies das VDE-Projekt Nr. 8.2 Eisenbahnverbindung Erfurt–Halle/Leipzig.
- Besonders wichtig für die weitere Stärkung der Chemiestandorte in Sachsen-Anhalt ist die bessere Verknüpfung mit den Märkten Osteuropas.
- Die europäischen Pipeline-Netzwerke sollten als europäische Verkehrsträger anerkannt werden.

Dies betrifft einerseits die Verbindungen nach Polen und über Polen in die Baltischen Staaten und nach Russland, Weißrussland und die Ukraine sowie andererseits die Verbindungen in die Tschechische Republik und über die Tschechische Republik in die südosteuropäischen Staaten. Alternativ bieten sich kombinierte Transportketten über die Ostseehäfen an. Für die Chemiestandorte um Halle und Bernburg bietet sich die ganzjährige wirtschaftliche Schiffbarkeit der Saale bis Halle-Trotha als Wettbewerbsvorteil an, zumal der Verlagerungseffekt auf das Wasser sehr umweltfreundlich ist.

2.5.2 Maschinen- und Anlagenbau

Mit einer profilierten Wissenschaftslandschaft, innovativen Zulieferbetrieben, gut ausgebildeten Fachkräften und einer an den Unternehmerbedürfnissen ausgerichteten Wirtschaftspolitik hat sich der Maschinen- und Anlagenbau in Sachsen-Anhalt zu einer tragenden Wirtschaftskraft entwickelt.

Der Maschinenbau besitzt eine lange Tradition in Sachsen-Anhalt. Er gehört zur Kernindustrie und seine Außenwirkung setzt positive Akzente für das Land. Die lange Industriegeschichte sorgt bei der Bevölkerung für eine breite Identifizierung und hat ein hervorragendes Arbeitskräftepotenzial hervorgebracht.

Seit 2006 befindet sich der Maschinenbau in Sachsen-Anhalt bei Beschäftigung, Umsatz und Export im Aufwärtstrend. Im Jahr 2010 beschäftigten die ansässigen Unternehmen rund 11 000 Mitarbeiter und erlösten mehr als 1,8 Mrd. € Umsatz. Außerdem gibt es 2010 im Vergleich zu 2005 jahresdurchschnittlich rund ein Drittel mehr Beschäftigte und der Umsatz legt um rund 55 %, der Export sogar um nahezu zwei Drittel zu. Somit gehört der Maschinenbau auch im Jahr 2010 mit zu den Spitzenbranchen im Exportgeschäft der Industrie des Landes. Mit neuen Systemlösungen und der Systemkompetenz im Land wurden Kunden aus der Grundstoffindustrie, der Metallurgie, der Papierindustrie und dem Kraftwerks- und Chemieanlagenbau aus der gan-

zen Welt gewonnen. Die Produktion von Windkraftanlagen, Solarzellen, Hebe- und Förderzeugen, Baumaschinen- und Bergwerksausrüstungen ist Struktur bestimmend für die Branche in Sachsen-Anhalt. Das Land Sachsen-Anhalt ist heute der herausragende Standort für die Herstellung von Anlagen alternativer Energiegewinnung in Deutschland. Der Transport insbesondere großer Anlagen benötigt eine für diese Abmessungen leistungsfähige Transportinfrastruktur und ist daher besonders auf Schiene sowie Wasserstraße angewiesen.

2.5.3 Automobilzulieferindustrie

Die Automobilzulieferindustrie konnte sich in den zurückliegenden Jahren zu einer viel beachteten Branche in Sachsen-Anhalt entwickeln. Dazu gehören Unternehmen im Bereich des Leichtmetallgusses, des Sondermaschinenbaus und der Kunststoffverarbeitung sowie produktnaher Dienstleister. Die Zulieferer bedienen ausschließlich Automobilfinalproduzenten in anderen Bundesländern. Es werden alle namhaften Automobilhersteller mit Teilen und Systemen beliefert. Hierbei setzen Unternehmen wie VW, BMW und Mercedes-Benz bei Leichtmetallmotorblöcken, Lenkungs- und Getriebeteilen, Innenausstattungen und Kunststoffkomponenten auf das Know-how aus dem Land Sachsen-Anhalt. Die Fertigung erfolgt in 260 Unternehmen mit mehr als 22 000 Beschäftigten. Die Aktivitäten dieser Branche werden durch das Cluster MAHREG

Automotive gebündelt. Die Branche strahlt durch ihre Zulieferung, aber auch mit ihrem Transportbedarf vor allem stark in den Westen und in den Süden der Bundesrepublik Deutschland aus. Der Ausbau des Rangierbahnhofs Halle ist daher ein wichtiger Faktor für den Transport auf der Schiene. Da die Zulieferung nicht nur auf der Schiene erfolgt, sondern in starkem Maße auch auf der Straße, geht es vor allem um die Entwicklung der Infrastruktur von Bundesfernstraßen. Aus diesem Grund hat neben dem Lückenschluss der A 14 die Fertigstellung der Umgehungen von Halle eine große Bedeutung.

2.5.4 Nahrungs- und Futtermittelindustrie

Die Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln ist eine der strukturbestimmenden Branchen der Industrie Sachsen-Anhalts. Mit Anteilen von 17 % der Beschäftigten und 16,5 % des Umsatzes im verarbeitenden Gewerbe nimmt sie einen Spitzenplatz im Branchenvergleich ein. Der Umsatz beträgt etwa 5,74 Mrd. €. Auch erhöhten sich die Beschäftigtenzahlen kontinuierlich bis zum Jahr 2010 auf rund 17 700 Personen oder 9,5 % mehr als 2005. Allerdings produziert die Nahrungs- und Futtermittelindustrie größtenteils für regionale Märkte einhergehend mit einem hohen Transportaufkommen auf der Straße. Daher bleibt das erklärte Ziel die Erschließung neuer Märkte im Ausland. Derzeit liegt der Gesamtexport bei nur 9 %, aber die Exportquote

ist eineinhalbmal so hoch im Vergleich zum Jahr 2005. Nennenswerte Produkte der Branche sind neben Nahrungs- und Genussmitteln, Düngemittel, Zuckerrüben und zunehmend Raps sowie weitere Pflanzen zur Energieerzeugung. Gerade während der Ernte führt dies zu einem sehr hohen, territorial begrenzten Transportaufkommen auf den Straßen des Landes. Um diesen Stoßzeiten entgegenzuwirken, ist einerseits eine gut funktionierende Infrastruktur notwendig, andererseits ist der Fokus auf eine Transportverlagerung zu anderen Verkehrsträgern zu legen. Eine Möglichkeit ist die verstärkte Verladung beispielsweise von Getreide auf Binnenschiffe. Hervorzuheben sind dabei die Möglichkeiten des Getreideumschlags an den Umschlagstellen Vahldorf und Bülstringen am Mittel-landkanal.

2.5.5 Energieproduktion, erneuerbare Energien

Sachsen-Anhalt zeigt bei der Energieproduktion zwei Gesichter. Ein wesentliches Standbein ist die traditionelle und konventionelle Energieproduktion vorrangig mittels Braunkohle. Die Rohförderung lag 2010 bei rund 8,5 Mio. t. Der Transport erfolgt größtenteils bimodal, wobei der Hauptteil auf die Schiene entfällt. Sein zweites Gesicht zeigt das Land mit der zukunftsorientierten Branche der erneuerbaren Energien. In Sachsen-Anhalt ist um dieses Themenfeld eine große Industrie- und Forschungslandschaft entstanden.

Davon zeugen das Solar Valley bei Bitterfeld-Wolfen und Enercon in Magdeburg, die in Sachsen-Anhalt angesiedelten größten Biomasseverarbeitungsanlagen sowie die Produktionskapazitäten für Bioethanol und -diesel. Die Dichte an Industrieunternehmen im Bereich der Photovoltaik in Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt ist weltweit einzigartig. Die Branche hat sich im Cluster Solar Valley Mitteldeutschland organisiert.

Hierzu gehören führende Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Hochschulen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Komplettiert wird dieser Verbund durch strategische Partnerschaften zu Unternehmen und Forschungseinrichtungen außerhalb des Zusammenschlusses. Die deutsche Photovoltaikbranche hat allein 2008 knapp 2,2 Mrd. € in den Auf- und Ausbau von Produktionskapazitäten gesteckt. Die Investitionen wurden dabei vor allem in Mitteldeutschland realisiert. Neben der Photovoltaikbranche ist ein wesentlicher Faktor die Herstellung von Windenergieanlagen. Hier erfolgen die Transporte neben Schwerlasttransporten auf der Straße auch lokal mit der Eisenbahn und überregional per Schiff und auf der Schiene.

2.5.6 Holz- und Papierindustrie

Das Holz- und Papiergewerbe verzeichnet in Sachsen-Anhalt ein stetiges Umsatzwachstum. Bis zum Jahr 2010 zeigt die Entwicklung deutlich nach oben. So betrug im Jahr 2010 der Umsatz 1,19 Mrd. €, ein Viertel mehr

als im Vorjahr 2009. Als Standorte der Holz- und Papierindustrie haben sich besonders die Altmark mit dem Zellstoffwerk Stendal und der Raum Magdeburg etabliert. Diese Branche ist im besonderen Maße auf die Schieneninfrastruktur angewiesen, die entsprechend optimiert werden muss, wie am Beispiel der Holzverladepunkte Hettstedt und Rottleberode zu sehen ist. Gegenwärtig wird beispielsweise durch die Regionale Planungsgemeinschaft Harz untersucht, ob neue Holzverladepunkte entstehen können. Neben Schiene und Straße wird perspektivisch bei überregionalen Transporten der Binnenschifffahrt eine größere Bedeutung zukommen.

2.5.7 Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden

Steine- und Erden-Rohstoffe stellen in Sachsen-Anhalt einen wichtigen, aufstrebenden Wirtschaftszweig dar. Der traditionelle oberflächennahe Bergbau zeigt seit Jahren ein kontinuierliches Leistungsvermögen. Zusammen mit der Industrie der Gewinnung von oberflächennahen Baurohstoffen ist der Bergbau ein wichtiger Partner für die Bauwirtschaft. Die Bergbaubetriebe erzielten im Jahr 2010 einen Umsatz von 1,8 Mrd. €.

Die meisten Steine- und Erden-Betriebe in Sachsen-Anhalt haben eine mittlere Fördermenge zwischen 10 000 und 100 000 t pro Jahr. Bei den sehr großen Betrieben mit einer Förderung von mehr als 1 Mio. t handelt es sich



Abb. 10 Ausgewählte Distributionszentren

Ausgewählte Distributionszentren	
1	Hermes/ Otto, Haldensleben OTTO
2	Toys 'R' Us, Horbke TOYS 'R' US
3	Deutsche Post, Osterweddingen DEUTSCHE POST
4	EDEKA, Osterweddingen EDEKA
5	ALDI Nord, Könnern ALDI
6	REWE Foodservice, Quies REWE
7	Ernstings Family, Klieken ERNSTINGS
8	Rossmann, Landsberg ROSSMANN
9	Deutsche Post, Landsberg DEUTSCHE POST
10	Zur Rose, Halle/Saale ZUR ROSE
11	Kaufland, Unterkaka KAUFLAND
12	Arvato, Quies ARVATO

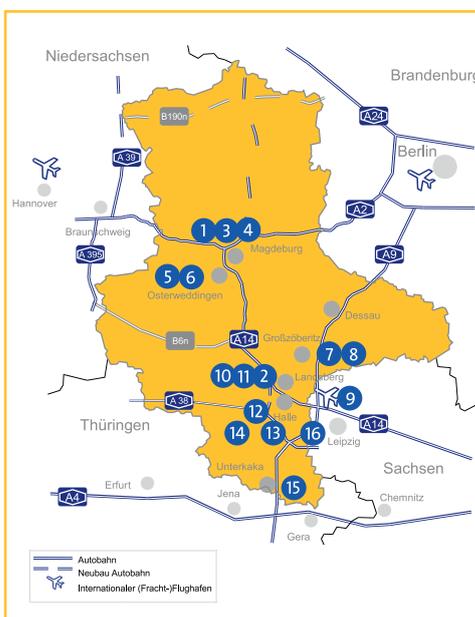


Abb. 11 Ausgewählte Logistik- und Transport-Unternehmen

Ausgewählte Logistik- und Transportunternehmen	
12	Dachser, MD, Landsberg DACHSER
3	Schenker, Magdeburg SCHENKER
4	Nagel Group, MD, Großkugel NAGEL
5	Hellmann, Osterweddingen HELLMANN
6	Wolter Koops, Osterweddingen WOLTER KOOPS
7	Rosner Logistik, Großzöberitz ROSNER
8, 9	DHL, Großzöberitz DHL
10	DHL, Großzöberitz DHL
11	Fixemer, Landsberg FIXEMER
12	Simon Hegele, Halle/Saale SIMON HEGELE
13	Finsterwalder, Halle/Saale FINSTERWALDER
14	Hoyer, Schkopau HOYER
15	Offergeld, Unterkaka OFFERGEDL
16	Kühne + Nagel, Großlehna (Sachsen) KÜHNE + NAGEL

vorrangig um Werke der Hart- und Kalksteinproduktion. Das gewonnene Baustoffaufkommen von Kies, Sand, Kalkstein, Schotter, Splitt und Ton sowie weitere Erschließungen oder Produktionserweiterungen, wie im Raum Dittfurt, lassen Potenziale für den Transport per Schiene erkennen.

2.5.8 „Drehscheiben“

Verkehrsdrehscheiben sind Nervenzentren einer modernen Mobilitätsgesellschaft. Sie rufen einen Ansiedlungseffekt bei Branchen hervor, die einen solchen Hub nutzen, um Güter weiterzuverarbeiten, zu veredeln, zu lagern oder zu verteilen. Die im Logistikbereich tätigen Unternehmen (Abb. 10 und 11, S. 37) sowie die Verkehrsinfrastruktur einschließlich der ZBA und Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs sind wesentliche Bestandteile der Drehscheibe Mitteldeutschland.

Ihre Weiterentwicklung in der Mitte und im Süden des Landes ist durch die Verbesserung der logistischen Rahmenbedingungen sowie der Angebote im Kombinierten Verkehr konsequent und mit höchster Priorität voranzutreiben. Für den West-Ost-Verkehr sowohl als Hinterland der ARA-Häfen sowie der Häfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg und zunehmend für die Adria-Häfen sind die Regionen Berlin/Brandenburg, Leipzig/Halle sowie Nürnberg/Oberfranken von wachsender Bedeutung.

Die zwar kleinere, jedoch rasch bekannter werdende Logistikregion Magdeburg wird immer mehr Hinterland- sowie Verbindungsfunktionen zwischen den großen Logistikregionen übernehmen.

Während die Region Mitteldeutschland um den Flughafen Leipzig/Halle zu einer internationalen Drehscheibe für den Personen- und den Frachtverkehr wird, entwickeln sich die trimodalen Hafenstandorte so-

wie bimodale Standorte im Umfeld von wichtigen Industrieanlagen der Region zu Drehscheiben mit unterschiedlicher qualitativer Ausprägung. Durch das Aufeinandertreffen vieler Menschen im Rahmen des Personen- und Güterverkehrs kommt es auch zum Austausch von Informationen und Wissen. Schnittstellen wie Flughäfen und Bahnhöfe entwickeln sich auf diese Art und Weise zunehmend zu Wissens- und Innovationsdrehscheiben. Die neuen „Airport Cities“ sind markante Beispiele dafür.



Abb. 12 Dachser auf dem Flughafen Leipzig/Halle



Abb. 13 Magdeburger Hafen GmbH





3. Konzeptionelle Grundlagen



3.1. Mitteilung der Kommission „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“

Die EU-Kom verabschiedete im Oktober 2007 ein Maßnahmenpaket, um den Güterverkehr effizient und nachhaltig zu gestalten. Es umfasst Vorschläge zur Verbesserung der Logistik in den Bereichen der Hafenpolitik und dem am Güterverkehr orientierten Bahnausbau. Den Initiativen ist gemein, die Verkehrsträger weiter zu entwickeln. Dazu zählen die Optimierung des Güterverkehrsmanagements, die Erleichterung des Aufbaus von Güterverkehrsketten, die Vereinfachung von Verwaltungsverfahren und die Verbesserung der Qualität in der gesamten Logistikkette. Kernziel ist die Förderung der Nachhaltigkeit sowie die Senkung des Energiebedarfs und der Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgasemissionen. Einer der Schwerpunkte der EU-Kom zum „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ ist das Konzept der „Grünen Korridore“. Gemeint sind Güterverkehrskorridore, die sich durch geringe Auswirkungen auf Mensch und Natur auszeichnen, mit

dem Fokus auf den Ausbau der Schienen- und Wasserwege.

3.2 Hochrangige Gruppe für Logistik auf europäischer Ebene initiiert

Im Juni 2012 hat die EU-Kom eine Hochrangige Gruppe für Logistik ins Leben gerufen, welche Spitzenvertreter des europäischen Verkehrs- und Logistiksektors vereint und eine strategische Beratungsfunktion bei verkehrspolitischen Maßnahmen in der EU übernimmt. Diese Gruppe wird in den nächsten Jahren die künftigen Herausforderungen für die europäische Verkehrspolitik erörtern und gemeinsam Handlungsempfehlungen für eine bessere Rahmensetzung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Logistikbranche entwickeln. Unter Leitung des für Verkehr zuständigen Vize-Präsidenten der EU-Kom sind hier Logistikdienstleister, Verkehrsunternehmen, Hafen- und Terminalbetreiber sowie Forschungseinrichtungen, Informationstechnik-Unternehmen und die Sozialpartner eingebunden.

3.3 „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ der Bundesregierung

Ergänzend zum EU-„Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ hat die Bundesregierung einen „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ erarbeitet.

