

## Deutsches Verkehrsforum – Sitzung des Lenkungskreises Häfen/ Schifffahrt

Dr. Karl-Heinz Daehre  
10. September 2009

### Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, Ihnen in den folgenden Minuten einen Überblick über den Logistikstandort Sachsen-Anhalt, seiner Ausgangslage, seinen Entwicklungsperspektiven sowie seinen Maßnahmen, geben zu können.

Sachsen-Anhalt, das kann gesagt werden, ist bereits heute ein hervorragender Logistikstandort – dafür sprechen nicht zuletzt seine zentrale geografische Lage, seine Bedeutung als Transitland und die vielfach schon gut ausgebaute Infrastruktur. Damit ist Sachsen-Anhalt den Vorstellungen der Landesregierung gewachsen, sich in den nächsten Jahren zu einem führenden europäischen Logistikstandort zu entwickeln.

Meine Damen und Herren,

die gegenwärtige globale Finanz- und Wirtschaftskrise lässt zurzeit leider die vorhandenen Potenziale, die das Land als Logistikstandort besitzt nicht ausschöpfen. Die Logistikkonjunktur ist momentan eingetrübt, auch wenn die Branche in den vergangenen Jahren ein kontinuierliches Wachstum verzeichnen konnte. Ohne Frage hat die Logistik bewiesen, dass sie als Wirtschaftszweig im Rahmen der globalen Wirtschaft eine dominante Rolle spielt. Um dem (bald) zu erwartenden Aufschwung gewappnet zu sein, will sich Sachsen-Anhalt gerade in der jetzigen Zeit vorbereiten. Und letztlich: Vor allem in kritischen Zeiten steigt in aller Regel die Nachfrage nach Logistiklösungen als ein entscheidender Beitrag zur Kostensenkung in den Unternehmen. So ist es nicht verwunderlich, dass gerade in dieser Situation der Logistikdienstleister Dachser mit dem Ausbau seiner Niederlassung in der Landeshauptstadt Magdeburg ein deutliches Zeichen setzt. Dies stimmt zuversichtlich und spricht letztlich für den Logistikstandort Sachsen-Anhalt.

Zur Nutzung und weiteren Ausschöpfung der Potentiale, die Sachsen-Anhalt als Logistikstandort zu bieten hat, soll nicht zuletzt das Logistikkonzept des Landes Sachsen-Anhalt beitragen, zu dem ich nun einige Ausführungen anbringen möchte.

Meine Damen und Herren,

unser Land verfügt im Ergebnis eines intensiven und erfolgreichen Aufholprozesses über modernste Infrastruktur, über eine einmalige Forschungslandschaft und ist mit hervorragend ausgebildeten Fachkräften bestens gerüstet, um sich der dynamischen Entwicklung einer immer schneller und genauer werdenden Logistik sowie den gegenwärtigen Herausforderungen stellen zu können. Diese Voraussetzungen, die optimale Lage im Herzen Europas sowie die Nähe zu den osteuropäischen Märkten sind weitere Pluspunkte für den Logistikstandort Sachsen-Anhalt, wo allein in Mitteldeutschland, in der Kernregion um Halle/Leipzig, mittlerweile 160.000 Arbeitskräfte in der Logistik oder im Handel beschäftigt sind.

Sorgen gegenwärtig Auftragseinbrüche und Umsatzeinbußen für einen großen Druck auf die Logistikbranche, werden zukünftig steigende Transportkosten, Rohstoffverknappung sowie hohe Umweltauflagen weitere einschneidende Auswirkungen auf die Wertschöpfungskette haben. Insbesondere werden neue und höhere Ansprüche bezüglich einer intelligenten Steuerung und Kontrolle kompletter Wertschöpfungsketten unter Anwendung neuester Informationstechnologien gestellt, denn genau darin und nicht mehr nur im reinen Warentransport wird die Zukunft der Logistik nach meiner Auffassung liegen.

Wir brauchen folglich bereits heute entsprechende Antworten, um zukünftig unter Einbeziehung aller Verkehrsträger den anspruchsvollen Herausforderungen der Transportwirtschaft gewachsen zu sein und müssen gleichzeitig bestehende Konzepte immer wieder neu hinterfragen, denn Lösungen von heute sind nicht zwangsläufig auch noch morgen richtig.

Hauptziel des maßnahmenbasierten Logistikkonzeptes ist die Stärkung bzw. weitere Entwicklung des Landes als Produktions- und Logistikstandort unter Orientierung auf die tatsächlichen oder perspektivischen Entwicklungen in einzelnen Regionen des Landes, auf die Bedeutung der verladenden Wirtschaftsbranchen sowie auf die noch möglichen Potenziale der einzelnen Verkehrsträger, wie insbesondere der Binnenschifffahrt.