Güterverkehr und Logistik werden hier als entscheidende Faktoren für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft bezeichnet. Bei der Erarbeitung des Masterplans hat das BMVBS im Dialog mit Vertretern aus Wirtschaft, Industrie, Transportgewerbe und den Verladern übergreifende Fragen von Güterverkehr und Logistik erörtert. Themen sind Infrastruktur, Technologie, Beschäftigung und Ausbildung sowie der Umweltschutz einschließlich CO₂-Ausstoß, Schadstoffemissionen und Lärm.

Die Leistungsfähigkeit der wichtigen Export- und Importdrehkreise soll gestärkt werden. Dabei geht es um den marktaffinen Ausbau der Kapazitäten, die Entwicklung von Zufahrten und Hinterlandanbindungen und die Gestaltung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen.

3.4 Ausgewählte Logistikinitiativen der Bundesländer

Der Erfahrungsaustausch mit Logistikinitiativen anderer Bundesländer ist ein kontinuierlicher Prozess, an dem sich Sachsen-Anhalt intensiv beteiligt. Im Fokus steht der mitteldeutsche Raum mit Sachsen und Thüringen. Aus Sicht der unterschiedlichen Logistikakteure machen politische Gren-

zen bei der Entwicklung der Logistik keinen Sinn. Weitere für Sachsen-Anhalt als Hinterlandstandort wichtige Initiativen kommen von den Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven. Für die Entwicklung länderübergreifender Transportketten in den Osten sind Berlin/Brandenburg und Mecklenburg/Vorpommern von maßgeblicher Bedeutung.

3.5 Elbe/Oder zur Infrastrukturentwicklung

Rund 37 Mio. Menschen, 8 % aller EU-Bürger, leben in der Region an Elbe und Oder. Seit der EU-Osterweiterung kann diese Region wirtschaftlich zusammenwachsen. Dieses Anliegen verfolgt auch die Kammerunion Elbe/Oder – ein freiwilliger Zusammenschluss von 32 polnischen, tschechischen und deutschen IHK'n seit dem Jahr 2000. Die IHK'n Halle-Dessau und Magdeburg sind seit Beginn aktiv dabei. Es gibt noch erhebliche strukturelle, besonders infrastrukturelle Probleme. Als Elbanrainer ist Sachsen-Anhalt eine wichtige Teilregion. Eine weitere Verbesserung der Verkehrswege in diesem Gebiet fördert auch die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen. Das Land unterstützt die Analysen und Forderungen der Kammerunion Elbe/Oder bei regionalen und überregionalen Positionen, insbesondere die Studie „Ökonomische Entwicklungsperspektiven in der Kammerunion Elbe/Oder“ und das Programm der Kammerunion Elbe/Oder - „Brücken über Elbe und Oder“.



4. Infrastruktur- und begleitende Maßnahmen



4.1 Transeuropäisches Verkehrsnetz und Paneuropäische Korridore

Status Quo

Der Handel mit den neuen EU-Mitgliedsstaaten wird in den nächsten Jahren die höchsten Zuwachsraten bringen. Dies bedingt einen weiteren Ausbau der Ost-West-Verbindungen. Das Europäische Parlament und der Rat haben gemeinsame Leitlinien für den Aufbau eines TEN festgelegt und Projekte für den Aufbau dieses Netzes beschlossen.

Die EU-Kom unterstreicht die Notwendigkeit der Erweiterung der TEN mit einem Grünbuch zur zukünftigen Ausgestaltung. Ihre vorliegenden Finanzierungsvorschläge für die Förderung als vorrangig eingestufte Projekte für den Zeitraum 2007–2013 decken nur teilweise den Bedarf.

Hervorzuheben ist die Einstufung der europäischen Verbindung „Hochgeschwindigkeitszug/Kombinierter Verkehr Nord-Süd“ (Berlin-München-Palermo) als ein vorrangiges TEN-Vorhaben. Ein Bestandteil dieses Projektes, die Strecke Erfurt-Halle/Leipzig (VDE Nr. 8.2), ist elektrifiziert und zweigleisig vorgesehen. Grundlage für die Verknüpfung des TEN mit den mittel- und osteuropäischen Staaten sind die PEK (Abb. 14, S. 43). Sie stellen die Weiterentwicklung der großen Verkehrsachsen in Westeuropa dar.

Ihre Festlegung basiert auf Abstimmungen der EU-Kom, der Staaten der Europäischen Freihandelszone, der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und der Internationalen Finanzinstitute mit den Staaten Mittel- und Osteuropas (z.T. mittlerweile EU-Staaten).



Abb. 14 Paneuropäische Korridore (Quelle: Honza.havlicek/CC-by-sa 3.0)

Bedeutung für Sachsen-Anhalt und den Mitteldeutschen Raum haben folgende PEK:

- Nr. II** Berlin – Warschau – Minsk –
Moskau – Nishnij Nowgorod
- Nr. III** Berlin/Dresden – Breslau –
Kattowitz – Krakau –
Lemberg – Kiew
- Nr. IV** (Berlin–) Dresden/Nürnberg –
Prag – Wien/Bratislava –
Budapest – Arad – Craiova –
Sofia – Thessaloniki/
Plovdiv – Istanbul.

Wichtig ist die Anbindung des mitteleuropäischen Wirtschaftsraums über die Stärkung der „Antennen“. Darunter versteht man die regionalen Verkehrswege an den PEK.

Maßnahme 1: Position des Landes zur Revision der Transeuropäischen Netze

Im Oktober 2011 hat die EU-Kommission Ihren Vorschlag für eine neue TEN-Richtlinie vorgelegt. Obwohl das Land Sachsen-Anhalt seine Vorstellungen in Bezug auf den hier so genannten Elbkorridor noch nicht ganz hat einbringen können, wird der vom



Abb. 15 Multimodal EU4SEA AXIS

Land eingeschlagene Weg bestätigt. Die wichtige Rolle der Binnenwasserstraße Elbe wurde von der EU ausdrücklich bestätigt und die Elbe voll in das TEN-Netz integriert.

Das Land strebt auch weiterhin die Anerkennung des multimodalen Elbkorridors Prag-Dresden-Leipzig-Halle-Magdeburg-Hamburg/Stettin an, der die wichtigsten Verkehrsachsen in Sachsen-Anhalt umfasst. Der Korridor schließt nördlich von Hamburg nahtlos an die landseitige Verbindung zur Fehmarn-Belt-Querung an. Perspektivisch ist diese Verbindung zwischen Skandinavien und Südosteuropa sehr viel versprechend.

Maßnahme 2: Umsetzung der Investitionen für das Transeuropäische Verkehrsnetz

Im Rahmen der Verhandlungen mit Bund und Bahn wird das Sachsen-Anhalt die Umsetzung weiterer Investi-

tionen für den Abschnitt Erfurt-Halle/Leipzig anmahnen, insbesondere im Hinblick auf den Realisierungszeitraum.

Maßnahme 3: Ausbau der europäischen Pipeline-Netzwerke

Auch aus Landessicht muss der Ausbau der Pipeline-Netze in Europa als Instrument zur Reduzierung des allgemeinen Verkehrsaufkommens und der Schadstoffbelastung stärker in den Mittelpunkt gerückt werden.

Eine entsprechende Initiative hat die Hochrangige Gruppe zur Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit der Chemieindustrie in Europa gestartet. Als Binnenstandorte berührt das die Chemiestandorte in Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen und Brandenburg in besonderer Weise.

4.2 Straßen und Brücken

Status Quo

Die Hauptlast des Güterverkehrs wird von der Straße getragen. Seit 2007 richtet sich das BMVBS am bis 2015 geltenden IRP für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes aus, der auf den Bedarfsplan der Bundesfernstraßen beruht. Er enthält für das Bundesland Sachsen-Anhalt Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs im Bereich der Autobahnen und der Bundesstraßen im Gesamtwert von rund 2,9 Mrd. €. Neben den Bundesfernstraßen sind die im „Landesverkehrswegeplan, Teil: Straße“ verankerten Maßnahmen umzusetzen. Aufgrund einer umfassenden Mängelanalyse wurde der Bedarf für den Neubau von Landesstraßen und für die Erhaltung bestehender Fahrbahnen und Brücken im Zuge von Landesstraßen festgestellt. Infolge der bereits vorhandenen hohen Straßennetzdichte haben die Aufgaben zur Erhaltung sowie zum Um- und Ausbau von Landesstraßen Priorität gegenüber dem Neubau.

Die zunehmende Verkehrsdichte und der steigende Zeitdruck führen zu einer wachsenden Belastung der Fahrerinnen und Fahrer. Überforderung und Übermüdung durch zu lange Lenkzeiten und nicht eingehaltene Ruhezeiten gefährden die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Dem tragen die seit 2007 geltenden verschärften EU-Sozialvorschriften Rechnung.

Erforderlich ist insbesondere ein flächendeckendes Parkraumangebot an den Autobahnen.

Maßnahme 4: Umsetzung des IRP 2011 – 2015 des Bundes

Das Land fordert vom Bund die Umsetzung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen sowie des bis 2015 geltenden IRP ohne Verzögerung. Bei allen Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen muss die Sicherung der Schwerlastzulaufstrecken zu den Binnenhäfen gewährleistet werden.

Vorrangige Maßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen sind:

■ A 14 und B 190n

Der Lückenschluss der A 14 Magdeburg-Wittenberge-Schwerin, ergänzt durch den Neubau der leistungsfähigen Ost-West-Verbindungsspange im Zuge der B 190n zwischen der A 39 und der A 24, wird eine direkte Verbindung des Großraumes Halle/Leipzig zu den deutschen Nord- und Ostseehäfen schaffen.

■ B 6n

Mit der im Bau befindlichen mehrstreifigen Bundesstraße mit getrennten Richtungsfahrbahnen wird eine schnelle Verbindung zwischen Niedersachsen und dem östlichen Teil Sachsens geschaffen. Perspektivisch ist die Weiterführung bis zur A 9 und nach Polen vorgesehen.

Maßnahme 5: Effiziente Stellflächen- auslastung für den LKW-Verkehr an Autobahnen

Die ständige Zunahme des Güterverkehrs auf den Bundesautobahnen in Deutschland führt seit Jahren in den Bundesländern zu einer Überbelegung der LKW-Parkplätze.

Deshalb wurden vom BMVBS auf allen Autobahnen Deutschlands Erhebungen zur Ermittlung des Fehlbestandes durchgeführt. Das Ergebnis wies 2008 bundesweit einen zusätzlichen Bedarf von über 14 000 LKW-Parkplätzen aus. Der Anteil des Landes Land Sachsen-Anhalt betrug 740 Stellplätze.

Vom Land Sachsen-Anhalt wurde zu diesem Problem dringender Handlungsbedarf erkannt.

Nach Möglichkeiten zur Schaffung neuer Stellplätze wurden landesweit sowohl unbewirtschaftete Parkplätze als auch bewirtschaftete Tank- und Rastanlagen untersucht.

Im Ergebnis wurde ein Programm erarbeitet, das sowohl Erweiterungen bestehender Parkplätze als auch den Neubau von Rastanlagen vorsieht.

Von diesen Stellplätzen sind zwischenzeitlich von der Straßenbauverwaltung ca. 260 und von Privaten rund 150 (auf Autohöfen) errichtet worden.

Um LKW-Fahrern über die aktuelle Situation an Stellplätzen auf Parkplätzen zu informieren, ist auf der A 2 in Fahrtrichtung Berlin an drei aufeinander folgenden Parkplätzen eine Detektierung der LKW-Parkstände vorgenommen worden oder

befindet sich in der Umsetzung. Hierbei werden unterschiedliche Erfassungsmethoden eingesetzt:

- PWC Lorkberg (bei Uhrleben): Einzelplatzüberwachung mit Erdmagnetfeldsensoren (plus Videokamera zur Eichung),
- TRA Börde 8 Induktionsschleifen in den Ein- und Ausfahrspuren,
- PWC Krähenberge 4 Video-Festkameras mit IR-Scheinwerfern.

Die Gesamtkosten dieser Anlagen belaufen sich gemäß genehmigten RE-Entwurf auf 1,65 Mio. €.

Die Gesamtfertigstellung wird für das 3. Quartal 2012 eingeschätzt.

In Sachsen-Anhalt sind nach 1990 alle Rastanlagen nach den geltenden Richtlinien umgebaut oder neu gebaut worden. Dennoch sind die vorhandenen Parkplätze für LKW erheblich überlastet. Das Problem soll durch den Ausbau der Rastanlagen sowie mit Hilfe telematischer Erfassungs- und Steuerungsmaßnahmen gelöst werden, die LKW-Fahrer frühzeitig über freie oder belegte Stellflächen insbesondere auf Rastanlagen mit Serviceeinrichtungen informieren. Diese Anlagen verfügen über umfangreiche LKW-Stellplätze und bieten Versorgungsmöglichkeiten für die Fahrer. Möglichkeit und Wirtschaftlichkeit einer Realisierung - langfristig unter Berücksichtigung von Planrechtsverfahren - sollen geprüft werden. In diesem Zusammenhang wird auch das Angebot „sicheres

Parken“ in Kombination mit weiteren Dienstleistungen (z.B. LKW-Wartung) untersucht. Vor der Tank- und Rastanlage Osterfeld an der A 9 soll eine dynamische Wegweisung mit integrierter Stauwarnung getestet werden. Bei laufenden Projekten, wie dem A 14-Lückenschluss, wird die Erhöhung der Stellflächenzahl durch den Bau spezieller LKW-Großparkplätze an beiden Richtungsfahrbahnen bereits in der Planung berücksichtigt. Die Kommunen werden gebeten zu prüfen, ob in angemessener Entfernung von den Autobahnen Flächen in Gewerbegebieten mit noch freien Kapazitäten als LKW-Stellflächen zugelassen werden können.

Maßnahme 6: Erhalt und Instandsetzung von Straßen und Brücken

Um den Güterverkehr bewältigen zu können, sind - unter Berücksichtigung der verfügbaren Haushaltsmittel - die in der Baulast des Landes befindlichen Straßen und ihre Brücken auf ein als gut bis ausreichend einzustufendes Bauzustandsniveau zu bringen. Deshalb sind die jährlich zur Verfügung zu stellenden Haushaltsmittel den Notwendigkeiten entsprechend anzupassen. Erheblicher Nachholbedarf beim Brückenbau besteht vor allem bei den Landesstraßen im Süden Sachsen-Anhalts.

4.3 Wasserstraßen und Häfen

Status Quo

Im IRP sind im Bereich der Bundeswasserstraßen die Maßnahmen des

VDE Nr. 17 (Wasserstraßenverbindung Rügen – Magdeburg – Berlin mit Neubau der Hafenschleuse Magdeburg) sowie der Schleusenkanal Tornitz/Saale mit einem Investitionsbedarf von 137 Mio. € enthalten.

Maßnahme 7: Aufnahme von Investitionsmaßnahmen an Wasserstraßen in den IRP 2011 - 2015

Das Land fordert vom Bund die Fertigstellung der Kanalbaumaßnahmen insbesondere VDE Nr. 17 zur Herstellung der Ost-West Durchgängigkeit im Wasserstraßennetz. Die Aufgabe der Netzstruktur im Osten oder ihre Herabstufung wird abgelehnt. An der Elbe müssen auch weiterhin die Grundsätze zum Unterhaltungskonzept der Handlungsmaßstab bleiben. Zusätzlich sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um verlässlichere Bedingungen für die Schifffahrt an den bekannten Engpassstellen zu ermöglichen. Die Voraussetzungen an der Elbe zur Ermöglichung dreilagiger Containertransporte auch südlich von Magdeburg sollten mittelfristig geschaffen werden. Zur Anbindung der Industriezentren in Mitteleuropa muss zumindest mittelfristig die Schiffbarkeit der Saale vollständig wieder hergestellt werden.

Exkurs: Saale-Seitenkanal Tornitz - Daten und Fakten zur Planung

Die Schifffahrt auf der Saale im Bereich zwischen Calbe und dem landesbedeutsamen Hafen Halle-Trotha hat überwiegend gute Bedingungen.

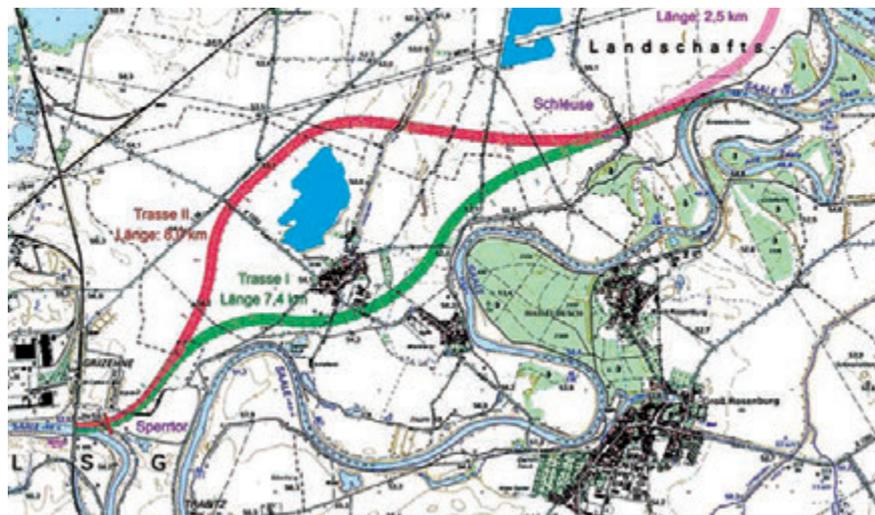


Abb. 16 Saale-Seitenkanal

Der geplante Saale-Seitenkanal soll die Lücke von der Schleuse Calbe an der Saale bis zur Elbe schließen. In diesem Bereich fließt die Saale stark kurvig und ist damit vor allem für große Transportschiffe kaum nutzbar. Im September 2011 hat die Bundesregierung auf Drängen der sachsenanhaltischen Landesregierung ein neues Gutachten über den Schiffsverkehr auf der Saale in Auftrag gegeben, mit dem die Bedeutung des Saale-Seitenkanals intensiv untersucht werden soll.

Mit der im BVWP 2003 im „Vordringlichen Bedarf“ verankerten Maßnahme „Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr“, heute Saale-Seitenkanal, sollen Schifffahrtsbedingungen geschaffen werden, die eine weitestgehende Ausnutzung der möglichen Abladetiefen gestattet. Dabei werden nicht nur die für die Schifffahrt kritischen Stellen umgangen, sondern auch für den Naturschutz brisante Bereiche wie Hasselbusch und Johannswerder.

Nach dem im Oktober 2008 abgeschlossenen Raumordnungsverfahren zum Saale-Ausbau gibt es inzwischen eine neue Trassenvariante. Diese ist nicht zuletzt den veränderten Rahmenbedingungen in der Region und dem zwischenzeitlich ausgesetztem Planungsvorhaben geschuldet. Der im Untersuchungsraum befindliche Kiesabbau ist in den letzten Jahren weiter vorangeschritten. Daher bietet es sich an, die damit einhergehende Entstehung und Erweiterung der Kiesseen in die Planungen mit einzubeziehen. Mit dem Saale-Seitenkanal (Abb. 16, S. 48) werden die Betriebe in der Saaleregion und der Hafen Halle-Trotha, die schon lange auf die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen warten, fast ganzjährig durch die Schifffahrt erreichbar.

Die „Neubewertung des Ausbaus der Saale unterhalb Calbe bei Verzicht auf Ausbaumaßnahmen an der Elbe“ im Auftrag des damaligen BMVBW bewertete im Jahr 2004 das Potenzial für Verlagerungen auf das Binnenschiff

auf mindestens 1,5 Mio. t pro Jahr. Der Bau des Saale-Seitenkanals ist von der Bundesregierung noch nicht bestätigt, wird aber gegenwärtig über die Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsprüfung weiter geprüft. Nach Befragung der wichtigsten Unternehmen durch den Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt könnten das – bezogen auf das Jahr 2015 – rund 2,2 Mio. t im Versand pro Jahr sein. Hier wirken sich auch Kostensteigerungen im Straßengüterverkehr aus. Die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen würde durch die genannte Maßnahme gestärkt und die Attraktivität des Standorts erhöht.

Maßnahme 8: Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse der Elbe

An der Elbe wird die Sicherung einer Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 m im Abschnitt Geesthacht-Dresden und von mindestens 1,50 m im Abschnitt Dresden-Staatsgrenze an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr angestrebt. Dies würde insbesondere zu einer Stärkung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen führen, wie sie auch im Nationalen Hafenkonzert festgeschrieben ist. Allerdings setzt dieses Ziel auch voraus, dass durch entsprechende Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen der Status quo der Schifffahrtsverhältnisse vor dem Hochwasser vom August 2002 wieder hergestellt wird und auch die Engstellenproblematik (Engpässe zwischen Dömitz und Hitzacker und bei Coswig) gelöst wird. Das BMVBS und das BMU haben sich bereits Ende 2010 auf ein Eckpunkte-

papier für ein Gesamtkonzept Elbe verständigt. Mitte Juni 2011 wurde dieses Eckpunktepapier an die Länder übersandt als Diskussionsgrundlage für die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes. In das Gesamtkonzept sollen die unterschiedlichen Ansprüche an die Elbe gleichberechtigt einfließen, die Nutzung für die Schifffahrt des Gewässers weiterhin ermöglicht und die Grundlagen des Naturhaushaltes weiterentwickelt und verbessert werden. Dieser Prozess kann nur im engen Zusammenwirken zwischen dem Bund und den Elbanliegerländern erfolgreich gestaltet werden.

Das im Unterhaltungskonzept definierte Unterhaltungsziel soll im Eckpunktepapier für das Gesamtkonzept Elbe hervorgehoben werden. Geeignete Maßnahmen zur Realisierung des Unterhaltungsziels – auch im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung – sollen benannt werden. Sowohl verkehrlich und wasserwirtschaftlich muss die Elbe als transeuropäische Wasserstraße sowie auch als wichtigste wasserseitige Verbindung nach Mitteleuropa erhalten bleiben. Die zukünftige Nutzung der Elbe ist auch von der Weiterentwicklung des Systems Wasserstraße abhängig und soll bei der Neuklassifizierung der Bundeswasserstraßen Berücksichtigung finden. Die Zusammenarbeit mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und den Elbanliegerländern zeigt sowohl eine positive Haltung als auch gemeinsame Standpunkte zu diesem Gesamtkonzept.

Maßnahme 9: Berücksichtigung der Binnenhäfen in Sachsen-Anhalt im Nationalen Hafenkonzept

Die Maßnahmen des Hafenkonzepts des Bundes für die See- und Binnenhäfen sollen dazu beitragen, das Verkehrssystem Wasserstraße unter Berücksichtigung der Hafen- und Logistikwirtschaft sowie die hafenbezogene Industrie zu verbessern. Mit der geplanten Hafententwicklung und dem weiteren Ausbau der Anbindungen an das Hinterland, Engpassbeseitigung genannt, soll sicherge-

stellt werden, dass die Häfen auch in Zukunft ihre Funktion als Drehscheibe des internationalen Warenaustausches und Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs erfüllen können.

Hierzu zählen der Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen sowie Verkehrsknoten und die Beseitigung von Kapazitätsengpässen in den Häfen. Der Einsatz moderner Technologien auch in den Häfen verstärkt die wasser- und landseitigen Anbindungen der Binnenhäfen für die zukünft-



Abb. 17 Schleuse Rothensee - Mittellandkanal bei Magdeburg

tige Funktion als trimodale Schnittstellen in Logistiknetzwerken und Hinterlandhubs für die Seehäfen. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist die stetige Beteiligung der Länder und die Zusammenarbeit mit dem Bund. Bei der angemessenen Berücksichtigung der Binnenhäfen Sachsens-Anhalts im Nationalen Hafenkonzept sind besonders die Potenziale der Häfen als Hinterlandanbindung der Nord- und Ostseehäfen zu beachten. Insbesondere gilt es, eine logistische Vernetzung bei der wasser- und schienenseitigen

Anbindung der Häfen zu erreichen. Das Land Sachsen-Anhalt setzt sich dafür ein, die Module Binnenschifffahrt und Binnenhäfen in das System Wasserstraße optimal zu integrieren und zu verstärken.

Maßnahme 10: Öffnung von Werkhäfen für Dritte

Insbesondere an Standorten mit Werkhäfen, die auch von anderen logistikaffinen Unternehmen genutzt werden könnten, wird auf eine Öffnung für Dritte hingewirkt.



4.4 Eisenbahn und Knotenpunkte

Status Quo

Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs wächst in Deutschland derzeit noch schneller als auf der Straße. Die Potenziale sind noch nicht ausgeschöpft. Zuvor müssen aber Anschluss- und Verbindungsgleise instand gesetzt werden. Die Prognosen der DB Netz AG gehen von einem Marktwachstum für den Zeitraum von 2010 bis 2020 im Bereich des Schienengüterverkehrs um mehr als 35 % aus. Im Vergleich dazu wird der Personenverkehr nur 10 % zulegen. Gerade aufgrund der Steigerungsraten im schienengebundenen Güterverkehr sind Maßnahmen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur unerlässlich.

Maßnahme 11: Logistische Zentren am Güterverkehrskorridor Ost

Der Schwerpunkt des 2012 aufgelegten „Wachstumsprogramms Schiene“ ist mit 22 Maßnahmen der Güterverkehrskorridor Ost. Er zweigt südlich von Hamburg von der Hauptmagistrale ab und führt über Uelzen, Stendal, Magdeburg, Halle, Leipzig, Hof, Reichenbach, um sich dann bei Nürnberg wieder mit der Hauptstrecke zu vereinigen. Dieser „Bypass“ soll die überlastete Hauptstrecke entlasten und Güterströme über Mitteldeutschland umlenken. Ein Großteil der Investitionsmittel wird verwendet, um die „Amerikalinie“ zwischen Uelzen und Stendal für den zweigleisigen elektrifizierten Verkehr herzu-

richten. Nach Fertigstellung werden täglich bis zu 200 Güterzüge auf der Strecke verkehren. Das Land ist bestrebt, die logistischen Schnittstellen entlang der Strecke weiter zu entwickeln.

Maßnahme 12: Analyse der Eisenbahninfrastruktur zur Bewältigung des prognostizierten Schienengüterverkehrs

Anhand der konkreten Entwicklung der einzelnen Aufkommenspunkte und der aktuellen Entwicklung des Hafen-Hinterlandverkehrs wird der Bedarf an Eisenbahninfrastruktur ermittelt. Ziel sind realistische Aussagen zur Entwicklung des Güterverkehraufkommens, aus denen sich die Belastung der Verkehrswege und konkreter Strecken ableiten lässt. Daraus ergeben sich Handlungsempfehlungen, welche den Schienengüterverkehr im Land Sachsen-Anhalt verbessern werden. In diesem Zusammenhang werden ebenfalls Elektrifizierungsprojekte benannt. Die derzeit üblichen oder perspektivisch vom „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ angestrebten Ganzzuglängen sollen auch in Sachsen-Anhalt eingeführt werden. Diese Analyse soll in enger Abstimmung mit den Erfordernissen des Personenverkehrs erfolgen.

Maßnahme 13: Vermeidung von Stilllegungen, Beseitigung von Defiziten der Schienenverbindungen

Die von der DB Netz AG und der NASA beauftragten „Untersuchungen zur Schieneninfrastruktur und zum Inte-

gralen Taktfahrplan des Landes Sachsen-Anhalt“ vom Februar 2006 kommen zum Ergebnis, dass für einen stabilen Betrieb im Schienengüterverkehr ergänzende Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind.

Rückbaumaßnahmen von Ausweich- und Verbindungsgleisen, Umfahrungs- und Abstellgleisen sowie der Signaltechnik sollen daher im Interesse der weiteren Entwicklung des Güterverkehrs nur bei zweifelsfreier Entbehrlichkeit zugelassen werden. Bei einer Bahnprivatisierung des Bundes ist sicherzustellen, dass Bundeszuschüsse für die Instandsetzung der Infrastruktur auch an NE-Bahnen ausgereicht werden können. Die VMK hat deshalb die Bundesregierung mit Beschluss vom 17. April 2008 gebeten, eine bundesgesetzliche Regelung der Finanzierung der Infrastruktur der NE-Bahnen beim Einsatz von Bundesmitteln zu prüfen. Bezüglich der Förderhöhe unterstützt Sachsen-Anhalt die Position des VDV. Künftige Um- und Neubaumaßnahmen müssen ausreichende Gleisnutzlängen für den Schienengüterverkehr berücksichtigen. Grundsätzlich sollen auch öffentlich-private Finanzierungsmodelle als alternative Finanzierungselemente im Zuge von Streckenanierungen geprüft werden.

Maßnahme 14: Stärkung des Schienengüterverkehrs in Mitteldeutschland

Das Land, der Flughafen Halle/Leipzig, seine Partner und andere Unternehmen sind daran interessiert, den Raum Leipzig/Halle enger an andere Logistikkreisläufe in Deutschland

wie Kassel und Frankfurt/Main über VDE Nr. 8.2 anzubinden. Ziel ist es, eine stärkere Güterverlagerung auf die Schiene im Bereich des Expressgüterverkehrs zu erreichen, welcher sich mit der Expansion der Kurier-Express-Dienste immer stärker entwickelt. Dafür wurden insbesondere die Gleismängelstellen der Strecke zwischen Leipzig und Kassel auf dem Gleisabschnitt von Halle nach Eichenberg beseitigt.

Nun ist auf der Gesamtstrecke eine durchgehende Fahrgeschwindigkeit 100 km/h möglich. Entsprechend der Trassierung wird diese nach und nach auf 120 bis 160 km/h erhöht. Diese Maßnahme wird durch das Land Sachsen-Anhalt unterstützt, mit dem Ziel, einer Umsetzung vor Ende des Jahres 2013. Es besteht die unbedingte Notwendigkeit, die Schienengüterinfrastruktur zur Stärkung der West-Ost-Verkehre sowie zur Sicherung des Hinterlandverkehrs der Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven zu ertüchtigen. Hierbei sind die Schienengüterverkehrrelationen Magdeburg/Halle–Eilenburg-Falkenberg-Weglinie und Bebra-Erfurt-Halle-Cottbus und für die Seehäfen die Strecken durch Sachsen-Anhalt in Richtung Bayern/Tschechien/Polen bedeutsam.

Der regional wichtige Güterverkehr auf den Strecken Köthen-Aken und Berga-Kelbra-Stolberg ist zunächst mittelfristig zu erhalten.

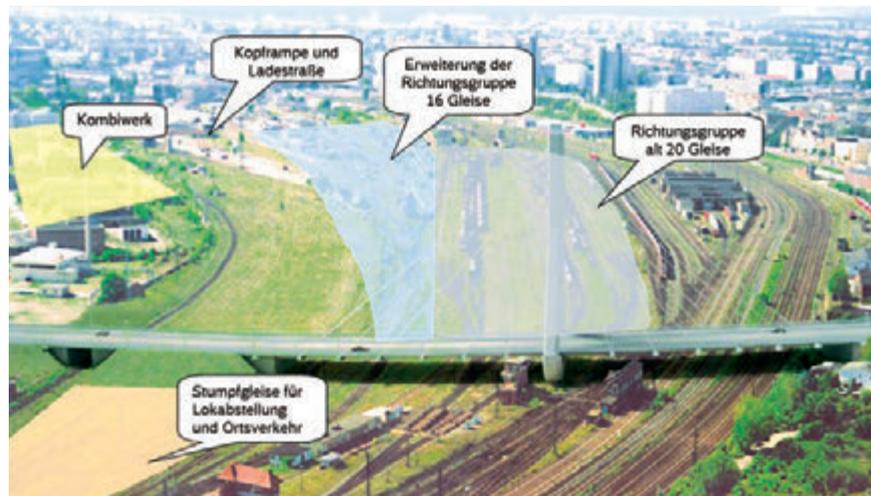


Abb. 18 Rangierbahnhof Halle/Saale

Maßnahme 15: Erhaltung und Ertüchtigung von bedeutenden Anlagen und Knoten, Erstellung einer Kosten-Nutzen-Analyse zur Einführung innovativer Umschlagtechniken

Von besonderer Bedeutung ist die Modernisierung der ZBA auf dem Rangierbahnhof Halle (Abb. 18, S. 54). Mit einem Investitionsvolumen von mehr als 100 Mio. € bildet sie die Grundlage für einen langfristig effizienten Einzelwagenverkehr. Das Land erwartet für 2012 den Baubeginn sowie eine Teilbetriebnahme der ZBA bis 2015. Bestandteil des Projektes soll ein Zugang zur ZBA für Logistik-Unternehmen sein, zeitgleich dazu die notwendige Anbindung an eine Bundesstraße.

Der Ausbau des Eisenbahnknotens Magdeburg mit dem wichtigen Rangierbahnhof Magdeburg-Rothensee muss weiter unterstützt werden, da insbesondere der Bahnhof Magdeburg-Rothensee ein wichtiges Bindeglied für den Magdeburger Hafen

und den Schienengüterverkehr im Land darstellt. Der Bedarf besteht auch deshalb, weil der Hafen als Hinterlanddrehscheibe für den Hamburger Seehafen an Bedeutung gewinnt. Aufgrund von Kapazitätsengpässen ist der Hamburger Hafen daran interessiert, Container schnell ins Hinterland zu befördern. Innovative Umschlagtechniken können das beschleunigen. Das Land setzt sich deshalb bei der DB AG für den Erhalt und die Instandhaltung des Bahnhofs ein.

Maßnahme 16: Erhalt der staatlichen Fördermöglichkeiten bei Gleisanschlüssen

Zur Steigerung des Schienengüterverkehrs und insbesondere zur Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene wurde vom BMVBW im Jahr 2004 die „Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen“ (Gleisanschlussförderrichtlinie) auf-

gelegt und bis zum 31.08.2012 verlängert. Diesem Ziel dienten ebenso die 2003 vom Land aufgelegten „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Erwerb, Erhalt, Bau und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur im Land Sachsen-Anhalt“, die nach Genehmigung durch die EU-Kom ebenfalls bis 2011 verlängert werden konnten. Während über die Bundesförderung 4 Projekte in Sachsen-Anhalt bezuschusst wurden, hat das Land bisher 32 Projekte mit 7,1 Mio. € gefördert, darunter die Sanierung von Nebenbahnstrecken sowie den Neubau von Gleisanschlüssen (Abb. 20, Seite 57). Im Ergebnis konnte eine Gütermenge von etwa 2,2 Mio. t auf die Schiene verlagert werden. Für weitere knapp zwei Mio. t wurde der Schienentransport gesichert oder eine Abwanderung auf die Straße vermieden. Darüber hinaus sicherte die Sanierung einer Anschlussbahn den Standort eines Spezialfahrzeugproduzenten in Wittenberg, da die von diesem Unternehmen hergestellten Spezialfahrzeuge (Tankwagen und Silofahrzeuge) aufgrund ihrer Abmessungen nur über die Schiene wirtschaftlich transportiert werden können. Zusätzlich ermöglichten die intensiven Bemühungen des Landes die weitere Förderung von 5 Projekten mit insgesamt 1,7 Mio. € aus dem Konjunkturprogramm des Bundes im Zeitraum von 2009 bis 2011. Das Land hat sich aufgrund der positiven Ergebnisse der Förderung entschlossen, nach dem Auslaufen der Landesrichtlinie 2011 die Förderung auf der Basis einer zinsgünstigen

EFRE-Darlehensfinanzierung fortzusetzen. Hierfür wurde das neue Programm „ANSCHLUSS“ mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2020 entwickelt. Neu in die Förderung wurden hierbei stationäre Be- und Entladeeinrichtungen sowie Rangierlokomotiven mit Hybridantrieb aufgenommen. Unabhängig hiervon wird der weitere Ausbau der Schienengüterinfrastruktur auch vom Bund mit der Verlängerung seiner Förderrichtlinie über das Jahr 2012 hinaus gesichert. Dabei sollten die Förderkriterien mit dem Ziel einer Akzeptanzsteigerung überprüft werden.

Maßnahme 17: Netzwerk „Schiene“

Bei der Erstellung einer Standortanalyse zum Schienengüterverkehr nutzt das Land die Erfahrungen und das Wissen der im Land tätigen Schienengütertransportunternehmen und Dienstleistungen mit Bezug zur Schiene. Sie tragen über das sich herausbildende Netzwerk „Schiene“ ihre Vorstellungen an das Land heran.

Maßnahme 18: Anpassung der Überhol- oder Kreuzungsgleise an den Standard

Soweit es das Land über Planungsvereinbarungen selbst gestalten kann, werden Überhol- oder Kreuzungsgleise auf den Verbindungen im Seehafenhinterland zu den Häfen Hamburg, Bremerhafen sowie den ARA-Häfen auf mindestens 700 m verlängert. Die Forderung wird auch zum Gegenstand der bilateralen Gespräche mit der DB AG erhoben.

Maßnahme 19: Prüfung zur Errichtung eines schienengebundenen Holzverladeplatzes im Hochharz im Zuge eines Regionalen Logistikkonzeptes

Das Harzgebirge gehört zu den waldreichsten Regionen in Sachsen-Anhalt und besitzt damit ein bedeutendes Rohstoffpotenzial für die Holzwirtschaft des Landes. Dadurch initiierte Holztransporte sind dort angesichts der naturräumlich sensiblen und touristisch wertvollen Ausprägung des Harzes möglichst auf umweltfreundlichem Wege vorzunehmen.

Dafür bietet sich neben der Schienenstrecke Rottleberode-Berga im

Südharz vor allen die elektrifizierte Rübelandbahn im Nordharz an (oder alternativ „im Raum Elbingerode-Blankenburg“). Im Rahmen eines Regionalen Logistik- und Güterverkehrskonzeptes für die Planungsregion Harz, welches als Pilotprojekt das Landeslogistikkonzept regional untersetzen soll, werden unter anderem Möglichkeiten zur Errichtung eines neuen Holzverladeplatzes im Umfeld der Rübelandbahn geprüft. In diesem regionalen Konzept ist diese Prüfung Bestandteil des fachspezifischen Teilthemas „Rohstoffbereitstellungslogistik Holz“.



Abb. 19 Rübelandbahn



Abb. 20 Übersicht Bau- und Ausbau Eisenbahninfrastruktur Schienengüterverkehr (Stand :1.12.2011)

- Streckensanierung - vom Land gefördert.
- Strecke für den Schienengüterverkehr erhalten
- Gleisanschlüsse - vom Land gefördert
- Gleisanschlüsse - vom Bund gefördert
- ▲ Trimodales Terminal des kombinierten Verkehrs
- ▲ bimodales Terminal des kombinierten Verkehrs
- ▲ bimodales Terminal des kombinierten Verkehrs (geplant)

4.5 Luftverkehr

Status Quo

Das Land hat sein Engagement an der MF AG und somit indirekt an der Flughafen Leipzig/Halle GmbH durch die Übernahme der Anteile der Stadt Halle verstärkt. Damit gelten die Festlegungen aus dem Flugplatzkonzept des Landes und aus dem mitteldeutschen Luftverkehrskonzept unverändert fort.

Maßnahme 20: Beteiligung des Landes an den Erweiterungsinvestitionen der Flughäfen

Das Land wird sich in den kommenden Jahren wie bisher am weiteren Ausbau der Flughafenstandorte der MF AG, speziell am Flughafen Leipzig/Halle, beteiligen. In den zurückliegenden 20 Jahren hat sich das Land entsprechend seiner Gesellschafteranteile immer an den Investitionen beteiligt. Damit trägt das Land zur Weiterentwicklung der internationalen Luftfrachtdrehscheibe Leipzig/Halle bei.

Maßnahme 21: Entwicklung des Verkehrsflughafens Magdeburg/Cochstedt

Um auch für den Flughafen Magdeburg/Cochstedt (Abb. 21, S. 58) Luftfrachtverkehr hinzu zugewinnen, sind

die notwendigen technischen, personellen und organisatorischen Voraussetzungen nach derzeit gültigem Luftverkehrsrecht geschaffen worden. Die durch das Luftverkehrsrecht geforderten Rahmenbedingungen befinden sich in der Umsetzung. Mitte Juli des Jahres 2010 erhielt der Verkehrsflughafen Magdeburg/Cochstedt seine Betriebsgenehmigung für Flüge nach Instrumentenflugregeln. Seitdem können auf dem Flugplatz Passagier- und Frachtflugzeuge größer 14 t Abfluggewicht abgefertigt werden. Die weitere Verbesserung des Leistungsangebotes sowohl für Passagiere als auch für die Luftfahrzeuge trägt maßgeblich zur Festigung des Luftverkehrsstandortes und der Infrastruktur der Region bei.

4.6 Kombiniertes Verkehr

Status Quo

Der Kombinierte Verkehr ist ein entscheidender Lösungsansatz, um die Infrastruktur gleichmäßiger auszulasten, Engpässe im Straßengüterverkehr zu vermeiden sowie die Attraktivität von Logistikstandorten mit zusätzlicher Wertschöpfung zu erhöhen. Mit den ausgebauten oder erweiterten fünf trimodalen Hafenstandorten, dem bimodalen Termi-



Abb. 21 Flughafen Magdeburg/Cochstedt

nalneubau in Schkopau sowie den lokal bedeutsamen Terminals in Leuna und Bernburg besteht ein entsprechendes Netz für den kombinierten Verkehr im Land. Es wurden gute Bedingungen geschaffen und Kapazitäten für die erwartete Entwicklung gesichert. Bund und Land unterstützen die Verkehrsverlagerung im Rahmen des Kombinierten Verkehrs auf Schiene und Wasserstraße sowie bei nachgewiesenem Bedarf den Aus- und Neubau von Umschlaganlagen. Im Land sind die öffentlichen Binnenhäfen Haldensleben, Magdeburg, Aken, Dessau-Roßlau und Halle-Trotha bereits zu trimodalen Terminals des Kombinierten Verkehrs ausgebaut, durch entsprechende Spezialisierung haben sie ihre Potenziale weiterentwickelt. Mindestens einer dieser Standorte ist von jedem Punkt in Sachsen-Anhalt aus in weniger als 1,5 Stunden erreichbar. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Aufbau von Containerzügen im Rahmen des Kombinierten Verkehrs vom Hafen Halle-Trotha zu den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven. Bei Aufnahme dieser Verbindungen im Jahr 2002 lag damals der Containerumschlag bei wenigen TEU. Es ist mit inzwischen mehr als 71 600 TEU im Jahr 2011 noch kein Ende dieser Entwicklung abzusehen. Zur Konsolidierung müssen in Halle-Trotha wie auch an allen anderen Standorten im Land die Containerzugänge an den üblichen Standard angepasst werden. Hierfür müssen die jeweiligen Schienennetzbetreiber entsprechende Voraussetzungen schaffen. Sehr gute bimodale Voraussetzungen für die Transportverlagerung von chemischen Produkten wie Kunststoffgranulate in Richtung Ludwigshafen, Duisburg und Mün-

chen bietet das Kombi-Terminal bei Schkopau an. Nachdem die Kapazität des vorhandenen Terminals 2004 mit einem Containerumschlag von etwa 23 800 TEU ausgeschöpft war, konnte durch Neubau und Inbetriebnahme im Dezember 2005 der Umschlag stetig weiter entwickelt werden, Jahr 2011 lag er bereits bei rund 100 000 TEU, also mehr als vier Mal so hoch. Weitere Umschlagplätze von lokaler Bedeutung, vor allem für die Werksnutzung, befinden sich in Leuna (Infra Leuna), in Bernburg (Solvay) sowie in Nessa (BMG Recycling GmbH Deuben).

Maßnahme 22: Logistikkreuzscheibe Mitteldeutschland - Terminalverbund

In der Chemieindustrie bestehen erhebliche Potenziale für die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, da momentan mehr als 95 % der Chemiegüter zu den osteuropäischen Märkten auf der Straße abgewickelt werden. Im Rahmen des ChemLog-Projektes identifizierte eine Studie ab 2015 ein mögliches Verlagerungspotenzial auf die Schiene von rund 3 Mio. t pro Jahr (rund 10 % des gesamten Transportaufkommens). Bis 2025 könnten sogar etwa 4 Mio. t pro Jahr verlagert werden. Die in Mitteldeutschland vorhandenen Terminals verfügen nicht über ausreichend Umschlagkapazitäten für diese künftigen Transportpotenziale. Ein Terminalausbau einschließlich Terminalneubau im südlichen Sachsen-Anhalt ist für die chemische Industrie dringend notwendig, um die langfristig stark steigende Nachfrage nach Osten zu befriedigen. Die vorhandenen Terminals im Bereich der Chemiestandorte, als auch in deren Umfeld, sind derzeit gut ausgelastet. Sie stehen für einen

weiteren Ausbau zur Verfügung und müssen möglicherweise durch Errichtung neuer Terminals ergänzt werden. Die Zugbildungsanlage Halle gibt weiterhin künftig die Möglichkeit, die Verkehre der Chemiestandorte in besonderer Weise zu verknüpfen. Seitens der Chemieindustrie gibt es Bemühungen, dem künftigen Mehrbedarf an Terminalkapazitäten durch die Vernetzung der Logistikzentren in Mitteldeutschland zu einem „dezentralen Hub“ zu begegnen. Die Chemieindustrie geht davon aus, dass die ermittelten Verlagerungspotenziale unter Beachtung aller anfallenden Wirtschaftsverkehre (Anteil der Chemieindustrie etwa 10 %) die Einrichtung eines Hub erforderlich machen. Dieser Hub soll die Rolle der mitteldeutschen Bundesländer als europäische Verkehrsdrehscheibe vornehmlich in West-Ost-Richtung festigen und stärken. Vor diesem Hintergrund haben sich die Firma Hoyer mit dem Terminal in Schkopau, der Hafen Halle mit seinem Terminal und der Chemiapark Leuna zusammengesetzt, um die Möglichkeiten der Entwicklung eines Terminalverbundes zwischen den drei Standorten zu analysieren. Die drei Unternehmen haben eine Absichtsvereinbarung geschlossen, um den weiteren Prozess der Entwicklung des Terminalverbundes voranzutreiben und konkrete Formen der Zusammenarbeit festzulegen. Die Hub-Funktion dieses dezentralen Netzes wird erreicht durch:

- Spezialisierung der Logistikzentren/Terminals,
- Arbeitsteilung zwischen den Standorten im Rahmen eines offenen Gesamtkonzeptes,
- Gewährleistung infrastruktureller Voraussetzungen zw. den Standorten,

- Management der Terminalkooperation durch die beteiligten Partner.

Die Hub-Bildung muss den Operateuren im KV Anreize setzen, dieses Terminalnetzwerk in ihre Verkehrsnetze effektiv einzubinden. Wichtig sind dabei eine gute verkehrsstrategische Lage der Terminals, die kurze Durchlaufzeiten sichert, und eine gute Einbindung in das Netz der internationalen Zu- und Abfuhrstrecken.

Die Konzeption ist kompatibel mit bundespolitischen Leitlinien „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik-Logistikinitiative für Deutschland“ und „Nationales Hafenkonzept“, aber auch mit den EU-Zielen zur Planung des TEN, das auf innovative multimodale Logistikketten und die sinnvolle Verknüpfung von Vorhandenem setzt. Sie entspricht zudem der im Logistikkonzept Sachsen-Anhalt angestrebten Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene.

Das in der ChemLog-Studie ermittelte Verlagerungspotential wird mit dem Hub-Konzept aus folgenden Gründen aktiv aufgegriffen:

- die Entlastung des Straßennetzes ist angesichts der prognostizierten steigenden Transitverkehre und der Gefahrträchtigkeit chemischer Transporte notwendig (vgl. „Mittelfristprognose für die Verkehrsentwicklung in Deutschland“ des BMVBS),
- die Wettbewerbsfähigkeit der mitteldeutschen chemischen Industrie ist auf effektive Transportketten angewiesen,
- positive ökologische Effekte werden erzielt, wie Verringerung der Emissionen von CO₂, Feinstaub, Lärm, Abgase,

- Synergieeffekte durch Arbeitsteilung und Spezialisierung der Terminals,
- andere Branchen können sich an der Bildung von Ganzzügen von und nach Osteuropa beteiligen, mögliche Synergieeffekte,
- bessere Auslastung bestehender Anlagen sowie höhere Zielgenauigkeit entsprechend der Transportbedarfsentwicklung,
- erhöhte internationale Ausstrahlung und Attraktivität des Verbundes und damit der einzelnen Standorte,
- Nachhaltigkeit der eingesetzten öffentlichen Fördermittel.

4.7 Unternehmensbezogene Verkehrsinfrastruktur

Status Quo

Bei der Erweiterung von Logistikstandorten stellt sich die Frage nach der Optimierung der Verkehrsinfrastruktur. Die Verkehrsträgerwahl muss insbesondere bei starken überregionalen Verflechtungen sowohl aus öffentlicher als auch unternehmerischer Sicht stimmig sein. Dabei treffen unternehmerische Kriterien wie Wirtschaftlichkeit und Schnelligkeit mit landesplanerischen Erwägungen sowie mit dem Wunsch nach einer umweltgerechten Verkehrsverlagerung zusammen.

Neben den originären Infrastrukturmitteln, speziellen Bundesförderungen, sind hier auch die Fördermittel der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur in Betracht zu ziehen, um Industrie- und Gewerbestandorte an das überregionale Verkehrsnetz anzubinden.

Maßnahme 23: Abwägung politischer Ziele bei der Förderung bedeutsamer Verkehrsanlagen

Bei der Entscheidung über die Entwicklung bedeutsamer Verkehrsanlagen muss die jeweils zuständige Stelle wirtschaftliche, verkehrliche und umweltpolitische Entscheidungskriterien abwägen.

Maßnahme 24: Berücksichtigung relevanter Gewerbestandorte im Landesentwicklungsplan

Bei der Aufstellung oder Fortschreibung des Landesentwicklungsplans ist die verkehrsinfrastrukturelle Anbindung relevanter Gewerbestandorte, unter anderem der Vorrangstandorte für landesbedeutsame Industrie- und Verkehrsanlagen sicherzustellen.

Maßnahme 25: Förderung des Aufbaus moderner Industrieparks unter Berücksichtigung der Ansiedlung von Logistikdienstleistern mit Value Added Services

In der Logistik bekommen die Zusatz- und Mehrwertdienstleistungen (Value Added Services) im Vergleich zu den klassischen Transport- und Umschlagstätigkeiten immer höheren Stellenwert. Die Renditen dieser Leistungen sind höher und unterliegen nicht dem Margenverfall wie im Transportgewerbe. Zudem können Logistikdienstleister ihre Wettbewerbsfähigkeit durch Alleinstellungsmerkmale bei höherwertigen Leistungen steigern. Es wird geprüft, ob das Land die Ansiedlung derartiger Mehrwertdienste fördern sollte, da sie von nachhaltiger Struktur sind.

5. Netzwerkbildung, Technologie und Forschung



5.1 Verknüpfung lokaler Netzwerke mit den maritimen Logistiknetzwerken (Maßnahme 26)

Status Quo

Der Logistikstandort Sachsen-Anhalt ist speziell für Unternehmen der maritimen Logistik und in seiner Hinterlandfunktion für die großen Seehäfen noch ungenügend bekannt.

Das Potenzial der Häfen in Sachsen-Anhalt wird, obwohl sie große Kapazitäten aufgebaut haben, bislang nicht ausgeschöpft. An den trimodalen Umschlagplätzen siedeln sich bisher zu wenige Unternehmen an. Hier soll die Netzwerkbildung mit speziell verantwortlichen Netzwerkkoordinatoren ansetzen. Dabei sind Branchenorganisationen, Verbände und Vereine mit einzubeziehen.

Maßnahme 27: Abstimmung und Ausweitung des Logistikkonzeptes auf die maritimen Partner

Alle Möglichkeiten sind zu nutzen, um die Kontakte zu den Nord- und Ostseehäfen auf eine breitere Grundlage zu stellen. In besonderem Maße sind die Reedereien, Verloader, Terminalbetreiber, die jeweils ansässige Seehafenwirtschaft sowie in Hamburg die Port Authority mit einzubeziehen. Eine vorrangige Option ist die Organisation von gemeinsamen Landesständen auf entsprechenden nationalen und internationalen Fachmessen durch die Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH. Da es auch gemeinsame Interessen im Hinblick auf Infrastruktur, Unternehmens- und Forschungskooperationen gibt, müssen diese Kontakte sowohl von der Verwaltung als auch von Wirtschaft und Wissenschaft vorangetrieben werden. Der sich etablierende Forschungsstandort „Verkehr und Logistik“ wird dazu seinen Beitrag leisten.



Maßnahme 28: Initiierung eines Netzwerks „Wasser“

Im Zusammenhang mit der vorgenannten Maßnahme ist ein länderübergreifendes Netzwerk „Wasser“ anzuregen, in dem die Binnenhäfen mit den Vorteilen ihrer trimodalen Anbindung und der Verknüpfung zu den Seehäfen Synergien im Transport (Verkehrsvermeidung, -verlagerung), bei der Aus- und Weiterbildung in der Region sowie bei der Sendungssicherheit erschließen können. Die Zusammenarbeit mit den Nord- und Ostseehäfen sowie mit Logistikdienstleistern und/oder Logistik affinen Wirtschaftszweigen wird projektbezogen unterstützt, insbesondere im Rahmen von entsprechenden Förderprogrammen auf europäischer Ebene. Darüber hinaus ist eine Fokussierung auf die Stärken der Binnenhäfen erforderlich, um entsprechende Berücksichtigung im Hafenkonzzept des Bundes zu finden.

5.2 Netzwerkbildung in Mitteldeutschland

Status Quo

An der entstehenden Luftfrachtdreh-scheibe Leipzig/Halle haben sich global tätige Logistik-Unternehmen bereits angesiedelt oder erwägen diesen Schritt. Die Konsolidierung der positiven Entwicklung braucht eine qualitative Aufwertung sowie die länderübergreifende Vermarktung des Standortes. Dazu müssen bestehende Instrumente weiterentwickelt sowie neue Instrumente geschaffen werden.

Maßnahme 29: Abstimmung und Ausweitung des Logistikkonzeptes auf die Region Mitteldeutschland

Es ist vorgesehen, mit den Kommunen der Metropolregion Sachsendreieck Mitteldeutschland sowie mit den Ländern Sachsen und Thüringen gemeinsame Interessen und Maßnahmen im Bereich Logistik zu definieren. Insbesondere Sachsen-Anhalt hat durch eine vorausschauende Flächenbevorratung entlang der Entwicklungsachsen optimale Voraussetzungen für weitere Ansiedlungen geschaffen. Magdeburg ist in die Metropolregion mit einzubeziehen.

Maßnahme 30: Unterstützung und Stärkung des mitteldeutschen Logistikforums

Der Kongress erweitert seinen ursprünglich nur auf die Region Leipzig/Halle konzentrierten Blick auf die Logistikszene einer Großregion Mitteldeutschland. Als Organisator konnte die Bundesvereinigung Logistik gewonnen werden. Der Integrationsprozess der einzelnen spezialisierten Logistiknetzwerke soll weiter gefördert werden. Eine Erweiterung des Programmbeirates um die IHK's benachbarter Regionen, beispielsweise um den Kammerbezirk Magdeburg, sowie um deren renommierte Experten aus Universitäten, wissenschaftlichen Einrichtungen und Unternehmen sowie Netzwerken ist erfolgt.

Maßnahme 31: Stärkung des „Netzwerkes Logistik Leipzig-Halle“

Die öffentliche Verwaltung, der Flughafen Halle/Leipzig sowie alle Logistik-Unternehmen einschließlich der Bahn, die dort umschlagen und lagern, müssen in den Bereichen Verkehr, Aus- und Weiterbildung sowie Sendungssicherheit ihre Zusammenarbeit intensivieren. Ein Netzwerkkoordinator wird die Beteiligten und ihre Vorstellungen zusammenführen. Das „Netzwerk Logistik Leipzig-Halle“ ist ein erster Schritt in diese Richtung.

Maßnahme 32: Europäisches Förderprojekt Chemielogistik

Im Ergebnis des Kooperationsprojektes ChemLog wurde im Mai 2012 ein Folgeprojekt mit dem Titel ChemLog „Tracking und Tracing-Lösungen für die Verbesserung des intermodalen Verkehrs von Gefahrgütern in Mittel- und Osteuropa“ im Rahmen des Central Europe Programms bewilligt.

In den nächsten 2 ½ Jahren werden sich Projektpartner unter Führung des Landes Sachsen-Anhalt dieses Themas annehmen. Koordinator ist das Ministerium für Wissenschaft und Wirtschaft Sachsen-Anhalts. Daneben wirken noch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, das Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung sowie die Otto von Guericke Universität Magdeburg als deutsche Partner im Projekt mit. Europäische Projektpartner sind der polnische Chemieverband, der Verband der Chemischen Industrie Tschechiens, die Region

Usti, die Fachhochschule Oberösterreich, der Verband der Chemischen und Pharmazeutischen Industrie Slowakei, die Provinz Novara, das Ungarische Zentrum für Wirtschaftsentwicklung und die Universität Maribor aus Slovenien.

Das Projekt hat die folgenden Ziele:

Generell

- Förderung der intelligenten Nutzung von ICT für die Verbesserung des intermodalen Transports von Gefahrgütern in MOE zur Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Chemieindustrie,
- Unterstützung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und Reduzierung der Klimagasemissionen durch verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Transports,
- Verbesserung der Sicherheit, Verlässlichkeit und Effizienz des intermodalen Transports von Gefahrgütern.

Spezifisch

- Nutzung von ICT für die Entwicklung von effizienten Verkehrsmanagement- und Informationssystemen für den transnationalen Transport von Gefahrgütern durch Tracking und Tracing die Bündelung von Transporten und die Verknüpfung intermodaler Hubs in Mittel- und Osteuropa,

- Verbesserung der Rahmenbedingungen im Hinblick auf organisatorische, institutionelle und strategische Lösungen für Tracking und Tracing-Technologien unter Einbindung von Unternehmen, Logistikdienstleistern und öffentlichen Gebietskörperschaften,
- Entwicklung von Empfehlungen für offene und gemeinsame Standards für Tracking und Tracing als Ergebnis von praktischen Tests und Unterstützung der Vernetzung und Umsetzung von Tracking und Tracing-Technologien in MOE.

Im Rahmen des Arbeitspaketes „Analyse und Tool-Entwicklung“ wird im ersten Jahr eine Analyse der Lieferkette vorgenommen, um die Bedarfe der Chemieunternehmen für Tracking und Tracing zu identifizieren. Danach wird eine Bewertung der verfügbaren Technologien (RFID, Galileo, GPS, etc.) vorgenommen, um diese mit den identifizierten Anforderungen abzugleichen. Auf dieser Basis werden die Partner dann gemeinsam ein ICT-Tool für das Tracking und Tracing von Gefahrgütern entwickeln.

Im zweiten Jahr des Projektes werden dann vier transnationale Pilotprojekte zur praktischen Anwendung des Tracking und Tracing-Tools umgesetzt. Diese Pilotprojekte werden entlang von vordefinierten Transportkorridoren in Mittel- und Osteuropa stattfinden, welche eine besondere Bedeutung für die Chemielogistik besitzen. Dies sind der PAN Korridor 2 von Mitteldeutschland über Polen bis nach Russland, der

TEN Korridor 2 entlang des Mittelmeeres von Italien über Slowenien bis nach Ungarn (bis in die Ukraine), der Donau Korridor von Österreich über die Slowakei bis Ungarn, sowie der Transportkorridor von Deutschland über Prag bis an die slowakisch-ukrainische Grenze. Die Ergebnisse der Pilotprojekte werden im letzten Semester des Projektes im Hinblick auf eine stärkere Nutzung von Tracking und Tracing ausgewertet. Hier sollen insbesondere Hindernisse beim grenzüberschreitenden Verkehr beseitigt werden.

Maßnahme 33: Stärkung der angewandten Verkehrsforschung „Galileo-Transport Sachsen-Anhalt“

Die Landesinitiative „Angewandte Verkehrsforschung / Galileo-Transport Sachsen-Anhalt“ verfolgt zwei wesentliche Ziele: Zum einen sollen die Verkehrssysteme mit innovativen und intelligenten Konzepten für die zukünftigen Herausforderungen qualifiziert werden. Die Stauvermeidung durch intelligente Verkehrslenkung und -steuerung, ein leistungsfähiger attraktiver öffentlicher Verkehr sowie die Belange des Klimaschutzes und der Energieeffizienz stehen im Vordergrund. Zum anderen soll der Transfer innovativer Konzepte für marktfähige Produkte einen nachhaltigen Schub sowohl für bereits ansässige Technologieunternehmen als auch für Neugründungen bewirken. Die Schwerpunkte, denen sich Sachsen-Anhalt in Bezug auf eine Galileo-Kernkompetenz widmen wird, sind der Verkehr und die Logistik.

In diesem Zusammenhang sind als Schwerpunkte und Handlungsfelder besonders hervorzuheben:

- Integration von Wirtschaftsverkehr und Logistik in ein intermodales Verkehrsmanagementnetzwerk (im Kontext der Verkehrsforschungsprojekte „MOSAIQUE“ und der „Verkehrslage Mitteldeutschland“),
- Untersuchung von Schnittstellen für den kooperativen Betrieb von Systemen des Flotten- und des Verkehrsmanagements,
- Test von Systemen und Applikationen (Anwendungssoftware) zur hochgenauen Fahrzeugortung und -verfolgung im innerstädtischen Raum,
- Entwicklung und Erprobung von Systemen zur Kommunikation von Waren, Fahrzeug und Infrastruktur,
- Evaluierung des Zusammenwirkens von fahrzeuggestützten Telematiksystemen mit autarken funkgestützten Systemen zur Warenverfolgung,
- Prüfung und Zertifizierung von technischen Komponenten zur satellitengestützten Ortung und Kommunikation.

Maßnahme 34: Ausbau des Galileo-Testfelds Sachsen-Anhalt

Das Entwicklungslabor und Testfeld für Ortung, Navigation und Kommu-

nikation in Verkehr und Logistik (GALILEO-TESTFELD SACHSEN-ANHALT) ist das Referenzprojekt der Landesinitiative „Angewandte Verkehrsforschung / Galileo-Transport Sachsen-Anhalt“. In Umsetzung dieser Initiative werden mit dem GALILEO-TESTFELD SACHSEN-ANHALT gezielt Entwicklungen und Innovationen im Verkehrs-, Mobilitäts- und Logistiksektor unterstützt, bei denen die Potentiale des europäischen Satellitennavigationssystems sowie weiterer satellitengestützter und terrestrischer Ortungs-, Navigations- und Kommunikationssysteme genutzt werden. Die Forschungsinfrastruktur des GALILEO-TESTFELDES erstreckt sich über die Städte Magdeburg und Halle (Saale). Der Kern des GALILEO-TESTFELDES SACHSEN-ANHALT befindet sich mit einer Messhalle und einem dazugehörigem Freigelände im Magdeburger Wissenschaftshafen. Durch den Verbund mit Telematik- und Logistik-Testfeldern in Magdeburg und Halle (Saale) bieten sich optimale Bedingungen für den Forschungs- und Innovationsstandort Sachsen-Anhalt, da die für Forschungs- und Entwicklungsprozesse so notwendige Integration in die Systemumgebung der jeweiligen Anwendung im Verkehr und in der Logistik gewährleistet wird. Laborergebnisse können hier orts- und zeitnah unter „realen“ Verkehrsbedingungen getestet werden. Für Aufbau und Erweiterung des Testfeldes hat das Land Sachsen-Anhalt von 2008 bis 2011 Mittel in Höhe von 2,9 Mio. € - davon circa 1,1 Mio. € Bundes- und Landesmittel aus dem Zukunftsinvestitionsgesetz - zur Verfügung gestellt.

5.3 Standortförderung auf der Grundlage neuer Technologien im Bereich Verkehr und Logistik

Status Quo

Wirtschaftsverkehre im Rahmen einer erwerbswirtschaftlichen Tätigkeit sind das am stärksten wachsende Segment im Verkehr. Deshalb wird es insbesondere in Ballungsräumen und auf wichtigen Transitstrecken wie der A 2 infolge der bereits hoch ausgelasteten Verkehrsinfrastruktur zu teilweise erheblichen Behinderungen für die Wirtschaft und die Bevölkerung kommen. Die vorhandene Infrastruktur kann nur noch bedingt erweitert werden. Durch Nutzung von Synergien entlang der Transportketten und moderner Informations- und Kommunikationstechnologie sowie durch den Einsatz effizienter Umschlagtechniken soll eine möglichst verkehrsarme und intermodale Lo-

gistik des Wirtschaftsverkehrs etabliert werden. Die zunehmend globalisierten intermodalen Warenketten erfordern Möglichkeiten zur Produktidentifizierung und -verfolgung, zur Lokalisierung, Zustandsüberwachung sowie Prozess- und Flottensteuerung. Das Verkehrsmanagement im Allgemeinen und die Logistik im Speziellen werden die weiter anwachsenden Warenströme nur beherrschen können, wenn durchgängig neue, interoperable und kostengünstige Technologien eingesetzt werden, die den gesamten logistischen Prozess verfolgen, steuern und überwachen.

Maßnahme 35: Entwicklung eines Container-Barge-Systems für den Verkehr auf der Elbe

Aufgrund der Besonderheiten der Elbschifffahrt wird das Ziel verfolgt, ein flexibles Containertransportsystem für die Elbe zu entwickeln.



Abb. 22 Institut für Automation und Kommunikation e. V. (ifak) im Wissenschaftshafen in Magdeburg



Abb. 23 Otto-von-Guericke Universität Magdeburg

Gemeinsam mit Elbanrainerländern, der Deutschen Binnenreederei AG sowie dem Bund soll ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt angeschoben werden. Das zu entwickelnde System, das möglichst optimal alle Anforderungen an eine kontinuierliche Be- und Entladung, sowohl im Hamburger Hafen, als auch in den Häfen entlang der Elbe erfüllen soll, könnte sich auf Erfahrungen mit Strom-Schubleichtern stützen. Diese bestehen im Wesentlichen aus einem Antriebsmodul und mehreren genormten Barges, die zu einem Schubverband zusammengekoppelt werden.

Die Ertüchtigung der Bundeswasserstraße Elbe – von Dresden bis Geesthacht – mit durchgängig mindestens 1,60 m Fahrrinntiefe an 345 Tagen im Jahr ist jedoch die unabdingbare Voraussetzung für die Entwicklung

des Container-Barge-Systems. Die Anwendung des in Sachsen-Anhalt entwickelten Wechselbehältersystems ist zu prüfen.

5.4 Forschungs- und Entwicklungsförderung im Bereich Verkehr und Logistik

Status Quo

Das Land kooperiert mit Forschungseinrichtungen, die auf den Gebieten des Verkehrs, der Verkehrstelematik, des Transportwesens und der Logistik national wie international anerkannt sind.

Dazu gehören im Bereich der Logistik das Fraunhofer IFF und die Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg, im Bereich Verkehr und Verkehrstelematik ebenfalls die Magdeburger Universität, das Ifak-Institut und die Hoch-

schule Magdeburg-Stendal sowie auf dem Gebiet der Geoinformatik die Hochschule Anhalt. Das Fraunhofer IFF hat im Jahr 2006 seine Forschungsinfrastruktur um ein hochmodernes Virtuelles Trainings- und Entwicklungszentrum (VDTC) (Abb. 22, S. 67) im Wissenschaftshafen in Magdeburg ergänzt.

Gemeinsam mit dem am 17. Juni 2010 eröffneten Galileo-Testfeld ist so ein Umfeld entstanden, das hervorragende Voraussetzungen für die Zusammenarbeit mit jungen innovativen Unternehmen und für Ausgründungen aus den wissenschaftlichen Einrichtungen bietet.

Maßnahme 36: Entwicklung des Wissenschaftshafens zu einem Kompetenzzentrum für Verkehr und Logistik

Im Wissenschaftshafen haben sich bereits mehrere Forschungsinstitute mit verschiedenen Kompetenzen angesiedelt. Die Umsetzung der Landesinitiative „Angewandte Verkehrsforschung - Galileo Transport“ soll diesen Trend stützen.

Im Rahmen der Initiative wird im Wissenschaftshafen seit 2010 ein Entwicklungslabor und Testfeld für Ortung, Navigation und Kommunikation in Verkehr und Logistik (Galileo-Testfeld) betrieben. Um den Forschungs- und Entwicklungsstandort Sachsen-Anhalt für bestehende Firmen und Gründer attraktiv zu machen (Abb. 23, S. 68), werden mehrere Mio. € - unter anderem aus dem Zukunftsinvestitionsgesetz - zur Verfügung gestellt. Unternehmen können ihre Dienstleistungen und

Produkte für Ortung, Navigation und Kommunikation im Verkehrsbereich kontinuierlich unter unterschiedlichen Bedingungen testen.

Maßnahme 37: Verstetigung der ressortübergreifenden Forschungsmittel

Die Förderung der Forschung in den Bereichen Verkehr und Logistik muss verstärkt werden. Dies kann nicht Aufgabe eines einzelnen Ressorts bleiben, da insbesondere auch ressortübergreifende Ziele verwirklicht werden sollen. Zur Verstetigung von Forschungsmitteln sollen sowohl Mittel aus den Europäischen Strukturfonds eingesetzt als auch aus EU- und Bundesforschungsprogrammen angeworben werden. Hier richten sich die Landesaktivitäten beispielsweise auf eine Unterstützung der Komplementärfinanzierung. Ziel ist die Etablierung eines Forschungs- und Kompetenznetzwerkes im Bereich Verkehr und Logistik, dessen Anziehungskraft weit über die Landesgrenzen hinausreicht.

Maßnahme 38: Entwicklung von Leichtbauelementen für Fahrzeugaufbauten und Container

Ziel ist, durch die Entwicklung neuartiger Bauteile aus Kunststoffen das Gewicht von Fahrzeugen und Containern zu reduzieren. Dies soll zur Senkung des Treibstoffverbrauchs und damit von Kosten und Emissionen beitragen.

6. Bildung



Status Quo

Der Arbeitskräftebedarf in der deutschen Logistikbranche wird wachsen. Laut Schätzungen gibt es bundesweit eine jährliche Nachfrage im Bereich Logistik nach rund 100 000 operativen Logistikern, 10 000 Fachkräften (mittleres Management) und 1 000 Führungskräften.

In der Branche können sowohl gering Qualifizierte, qualifizierte Fachkräfte als auch Akademiker Beschäftigung finden. Die Aufstiegsmöglichkeiten sind vielfältig, weil die Transportketten in ihren Aufgaben immer komplexer werden.

Dennoch ist im Bereich des Güterkraftverkehrs die Personalsituation durchaus angespannt. Insbesondere beim Fahrpersonal im Fernverkehr herrscht bereits heute ein akuter Fachkräftemangel. Dieser wird sich in Folge der demographischen Entwicklung vermutlich weiter verschärfen, wenn es der Branche nicht gelingt,

gegenzusteuern. Der hohe Kostendruck und die Konkurrenzsituation lassen den Unternehmen in Sachsen-Anhalt aber in der Regel nur sehr wenig Spielraum, das Berufsbild „Kraftfahrer“ durch familienfreundlichere Arbeitszeiten und eine höhere Entlohnung attraktiver zu gestalten. Andere Instrumente wie das verstärkte Anbieten von Lehrstellen, der Einsatz moderner LKW zur Sicherstellung eines ergonomischen und sicheren „Arbeitsplatzes“, kostenlose Weiterbildungsmöglichkeiten für Fahrer und vor allem eine Imageverbesserung des in den Medien vorwiegend negativ (Umweltverschmutzer, Stauverursacher etc.) dargestellten Güterkraftverkehrsgewerbes erscheinen hingegen durchaus erfolgversprechend.

Wichtig für die Branche sind die so genannten Soft Skills (Soziale Kompetenz, Kommunikations-, Team-, Konfliktfähigkeit). An den Schnittstellen zwischen Schule, Bundes-

agentur für Arbeit, Berufsschule und Ausbildungsbetrieb fehlen oft Transparenz und Informationen über Ausbildungsberufe. Schulen benötigen daher eine stärkere Berufs- und Wirtschaftsorientierung, unterstützt durch Berufsberater und ausbildende Firmen. Bei Bewerbern und Unternehmen bestehen zum Thema „Fördermöglichkeiten“ offenbar Informationslücken. Kernfrage ist, ob das Bildungssystem für die Herausforderungen der Logistikbranche gerüstet ist und ob der Bedarf an ausgebildeten Kräften gedeckt werden kann.

6.1 Schulausbildung

Maßnahme 39: Verbesserung der Leistungen der Schulabgänger

Die PISA-Studien haben bei der allgemeinen Schulbildung in Deutschland Defizite aufgezeigt. Arbeitgeber (nicht nur im Logistikbereich) teilen diese Auffassung. Internationale Studien belegen, dass vor allem grundlegende Kompetenzen stärker entwickelt werden müssen wie Lesekompetenz, mathematische und naturwissenschaftliche Grundbildung. Das Kultusministerium des Landes Sachsen-Anhalt sieht die Notwendigkeit, die Qualitätsentwicklung in Schulen voranzutreiben, und steht dazu im Dialog mit Wirtschaftsunternehmen über die Anforderungen an Schulabgänger und die Auswirkungen auf die Lehrplangestaltung. Parallel muss die Lehrerfortbildung ausgebaut werden.

6.2 Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung

Maßnahme 40: Überprüfung und ggf. Anpassung der Ausbildungsberufe an nationale/internationale Entwicklungen

Kontinuierlich sind die Inhalte der Ausbildungsberufe zu hinterfragen. Eine verkehrsträgerübergreifende Ausbildung ist mehr denn je notwendig. Kaufmann und Kauffrau im Verkehrsbereich sind heute auch in den Bereichen Produktion, Leistungs- und Infrastrukturplanung, Marketing und Qualitätsmanagement tätig. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung multimodaler Transportketten ist eine Beschränkung auf einzelne Verkehrsträger weder zeitgemäß noch wettbewerbsfähig.

Das Land wird im Rahmen des laufenden Prozesses zur Entwicklung und Überprüfung von Ausbildungsordnungen dem Bund oder den Sozialpartnern notwendige Änderungen anzeigen. Dabei sind auch die Ausbildungszeiten zu hinterfragen.

Maßnahme 41: Kontinuierliche Überprüfung und Anpassung von Weiterbildungs-/Qualifizierungsangeboten

Weiterbildungs- und Qualifizierungsangebote müssen bedarfsgerecht weiterentwickelt werden und sollen sich an nationalen und internationalen Entwicklungen in der Logistikbranche orientieren. Das muss kontinuierlich überprüft werden.



Das Land wird Unternehmen weiterhin bei Bedarf durch finanzielle Förderangebote bei der Durchführung von Qualifizierungsmaßnahmen unterstützen. Für den Bereich der bundeseinheitlich geregelten Fortbildung und Schulungen wird das Land im Rahmen des laufenden Prozesses zur Entwicklung und Überprüfung dieser Maßnahmen dem Bund oder den zuständigen Stellen entsprechende Hinweise geben.

Das Land begrüßt die gegenwärtigen Neuordnungsverfahren zum/zur Geprüfte/n Verkehrsfachwirt/-in, Geprüfte/r Fachwirt/-in Personenverkehr und Geprüfte/n Fachkaufmann/-frau für Einkauf und Logistik.

Maßnahme 42: Fortbildungsoffensive für den Fachkräftebedarf

Um dem wachsenden Fachkräftebedarf gerecht zu werden, sollte im Zusammenspiel von Verwaltung und Unternehmen eine Fortbildungsoffensive für Arbeitskräfte weitergeführt werden, die dann kontinuierlich den Transport- und Logistik-Unternehmen vermittelt werden. Das Programm „WeGebAU – Weiterbildung Geringqualifizierter und beschäftigter älterer Arbeitnehmer in Unternehmen“ trägt dazu bei, dass vorhandene Arbeitskräftepotential für die sich weiterentwickelnde Arbeitswelt zu erschließen.

Wichtig ist, dass die einzelnen Fördermöglichkeiten den in Frage kommenden Unternehmen auch bekannt sind. Die Unternehmen können dann gemeinsam mit der Bundesagentur

für Arbeit unternehmensspezifische Lösungen erarbeiten.

Maßnahme 43: Stärkung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt

Die wachsende Flotte, der drohende Überalterungsprozess beim Fahrpersonal in der Binnenschifffahrt und der zusätzliche Qualifizierungsbedarf, zum Beispiel beim Umgang mit Gefahrgütern und Produkten aus dem Agrarbereich, sowie die wachsenden Qualitätsanforderungen an Sicherheitskräfte bei der Beförderung von Fahrgästen machen es erforderlich, die Berufsausbildung und Fortbildung in der Binnenschifffahrt nachhaltig zu entwickeln. Sachsen-Anhalt hat in Schönebeck eine von bundesweit nur zwei Schifferbetriebsschulen und Ausbildungszentren für die Binnenschifffahrt.

Die Werbung für den Beruf Binnenschiffer und die Stärkung der Aus- und Fortbildung ist gemeinsame Aufgabe der Sozialpartner, des Landes und der Schulträger.

6.3 Akademische Ausbildung

Maßnahme 44: Einrichtung eines Lehrstuhls für Verkehrslogistik/ Verkehrsinformatik und Infrastruktur

In Sachsen-Anhalt und Mitteldeutschland wird die Logistikbranche von kleinen und mittleren Unternehmen getragen. Das Land sieht den Bedarf an Akademikern für die Branche sowohl bei Ingenieuren der Fachrichtungen Verkehrsmanagement, Ver-

kehrsinformatik, Förder- und Verteiltechnik und Informationstechnologie-Fachleuten als auch bei der Netzworkebildung, Verstärkung des Wissens- und Technologietransfers sowie bei der Imagewerbung. Daher erachten Fachleute die Einrichtung eines Lehrstuhls Verkehrslogistik am Institut für Logistik und Materialflusstechnik sowie äquivalente Studienangebote bei Fachhochschulen (Abb. 24, S. 73) für sinnvoll. Dieser Lehrstuhl sollte nicht nur die einzelnen Verkehrsträger und die Aspekte des Kombinierten Verkehrs abdecken, sondern aus ganzheitlicher Sicht auch die Verkehrssteuerung, das Verkehrsmanagement sowie Mobilitätssicherungskonzepte. Dabei geht es um die Koordination von Personen- und Güterströmen unter

Einbeziehung innovativer Technologien, Informations- und Kommunikationssystemen. Der Aufbau des neuen Lehrstuhls sollte unter Einbindung des „Galileo-Forschungslabors und -Testfelds“ erfolgen.

Maßnahme 45: Verbesserung der Transparenz und Vergleichbarkeit der mit Logistik befassten Studiengänge

Die Themen- und Begriffsvielfalt in den Studiengängen mit einer Vielzahl und Wertigkeit von Abschlüssen erschwert die Transparenz und Vergleichbarkeit. Inhalte sowie Wertigkeit von Studiengängen sind auf eine Harmonisierung zwischen den einzelnen Bildungseinrichtungen im Land mit logistischen Lehrinhalten hin zu überprüfen.



Abb. 24 Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg

6.4 Sonstige Maßnahmen

Maßnahme 46: Maßnahmen zur frühzeitigen Berufsorientierung

Das Land Sachsen-Anhalt zeichnet sich durch umfangreiche Aktivitäten zur Sicherung von zukünftigen Fachkräften aus. Um alle relevanten, von den Auswirkungen des demografischen Wandels betroffenen Akteure in den Diskussions- und Umsetzungsprozess mit einzubeziehen, wurde in 2010 der Fachkräftesicherungspakt verabschiedet. Das hier zugrunde liegende Zielsystem ist unter anderem darauf ausgerichtet, das Bildungssystem auf die Bedarfe von Fachkräftenachfrage und -angebot abzustimmen. Vor diesem Hintergrund wurden folgende zentrale Handlungsbedarfe abgeleitet: Berufsorientierende Maßnahmen sind an die Bedingungen der Arbeits- und der Ausbildungsmarktsituation angelehnt. Gleichzeitig gilt es jedoch, die Berufsorientierung als möglichst offenen Prozess zu gestalten.

Schulen und Träger bemühen sich verstärkt darum, Unternehmen in den Prozess der Berufsorientierung einzubeziehen sowie Netzwerke zwischen Schulen und regionalen Unternehmen zu etablieren. Dabei sind zeitliche sowie personelle Ressourcen insbesondere mittelständischer Unternehmen zu berücksichtigen. Für die Verzahnung von Schule und (lokaler) Wirtschaft ist es notwendig, etablierte Standards zur Zusammenarbeit Schule-Wirtschaft gezielt weiter zu entwickeln.

Bereits bestehende Arbeitskreise Schule Wirtschaft unterstützen den Austausch auf regionaler Ebene. Zur Umsetzung dieser Vorhaben finanziert und fördert das Land mehrere Projekte und Maßnahmen am Übergang Schule-Ausbildung und hier insbesondere zur Berufsorientierung, zum Beispiel das Projekt BRAFO – „Berufsorientierung Richtig Angehen Frühzeitig Orientieren“ oder Produktives Lernen.

Das Projekt BRAFO für Schülerinnen und Schüler der siebten Klassen wird an allen Sekundar- und Gesamtschulen und Förderschulen des Landes ein zusätzliches Angebot zur frühzeitigen Berufswahlvorbereitung als Pflichtprojekt umgesetzt.

Die Schülerinnen und Schüler erhalten – noch vor der Berufsberatung durch die Agentur für Arbeit – die Möglichkeit, ihre individuellen Fähigkeiten zu erkennen und diese mit gewünschten Berufsfeldern abzugleichen.

Schülerinnen und Schüler lernen an vier Praxistagen in ausgewählten Berufsfeldern bei einem Bildungsträger Aufgaben- und Anforderungsprofile von Berufen kennen.

Ergebnisse der Interessenerkundungen werden gemeinsam, gegebenenfalls auch mit den Eltern, ausgewertet. Danach werden weitere Schritte zur Berufswahl in einer Zielvereinbarung mit jedem einzelnen Lernenden festgehalten. Es können auch Praktika in Unternehmen außerhalb der Schulzeit vereinbart werden.

Hauptzielrichtung der geförderten Maßnahmen und Programme ist die Stärkung der Selbstwirksamkeitserwartungen der Jugendlichen oder die Förderung der Reife der Berufswahl die das Gelingen des Übergangs maßgeblich beeinflussen können. Weitere wichtige Aspekte bei der Berufsorientierung sind die Entwicklung von schulischen Konzepten, Einbeziehung von relevanten außerschulischen Akteuren sowie der Ausbau von Netz- und Kooperationsstrukturen.

Maßnahme 47: Überprüfung der Regelungen zur Freizügigkeit

Als eine weitere Option zur Lösung der schon bestehenden und zukünftigen Engpässe beispielsweise bei Berufskraftfahrern wird nicht nur in Deutschland die Lockerung der Beschränkung der Arbeitnehmerfreizügigkeit diskutiert. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es bereits jetzt auch in den neuen EU-Mitgliedsstaaten einen Fahrermangel gibt.



Abb. 24.1 Hochregallager

7. Umwelt- und Klimaschutz



Status Quo

Mobilität bedeutet Beweglichkeit und Freiheit. Mobilität verbraucht aber gleichzeitig Ressourcen an Energie und belastet die Verkehrsinfrastruktur.

So ist der Straßenverkehr unverändert eine wesentliche Quelle für Emissionen des klimaschädlichen Treibhausgases und haben sich durch den Verkehr in Deutschland zwischen 1960 und 2009 die Kohlendioxidemissionen mehr als verdoppelt. Der Straßenverkehr war hierbei in 2009 für mehr als 80 % der Emissionen im Verkehrssektor verantwortlich.

Ein Verkehrsträgervergleich allein bei den CO₂-Schadstoffemissionen verdeutlicht hierzu, dass der Lkw mit einer Emission von 99,4 g/tkm gegenüber der Bahn mit 29 g/tkm sowie dem Binnenschiff mit 33,8 g/tkm diesbezüglich mit Abstand die ungünstigste Umweltbilanz ausweist. Mit den jeweils höchsten Werten trifft

dies auch für die Luftschadstoffemissionen bei NO_x und PM zu.

Eine Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene oder das Binnenschiff ist daher nicht nur sinnvoll, sondern ist ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der europäischen und nationalen Klimaschutzziele. Unter diesem Aspekt gewinnt das Umweltbewusstsein nicht nur zunehmend an Bedeutung, sondern es erwarten auch immer mehr Kunden von den Unternehmen aller Branchen Verantwortung und Engagement für die Umwelt. Damit werden Ressourcenschonendes Management und ökologisch ausgewogene Lösungen zu einem entscheidenden Erfolgsfaktor im Wirtschaftsleben und sichern im globalen Wettbewerb langfristig die Wirtschaftlichkeit von Unternehmen und Arbeitsplätzen.

Das Weißbuch für Verkehr der EU Kommission formuliert diesbezüglich ein Verlagerungsziel von 30 % des

Straßengüterverkehrs über 300 km auf den Eisenbahn- bzw. Schiffsverkehr bis 2030. Darüber hinaus hat das EU- Parlament in seiner EntschlieÙung am 15. März 2012 den EU- Klimafahrplan 2050 (Übergang zu einer wettbewerbsfähigen kohlendioxidarme Wirtschaft) unterstützt, der eine Verringerung der CO₂-Emissionen bis 2030 um 40 % und bis 2050 sogar um 80 % vorsieht.

Im Zuge der Energiewende hat sich Deutschland ebenfalls anspruchsvolle Klimaschutzziele gestellt und will unter anderen bis 2020 die Emissionen im Vergleich zu 1990 um 40 % reduzieren.

Die Landesregierung von Sachsen-Anhalt hat mit dem "Energiekonzept" für den Zeitraum zwischen 2007 und 2020 sowie dem "Klimaschutzprogramm 2020" Handlungsschwerpunkte im Hinblick auf den Klimaschutz formuliert und mit der Aufnahme des Themas „Grüne Logistik“ darüber hinaus einen weiteren und neuen Schwerpunkt gesetzt.

Dies unterstreicht die zunehmende Bedeutung der Logistik für den Verkehrsbereich. Sie ist zukünftig noch stärker gefordert, durch entsprechende Beiträge die Schere zwischen energieeffizienterer Ausrichtung des Verkehrs bei zunehmender Ressourcenverknappung und Effizienzsteigerung zu schließen. Im Rahmen dieser anspruchsvollen Zielstellung muss es gleichfalls gelingen, den Schwerpunkt auf die Entwicklung und Bereitstellung umwelt- und klimafreundlicher Transportmittel zu legen.

7.1 Einsatz schadstoffarmer und sicherer Verkehrsträger

Maßnahme 48: Befürwortung des Emissionshandels im Flugwesen und emissionsabhängiger Landeentgelte sowie Stärkung des multimodalen Frachtverkehrs

Nach vorliegenden Schätzungen beträgt der Anteil des internationalen Flugverkehrs am Treibhauseffekt weltweit etwa 3,5 %. Insbesondere die spezifischen Triebwerksemissionen von CO₂ und NO_x bewirken als gasförmige Schadstoffe bzw. Spurengase eine künstliche Verstärkung des Treibhauseffektes.

Dies führt vor allem im Bereich der oberen Luftschichten, in dem die Flugzeuge verkehren, zur Beeinträchtigung des Klimas. Die Wachstumsraten des Luftverkehrs sowie die Kapazitätserweiterungen an vielen internationalen Verkehrsflughäfen verschärfen diese Situation trotz Modernisierung des Fluggeräts.

Zur Begrenzung und Reduzierung der Treibhausgasemissionen ist es folgerichtig, dass der internationale Luftverkehr bis 2012 in das Emissionshandelssystem einbezogen wird.

Die Bemessungsgrundlagen bilden die gesamte Treibhauswirksamkeit ab. Eine entsprechende Initiative des Bundes ist weiter voranzutreiben, wobei die Einführung des Emissionshandels zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen global und ohne zeitliche Staffelung erfolgen sollte. Zur Verbesserung der lokalen Luftqualität an Flughäfen – sowie als



flankierende Maßnahme zur Reduzierung der Klimawirkung des Luftverkehrs insgesamt – will der Bund mittelfristig emissionsabhängige Landeentgelte einführen.

Das System für diese Landeentgelte wird aufkommensneutral sein und soll den Einsatz von umweltfreundlichen, sauberen Flugzeugen belohnen. 2008 hat eine dreijährige Testphase im Rahmen einer freiwilligen Erhebung derartiger Entgelte begonnen. Sachsen-Anhalt wird sich für eine Ausweitung des freiwilligen Selbstversuchs einsetzen.

Dem Umweltschutzgedanken kann an den Flughäfen der MF AG mit folgenden Maßnahmen Rechnung getragen werden: Durch konsequente und intensive Nutzung der Trimodalität wird die Zahl der Flugbewegungen reduziert. Fracht wird unter anderem auf die Schiene verlagert. Durch elektrische Traktion der Züge wird ein Höchstmaß an Emissionsvermeidung erzielt.

Auf diese Weise ließen sich die Landeentgelte für Airlines senken, die kombiniert auch die Schiene nutzen.

Maßnahme 49: Stärkung der Bahn sowie Einbeziehung der Binnenschifffahrt als sicherer Verkehrsträger für Gefahrgüter; Erstellung einer Kosten-Nutzen-Analyse

Der Anteil der Verkehrsträger an den Gefahrguttransporten liegt auf der Straße bei 65 %, auf der Schiene bei 20 % und beträgt 15 % auf der Wasserstraße. Gefahrguttransportunfälle ereignen sich zu mehr als 90 % auf der

Straße. Die Quote der bei Kontrollen beanstandeten Fahrzeuge lag 2005 bei LKW's bei 24 % und bei der Eisenbahn nur bei 9 %. Damit wird deutlich, dass die Eisenbahn und auch die Binnenschifffahrt gute und sichere Alternativen für Gefahrguttransporte sind. Dieser Vorteil muss noch mehr genutzt werden. Durch Förderung von Maßnahmen wie dem Bau oder der Sanierung von Anschlussgleisen, Werks- und Nebenbahnen, vor allem im regionalen Bereich, sind Voraussetzungen zur Verkehrsverlagerung von Gefahrguttransporten auf die Eisenbahn zu schaffen. Durch eine Kosten-Nutzen-Analyse ist zu prüfen, inwieweit Gefahrguttransporte über ein zu förderndes Konzept „Rollende Bundesautobahn“ oder über den so genannten „CargoBeamer“ auf die Schiene verlagert werden können.

Maßnahme 50: Einführung emissionsabhängiger Trassenpreise

Trotz nachgewiesener hoher Energieeffizienz und einer gegenüber anderen Verkehrsträgern geringeren CO₂-Emission müssen auch im Schienenverkehr die Schadstoffemissionen weiter gemindert werden. Die Einführung eines emissionsabhängigen TPS setzt daher ökonomische Anreize. Es sollte europaweit harmonisiert werden.

Mit dem TPS kann eine Minderung des Energieverbrauchs, der Emissionen und des Lärms erreicht werden. Ein im Auftrag des Umweltbundesamtes erstelltes Rechtsgutachten belegt, dass emissionsabhängige Trassenpreise in Deutschland rechtlich möglich sind. Die praktikabelste und

effektivste Vorgehensweise wird darin gesehen, die Subventionierung der Umrüstung von Schienenfahrzeugen mit der Einführung emissionsabhängiger Trassenpreise zu kombinieren. Das BMVBS unterstützt derzeit die Umrüstung, allerdings profitiert davon ausschließlich ein Unternehmen. Die Einführung emissionsabhängiger Trassenpreise sollte verfolgt werden. Ähnlich wie in der Automobilindustrie würde ein Entwicklungsschub bewirkt, dem sich kein Unternehmen entziehen könnte.

Maßnahme 51: Modernisierung der Antriebe in der Binnenschifffahrt

Während in der Entwicklung besonders schadstoffarmer Antriebe für den Straßen- und Schienenverkehr große Fortschritte erzielt worden sind, blieben diese im Bereich der Binnenschifffahrt noch aus. Nach der Richtlinie des BMVBS über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Dieselmotoren für den Antrieb von Binnenschiffen (zuletzt geänderte Fassung vom 11. Dezember 2007) erfolgt allmählich der Einsatz schadstoffarmer Antriebe in der Binnenschifffahrt. Die Umsetzung und gegebenenfalls weitere Verbreitung soll unterstützt und vorangetrieben werden.

7.2 Lärmschutz

Status Quo

Lärm schränkt die Lebensqualität von Menschen erheblich ein und birgt Risiken für die Gesundheit. Der Verkehrs-

lärm gehört mittlerweile zu den größten Umweltproblemen, wobei insbesondere LKW und Güterzüge als die größten Lärmverursacher angesehen werden. Bei Planungsvorhaben, zum Beispiel zur Flughafenentwicklung, wird die zu erwartende Lärmbelastung als einer der größten Risikofaktoren behandelt. Im Luftverkehr sind bereits emissionsabhängige Landeentgelte eingeführt worden. Der Schutz vor Lärm ist deshalb vor allem durch präventive Maßnahmen zu verbessern und muss sich maßgeblich am Leitbild der Nachhaltigkeit orientieren. Hierzu zählen die Lärminderung direkt an der Quelle sowie passiver Lärmschutz.

Maßnahme 52: Lärminderung Straßenverkehr und Schienenverkehr

Im Rahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen werden in Sachsen-Anhalt sowohl Lärmvorsorgemaßnahmen (beim Neu- und Ausbau von Straßen) als auch Lärmsanierungsmaßnahmen (an bestehenden Straßen) vorgenommen. Die vom Bund seit 1978 für Lärmsanierung bundesweit zur Verfügung gestellten Mittel wurden seit 2006 auf 50 Mio. € pro Jahr verdoppelt. Teilweise wird der Lärmsanierungsbedarf auch im Rahmen von Ausbaumaßnahmen beseitigt. Dabei wird den aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Bau von Lärmschutzwällen und -wänden, und /oder Einbau lärm-mindernder Fahrbahnoberflächen) der Vorrang eingeräumt, weil damit oft auch Freiflächen im Wohnumfeld einbezogen werden. Mit der Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um

3 dB (A) im Jahr 2010 werden die Bürgerinnen und Bürger besser als bisher vor Lärm geschützt. Auf der Grundlage der gegenwärtigen Grenzwerte wird erwartet, dass der ermittelte Sanierungsbedarf bundesweit bis 2015 im Wesentlichen beseitigt werden kann. Im Schienenverkehr spielt die Vermeidung von Lärm als Forschungsthema „Leise Bahn“ eine wesentliche Rolle. Mehr und mehr rücken dabei präventive Maßnahmen in den Vordergrund. Ausgewählte Beispiele sind das Hochgeschwindigkeitsschienenschleifen, Senkung der Lärmemissionen am Zugdrehgestell und am Gleisoberbau oder auch der Einsatz Verbundstoff-Bremssklotzsohlen zur Lärmreduzierung bei Güterwagen.

Maßnahme 53: Anpassung der Lärmschutzprogramme am Flughafen Leipzig/Halle

Der Flughafen Leipzig/Halle besitzt ein anspruchsvolles Lärmschutzprogramm. Anhand der Ergebnisse wird ermittelt, ob sich zwischen den im Jahr 2004 prognostizierten und den tatsächlichen Verkehrsaufkommen Differenzen ergeben haben, in deren Folge Maßnahmen des passiven Schallschutzes anzupassen wären. Gemäß den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Neubau der Start- und Landebahn Süd inklusive Vorfeld vom 4. November 2004 erfolgte im Frühjahr 2009 die erste der jährlichen Überprüfungsberechnungen des Nachtschutzgebietes, welche bis 2016 jährlich durchzuführen sind.

7.3 Verkehrslenkung

Maßnahme 54: Einsatz modularer Nutzfahrzeuge

Der Transport von Gütern kann durch die Erhöhung von Volumen und Gewicht effizienter werden, zumal größere Transporteinheiten für Speditionen wirtschaftlicher sind als kleine. Angesichts der prognostizierten Steigerungen im Straßengüterverkehr und der Tatsache, dass das Straßennetz nicht im gleichen Maße wie das Verkehrsaufkommen wachsen kann, müssen die Straßen besser genutzt und neue technische Lösungen gesetzlich zugelassen werden.

Aus diesem Grund ist die Diskussion um den Einsatz von modularen Nutzfahrzeugen, die so genannten Gigaliner, Fahrzeuge mit 25,25 m Länge und 60 t Gesamtgewicht, richtig. Im Interesse der Verkehrssicherheit und einer nachhaltigen Infrastrukturpolitik für Straße und Schiene gibt es in Deutschland derzeit keine Empfehlung für eine allgemeine Zulassung von modularen Nutzfahrzeugen. Unter dem Aspekt, dass alle Verkehrsträger zur Bewältigung des weiter steigenden Güterverkehrsaufkommens benötigt werden und die Straße unverändert das höchste Güteraufkommen trägt, sind Innovationen für den LKW-Verkehr unabdingbar.

Maßnahme 55: Fortführung und Weiterentwicklung des Sperrinformationssystems Sachsen-Anhalt

Das vom Ifak Institut entwickelte „Sperrinformationssystem Sachsen-Anhalt“ (Abb. 25, S. 81) ist ein Managementsystem für Verkehrsraumeinschränkungen im Land. Es basiert auf einem seit 2003 im Einsatz befindlichen System auf der Grundlage eines Verwaltungsprogramms für Sperrungen, das landesweit von den unteren Verkehrsbehörden genutzt wird. Die Sperrdaten werden basierend auf der Grundlage bereits vorliegender Geoinformationsdaten abgebildet. Bisherige Konflikte bei der Festlegung von Sperrungen und Umleitungen in den Verkehrsbehörden werden erkannt und vermieden. Präsentations-

plattform wird das Landesportal des Landes Sachsen-Anhalt sein. Die Bürgerauskunft wurde an den technischen Stand für Internetpräsentationen angepasst. Der Datenbestand wird für zahlreiche e-Governmentprojekte verwendet.

Maßnahme 56: Verbesserung des Verkehrsmanagements

Im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsprojektes „MOSAIQUE“ ist im Bereich des Verkehrsmanagements ein Beitrag zur Lösung der steigenden Verkehrsprobleme in der Region Mitteldeutschland, speziell im Raum Halle/Leipzig, geleistet worden. Eine landesweite Umsetzung der MOSAIQUE-Ergebnisse wird im Rahmen des Projektes „Verkehrslage

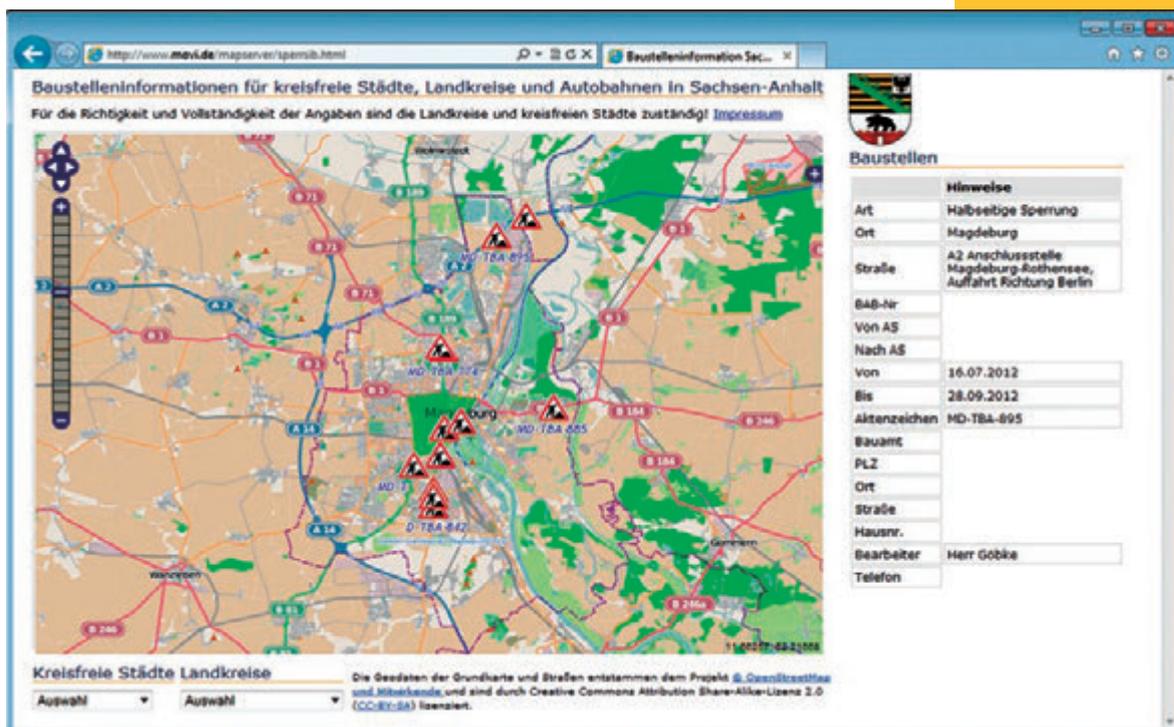


Abb. 25 Sperrinformationssystem Sachsen-Anhalt

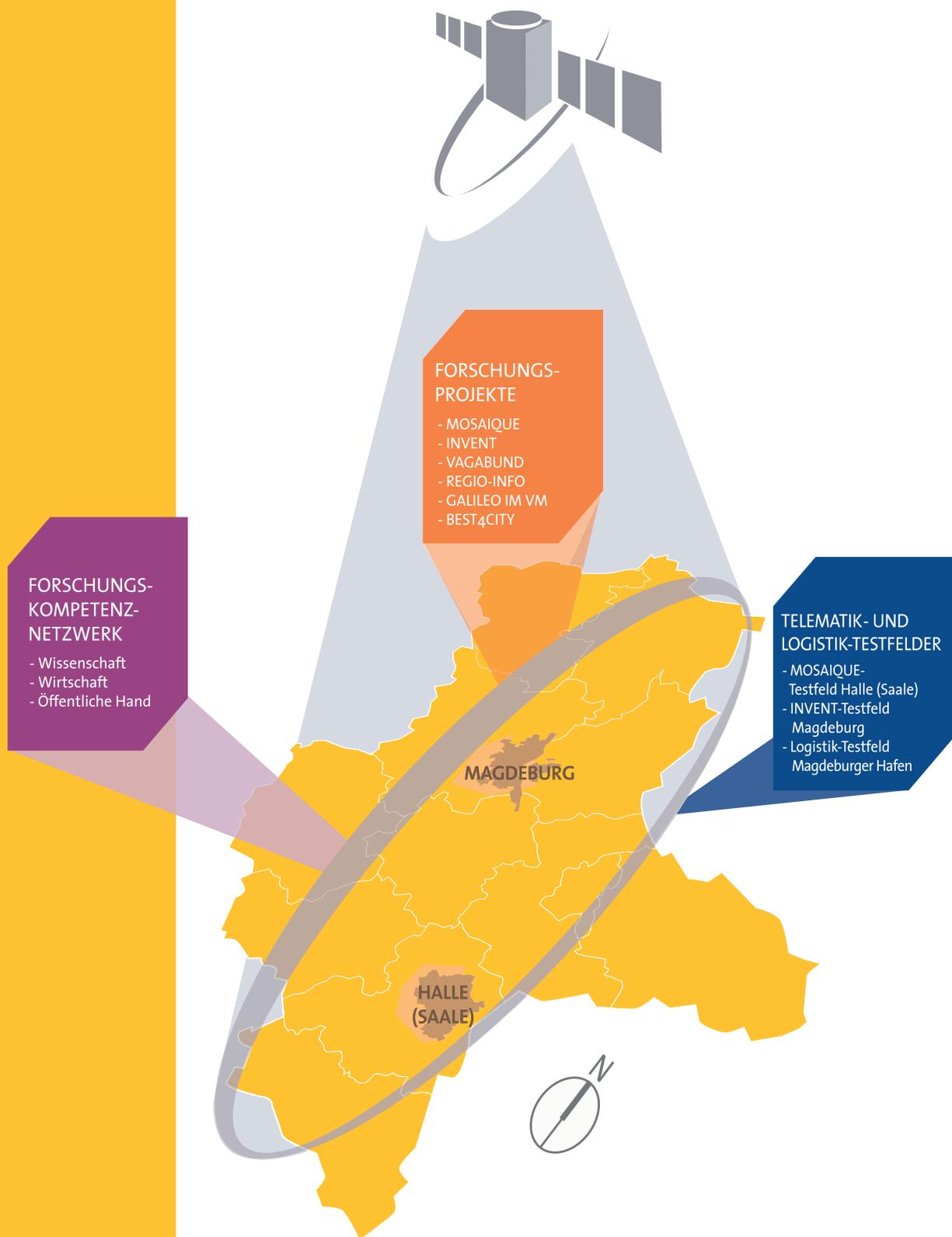


Abb. 26 Die drei Kernbausteine der Landesstrategie Galileo-Transport Sachsen-Anhalt

Mitteldeutschland“ im Jahr 2012 realisiert. Damit werden die Voraussetzungen für eine neue Qualitätsstufe in der Organisation des Verkehrs auf Basis einer flächendeckenden und permanenten Erfassung der Verkehrsqualität im Netz der Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie innerhalb der Großstädte Sachsen-Anhalts geschaffen.

Diese Verkehrslageerfassung ist auch die Grundlage für den Aufbau des intermodalen Mobilitätsportals Sachsen-Anhalt, das Menschen und Unternehmen über Internet und mobile Anwendungen intermodale Reise-Informationen, Echtzeit-Verkehrsinformationen und -Verkehrsmeldungen sowie weitere relevante Dienste unter besonderer Berücksichtigung der Elektromobilität künftig anbieten wird. Das Land stellte dafür rund 3,5 Mio. Euro über das Konjunkturpaket II zur Verfügung.

Maßnahme 57: Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation - Konzept „Logistik in den Städten“ (LOSI)

Das Konzept wird im Rahmen des FOPS-Programms entwickelt und vom Land finanziell unterstützt. Erreicht werden soll, dass große LKW, die nur geringe Gütermengen in die Stadt transportieren, nicht mehr in die Stadt einfahren, sondern ihre Waren an innenstadtnahen Umschlagpunkten zur Sammlung und gebündelten Feinverteilung abliefern. Diese Bündelung zielt auf eine bedarfsgerechte

und effiziente Ver- und Entsorgung der Städte mit Hilfe kleiner LKW (Fahrzeugklasse bis 3,5 t) ab. Zugleich wird die Fahrzeugauslastung erhöht, Verkehrslärm und andere Umweltbelastungen sinken.

Die Errichtung der Umschlagpunkte (Miniverteilzentren) für die Umladung in neu zu konzipierende Wechselbehälter kann an entsprechenden Stellflächen erfolgen.

Diese Umschlagpunkte können ohne größeren Aufwand gut in bereits bestehende Umschlageinrichtungen, wie beispielsweise trimodale Hafenterminals, integriert werden. Im Zuge der Ansiedlung eines Kurier-, Express- und Paketdienstes soll dieses Konzept erstmalig umgesetzt werden. Derzeit wird die Einrichtung eines solchen Miniverteilzentrums am Standort Magdeburg geprüft.

Maßnahme 58: Intelligente Verkehrssysteme

Logistik und Güterverkehr benötigen aktuelle Verkehrsdaten und profitieren von einem leistungsfähigen intermodalen Verkehrsmanagement. Eine Architektur IVS schafft hierfür die technischen und organisatorischen Voraussetzungen. Zur koordinierten Einführung und Nutzung von IVS im Straßenverkehr und ÖPNV des Landes wird durch die Landesregierung im Jahr 2012 ein „IVS-Rahmenplan Sachsen-Anhalt“ als Fachplan der Landesentwicklung vorgelegt.

Dieser beinhaltet so wichtige Handlungsfelder, wie die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Verkehrs-

frastruktur und der Verkehrssicherheit, die organisatorische Bündelung, die Forschung und Entwicklung sowie die notwendige Weiterbildung und Qualifizierung aller am Verkehrsmanagement beteiligten Akteure.

Der Plan schafft auch die Voraussetzungen für eine zielgerichtete Weiterentwicklung des unter anderem über die „Landesinitiative Angewandte Verkehrsforschung/Galileo-Transport“ begonnenen Aufbaus eines IVS-Gesamtsystems im Land (Abb. 26, S. 82). So werden beispielsweise mit dem „Sperrinformationssystem Sachsen-Anhalt“, der „Verkehrslage Mitteldeutschland“ oder der Integration in den „Mobilitäts Daten-Marktplatz“ der BAST bereits erfolgreiche Projekte realisiert, die für eine durchgängige Informationskette sorgen, um Staus zu vermeiden, die Straßen sicherer zu machen und intermodale Informationsdienste für Menschen und Unternehmen anzubieten.

7.4 Aufbau einer nachhaltigen und Ressourcen schonenden Logistik

Maßnahme 59: Entwicklung und Aufbau nachhaltiger, Ressourcen schonender Logistikimmobilien bzw. -gewerbeparks

Bei der Förderung der Ansiedlung von Logistikdienstleistern sollte der hohe Stellenwert regenerativer Energien in Sachsen-Anhalt berücksichtigt werden. So sollte eine nachhaltige, Ressourcen schonende Logistikimmobilie entstehen, die ihren Strom aus regenerativen Energiequellen und

möglichst an Ort und Stelle gewinnt. In der Fördertechnik sollten innovative, Ressourcen schonende Technologien, ein Beispiel ist die Brennstoffzelle, eingesetzt werden.

Maßnahme 60: Entwicklung und Aufbau eines CO₂-Emissionskatasters

Um wirkungsvoll und nachhaltig die induzierten Emissionen insbesondere in der Verkehrslogistik zu senken, ist die Entwicklung eines Emissionskatasters zu prüfen, das mit Hilfe eines Kennzahlensystems die Bilanzierung von Verkehrsströmen ermöglicht. Daraus ließen sich Prioritäten für die Emissionsbekämpfung ableiten. Darüber hinaus könnte ein Steuerungsinstrument für den Verkehrsfluss entstehen. Dieses würde beispielsweise die Realisierung einer dynamischen, lastabhängigen Umweltzone ermöglichen.

Maßnahme 61: Technologieeinsatz in kleinen und mittelständischen Unternehmen

Der Einsatz moderner Kommunikations- und Steuerungssysteme ermöglicht im Güterverkehr eine optimale Planung, Steuerung und Koordinierung der Güterflüsse oder die Optimierung ganzer Transportketten und deren wirtschaftliche Gestaltung. Der effizientere Fahrzeugeinsatz sorgt somit wiederum für eine optimale Auslastung der Verkehrsinfrastruktur und vermindert Belastungen der Umwelt durch Leerfahrten. Zudem erhöht sich die Wettbewerbsfähig-

keit der Unternehmen insgesamt. Aufgrund hoher Anschaffungskosten - die Diskussionen des Gewerbes zur Beschaffung des digitalen Fahrten-schreibers zeigten dies deutlich - ergeben sich aber erhebliche finanzielle Belastungen. Insbesondere in kleinen und mittelständischen Unternehmen erschwert die finanzielle Situation den Kauf solcher Technik. Mit der Schaffung einer finanziellen Basis und einer gesicherten Finanzierungslage soll ein Anreiz zur Anschaffung und zum Einsatz der modernen Systeme gegeben werden.

7.5 Unterstützung der Transportwirtschaft bei Inanspruchnahme des EU-Förderprogramms Marco Polo

Das Verkehrsprogramm Marco Polo, derzeit Marco Polo 2, existiert seit dem Jahr 2003 und endet am 31.12.2013. Alle Projekte innerhalb des Programms müssen 2015 fertig gestellt sein. Das Gesamtbudget für Marco Polo 2 umfasst 450 Mio €. Damit sollen etwa 35 Projekte gefördert werden. Zuwendungsempfänger können Unternehmen, aber auch Unternehmensverbände sein.

Wichtigste Aktionen des Programms sind:

- Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasser,
- Katalytische Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung (Überwindung struktureller Marktschranken, innovative Maßnahmen),

- Fortbildungsmaßnahmen mit Teilnehmern im Bereich Verkehrsverlagerung/ Verkehrsvermeidung,
- Meeresautobahnen,
- Verkehrsvermeidung z.B. durch Veränderung von Verkehrslogistik.

Alle Maßnahmen müssen grenzüberschreitend ausgerichtet sein.

Das Programm Marco Polo wird sehr zurückhaltend angenommen, obwohl das Programm durchaus bekannt ist. Die Hinderungsgründe für Unternehmen, Fördermittel nicht in Anspruch zu nehmen, sind sehr unterschiedlich. Hier spielen das komplizierte Antragsverfahren oder auch die hohen Schwellen für die verlagerten oder vermiedenen Straßentransporte eine wesentliche Rolle. Daher strebt das Land Sachsen-Anhalt eine Unterstützung der Unternehmer oder Unternehmensverbände an.



8. Die Logistik.Initiative



Um die Aufgabe der trimodalen Drehscheibe im europäischen Hafen – Hinterland für die internationalen Seehäfen Hamburg, Bremen/ Bremerhaven als auch Rotterdam weiter auszubauen, haben die Ministerien für Wissenschaft und Wirtschaft und für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt die Logistik. Initiative Sachsen-Anhalt ins Leben gerufen. Hierbei geht es um die Bündelung von Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, die Profilierung des Logistik-Standortes Sachsen-Anhalt in Zusammenarbeit mit den Wachstumsinitiativen und Branchenclustern im Land sowie einen umfangreichen Innovationstransfer zur Stärkung der Unternehmen.

Im Rahmen der Logistik. Initiative und unter Betrachtung der Logistikbranche in Sachsen-Anhalt und Beachtung möglicher Synergieeffekte für bestehende Unternehmen sowie zur Schließung von Wertschöpfungsketten innerhalb der Branche steht der Initiative der Landes-Logis-

tikbeirat, bestehend aus 15 Gutachtern aus der Logistikbranche aus Sachsen-Anhalt, beratend zur Seite.

Die Logistik. Initiative hat sich in den vergangenen zwei Jahren zu einer Marketingplattform für den Logistik-Sektor des Landes Sachsen-Anhalt entwickelt. In dieser Funktion werden Investoren, produzierende Unternehmer und Verlager sowie Logistik-Dienstleister miteinander vernetzt. Durch die moderne Infrastruktur des Landes wird den Unternehmen aller Verkehrsträger der notwendige Rahmen für eine effiziente Logistik geschaffen/geboten.

Über die Logistik. Initiative werden Ideen, Anforderungen und Interessen der Unternehmen gebündelt. So können Wachstumshemmnisse gezielt identifiziert und abgebaut werden. Dazu zählt die Qualifizierung und Vermittlung von Fachkräften ebenso wie das Angebot von Flächen, Immobilien und einer logistikgerech-

ten Verkehrsinfrastruktur. Für ansiedlungswillige Unternehmen wird ein Ansiedlungsmanagement aus einer Hand angeboten.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Förderung von Innovationen und neuen Technologien mit dem Ziel, den Standort zu stärken und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Hierzu werden regelmäßig Workshops, Arbeitskreise und Tagungen organisiert.

Damit engagiert sich die Logistikinitiative nicht nur für die Belange der Logistik-Dienstleister sondern insbesondere für die Nutzer und Anwender logistischer Dienstleistungen. Neben den klassischen Leistungen wie Transport, Umschlag und Lagerung sind hier Kontraktlogistiklösungen, Mehrwertdienstleistungen und Steuerungslösungen für Beschaffungs- und Distributionsnetze zu verstehen. Neben der Frage nach dem richtigen Dienstleistungspartner sind Standortvorteile wie Standortgüter, verkehrliche Infrastruktur, Arbeitskräftepotenzial, Weiterbildungsmöglichkeiten sowie Forschungs- und Innovationskraft in der Region für Investitionsentscheidungen relevant.

Maßnahme 62 INPOSA:

Die IMG - Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH bietet Investoren neben der persönlichen Standortberatung eine Online-Recherche mit INPOSA, dem Investoren-Portal Sachsen-Anhalt. Nach Eingabe der gewünschten Flächengröße wie der benötigten Verkehrs-

träger werden verfügbare Industrie- und Gewerbestandorte ausgewiesen. Für ausgewählte Standorte steht das INPOSA-Mediacenter mit dem weltweit einmaligen integrierten 3D-Konfigurator zur Verfügung.

Maßnahme 63 Internetportal:

Um das Wissen in der Region über branchenrelevante Entwicklungen systematisch zu verbessern, wird das Internetportal der Logistikinitiative unter www.logistik-sachsen-anhalt.de mit Nachrichten und Veranstaltungshinweisen, Workshopterminen und Messeinformationen regelmäßig gepflegt. Zusätzlich präsentiert sich die Logistikinitiative Sachsen-Anhalt auf vielen Fachmessen, wie „transportlogistic München“ und der „transportlogistic China“, dem Deutschen Logistikkongress in Berlin, dem Mitteldeutschen Logistikforum, dem Aktionstag zum „Tag der Logistik“ sowie auf Pressereisen mit nationalen und internationalen Journalisten zur Veranschaulichung der „logistischen Meisterleistungen in Sachsen-Anhalt“.

Damit sind die Wege für weitere Maßnahmen zur Stärkung des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandortes Sachsen-Anhalt geebnet.

Dialoge mit den Logistikunternehmen, Intensivierung der internationalen Präsentation des Logistikstandortes, sowie das Innenmarketing der Logistikinitiative werden in die Maßnahmepläne der kommenden Jahre aufgenommen und in der Aktion vertieft.





9. Logistikbeirat beim Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt



Abb. 27 Werksbahnhof Schkopau

Im Zeichen der Globalisierung zeigt die Logistikbranche - wie dargelegt - ungebrochenes Wachstum.

In Sachsen-Anhalt vollzieht sich in diesem Bereich aufgrund der ausgebauten modernen Verkehrsinfrastruktur sowie des vorhandenen Potenzials an qualifizierten Arbeitskräften eine überaus positive Entwicklung. Zur weiteren Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Erhöhung der Attraktivität des Standorts Sachsen-Anhalt ist - ergänzend zum Landeslogistikkonzept - ein Landeslogistikbeirat beim Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt berufen worden.

Der Logistikbeirat soll einen kontinuierlichen Informationsaustausch und lebendigen Dialog zwischen der Landesregierung des Landes Sachsen-Anhalt und der Wirtschaft sowie Wissenschaft gewährleisten. Zudem soll er die Landesregierung zu allen, den Logistikbereich betreffenden Fragen, beraten und als Multiplikator fungieren.



Mitglieder des Logistikbeirates

Jobst Paul	Deutsche Bahn AG
Antje Bauer	IHK Halle-Dessau
Karl-Heinz Ehrhardt	Magdeburger Hafen GmbH
Bernd Enders	Kühne+Nagel (AG & Co.) KG
Andreas Josefowicz	Zellstoff Stendal Transport GmbH
Dierk Näther	Flughafen Leipzig/Halle GmbH
Mirko Kauffeldt	Dachser GmbH & Co. KG
Michael Koch	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH
Sven Köcke	Finsterwalder Transport und Logistik GmbH
Stefan Kunze	Hafen Hamburg Marketing e.V.
N.N.	DHL-Hub Leipzig GmbH
Holger Seidel	Fraunhofer Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung
Stanislaw Wittkowski	Deutsche Binnenreederei AG
Prof. Dr.-Ing. Hartmut Zadek	Institut für Logistik und Materialflusstechnik
Siegfried Zander	IHK Magdeburg
Peter Ziegler	Hafenbetrieb Aken GmbH

Ansprechpartner:

Deutsche Bahn AG

Jobst Paul

Bahnhofstraße 69

39104 Magdeburg

Telefon +49 391/54933001

E-Mail jobst.paul@bahn.de

10. Abkürzungsverzeichnis, Bild- und Kartennachweise

Abkürzungsverzeichnis

ARA-Häfen	Die Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
Bimodal	Kombination zweier verschiedener Verkehrsträger bei Transportdurchführung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BVWP 2003	Bundesverkehrswegeplan 2003
CO ₂	Kohlendioxid
DHL	Dienstleister für alle Express-, Kurier- und Logistikdienstleistungen
DB AG	Deutsche Bahn AG
dB	Dezibel
ECRN	European Chemical Regions Network
EU	Europäische Union
EUKom	Europäische Kommission
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FOPS-Programm	Forschungsprogramm Stadtverkehr - Programm zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden
Fraunhofer IFF	Fraunhofer Institut für Fabrikbetrieb und Automatisierung
g	Gramm
GPS	Global Positioning System
GALILEO	Satellitengestütztes europäisches Navigationssystem
ha	Hektar
ICT	Information and Communication Technology
IHK	Industrie- und Handelskammer
Ifak	Institut für Automation und Kommunikation
INPOSA	Investorenportal Sachsen-Anhalt
INTERREG	Interregionale Zusammenarbeit der Regionen innerhalb der EU
Intermodal	Mehrgliedrige Transportkette mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern
IRP	Investitionsrahmenplan
IVS	Intelligente Verkehrssysteme
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KTSK	Kombi Terminal Schkopau GmbH
KV-Terminal	Terminal des Kombinierten Verkehrs
LKW	Lastkraftwagen
m ²	Quadratmeter
MF AG	Mitteldeutsche Flughafen AG
MIDAS	Mitteldeutsche Entwicklungs-, Test-, Transfer- und Marketingplattform der Logistik unter besonderer Beachtung Galileo-gestützter Telematikdienstleistungen
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
MLV	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
MOE	Mittel- und Osteuropa
MOSAIQUE	Verkehrsforschungsprojekt in Mitteldeutschland (Mitteldeutsche Offensive für ein strategisches, anwenderübergreifendes, intermodales Verkehrsmanagementnetzwerk mit Qualitätsausrichtung und Effizienzorientierung)
MW	Ministerium für Wirtschaft und Wissenschaft des Landes Sachsen-Anhalt
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NE-Bahnen	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
NO _x	Stickoxide
NST	Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PEK	Paneuropäischer Korridor
RFID	Radio-Frequency-Identification (Identifizierung mit Hochfrequenz)

Ro-Ro-Rampe	Roll-on-Roll-off-Rampe (Fahrzeuge können über Bug-, Seiten- oder Heckluken direkt auf befahrbare Decks von modernen Transportschiffen fahren)
SANASA-Initiative	Satellitennavigations-Initiative Sachsen-Anhalt
SATNAV-Initiative	Satellitennavigations-Initiative des Bundes
TEN	Transeuropäische Netze
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit (Maßeinheit für Containertransportkapazität)
t	Tonne
tkm	Tonnenkilometer
TPS	Trassenpreissystem
Tracking und Tracing	System zur Rückverfolgbarkeit von Sendungen auf elektronischer Basis
Trimodal	Knotenpunkte von drei verschiedenen Verkehrsträgern
VDE	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
VDTC	Virtual Development and Training Centre
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VMK	Verkehrsministerkonferenz
ZBA	Zugbildungs- und -behandlungsanlage

Bildnachweis

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt	Vorwort 5 (rechts), 42, 43, 44, 63, 81, 86, 88
Hafenbetrieb Aken GmbH	6 (oben links), 27 (oben)
Deutsche Post - DHL	Titel (oben), 6, 9
Deutsche Bahn AG	Titel (unten)
Kühne + Nagel AG & Co. KG	7
Pixelio, lizenzfreie Bilddatenbank	8 (oben links), 50
Fraunhofer IFF Magdeburg	8, 27 (unten), 62, 76 (oben links)
Flughafen Leipzig/Halle, © Uwe Schoßig	14 – 15
Wikipedia	42 (oben links)
Hafen Halle GmbH	20, 39, 40, 56
Flughafen Leipzig/Halle	28 – 29, 30
IMG - Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH	Titel (mitte), 37, 40 (oben links), 67, 68, 70 (oben links), 73, 77, 86 (oben links), 87
VHdS e. V., Saaleverein	41
Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg	48
Railion Deutschland AG, Cargo Zentrum Halle	54
Flughafengesellschaft Magdeburg / Cochstedt mbH	58
OVGU, Institut für Logistik und Materialflusstechnik	70, 71, 75
SKET Industriepark GmbH	76
Dachser GmbH & Co. KG	38, 88 (oben links)
Finsterwalder Transport und Logistik GmbH	89

Kartennachweis

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, NASA	13, 17, 25, 57
---	----------------

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt
Pressestelle
Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg

Text

Bernhard Hintzen, Dr. Heiko Maly

Layout

M. Scholz & Partner Werbeagentur GmbH

August 2012

Diese Publikation wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung von Sachsen-Anhalt herausgegeben. Sie darf daher nicht zum Zwecke der Wahlwerbung in Wahlkämpfen verwendet werden.