Bei der Erstellung des Konzeptes hat der Logistikbeirat, bestehend aus Vertretern aller Zweige der Logistikwirtschaft, aus Infrastrukturunternehmen und den Kammern sowie Wissenschaftlern, maßgebliche Impulse und Ideen beigesteuert. Das entstandene Logistikkonzept orientiert sich an einem Leitbild, das sich wie folgt skizzieren lässt:

- Sachsen-Anhalt wird künftig noch stärker von seiner verkehrsgünstigen Lage in der Mitte Europas profitieren und erfüllt als Bindeglied zwischen den alten und den neuen europäischen Märkten. Folglich ist die Erhaltung und Steigerung der Leistungsfähigkeit des Transportnetzes sowie die weitere Profilierung der Verkehrsdrehscheibe Mitteldeutschland wesentlich. Von besonderer Bedeutung ist darüber hinaus die Integration des Landes in das Europäische Transportnetz sowie die aktive Rolle des Landes bei der Umgestaltung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.
- Für den effizienten Transport und die Verteilung von ständig steigenden Gütermengen im Land ist ein leistungsstarkes und vernetztes Infrastruktursystem Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr erforderlich. Die Logistik ist hierbei das strategische Mittel zur Beherrschung und Optimierung der Transport- und Umschlagprozesse. Besondere Bedeutungen kommen hierbei der Information und der Kommunikation sowie dem Wissenstransfer zu. Damit ergibt sich vor allem für die Forschung und Entwicklung ein weites und wichtiges Betätigungsfeld, um entsprechendes Know-How beizusteuern und neueste Erkenntnisse in die Unternehmen zu transferieren.
- Der Arbeitskräftebedarf in der Logistikbranche wird auch in Sachsen-Anhalt durch den weiteren intensivierten Austausch von Waren sowie durch den konjunkturellen Aufschwung weiter anwachsen. Das Bildungssystem muss folglich für die zukünftigen Herausforderungen der Logistikbranche entsprechend aufgestellt sein, um dem Bedarf an entsprechend ausgebildeten Kräften adäquat bereitstellen zu können.
- Die Logistik selbst kann und muss im Verkehrsbereich durch eine energieeffiziente Ausrichtung die Schere zwischen zunehmender Ressourcenverknappung und Effizienzsteigerung schließen und kommt somit nicht an dauerhaft umweltorientierten Konzepten vorbei. Gleichfalls muss es gelingen, zukünftig den Schwerpunkt auf die Entwicklung und Bereitstellung umwelt- und klimafreundlicher Transportmittel zu legen.

Anhand dieses Leitbildes, der Ergebnisse aus der breiten Zusammenarbeit zwischen Politik, Wissenschaft und Wirtschaft, der Untersuchung des Verkehrsaufkommen und der Verkehrsbeziehungen sowie unter Berücksichtigung verschiedener konzeptioneller Grundlagen wurden 64

logistische Projekte bzw. Maßnahmen formuliert. Bevor ich auf einige ausgewählte Maßnahme eingehe, darf ich jedoch noch einen kurzen Überblick zum Verkehrsaufkommen des Landes geben:

### **Die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens**

macht deutlich, dass von einem stetigen Anstieg des Aufkommens auszugehen ist, auch wenn konjunkturell bedingte Einflüsse, die Zunahme der Transportweiten und die Verringerung der Sendungsgrößen zu zeitweiligen Abschwächungen sowohl im Straßen- als auch im Schienen-güterverkehrsaufkommen geführt haben. So ist nach den Rückgängen in den Jahren 2004 bis 2006 das Güterverkehrsaufkommen auf der Straße 2007 gegenüber 2006 erstmals wieder um 3,8 % angestiegen. Damit erreicht dieser Verkehrsträger mit 83,1 % unverändert den größten Anteil am Verkehrsaufkommen im Land.

### **Das Aufkommen der Bahn in Sachsen-Anhalt**

ist mit einem Zuwachs von rund 45 % im Jahr 2007 gegenüber 2000 auch ein Ergebnis der Bemühungen des Landes zur Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Bedeutsam ist hierbei der Bahnversand Sachsen-Anhalts zu den deutschen Seehäfen, der 2006 am Gesamtbinnenfrachtaufkommen einen Anteil von 3,4 Millionen Tonnen, das sind 12,3 % erreichte. Im grenzüberschreitenden Versand dominieren Polen und Tschechien mit einem Anteil von insgesamt 1,4 Millionen Tonnen, das sind 46 % sowie mit 0,5 Millionen Tonnen, das sind 15 % die Niederlande.

### **Auch die Binnenschifffahrt**

konnte nach der bereits vorliegenden Statistik für 2008 in diesem Jahr gegenüber dem Jahr 2000 ein Mengenwachstum von 17,9 % erreichen, wobei naturbedingte Ereignisse wie Hoch- bzw. Niedrigwasser oder Eisgang zu jährlichen Schwankungen bzw. Behinderungen führen. Der Anteil am Modal Split stieg auf 2,5 %.

### **Im Containerumschlag**

ist ebenfalls eine kontinuierliche Entwicklung von rund 7.200 Containern im Jahr 2000 auf über 90.000 Containern im Jahr 2008 zu verzeichnen, wobei durch die Aufnahme des Umschlags von LKW/Bahn in den trimodalen Standorten Halle und Aken sowie mit der Inbetriebnahme des Containerterminals im Hansehafen Magdeburg 2007 erhebliche Wachstumsimpulse ausgehen. Diese Entwicklung zeigt deutlich auf, welche zukünftigen Anforderungen bezüglich des Hinterlandverkehrs der Seehäfen gestellt werden.

Bereits diese Darstellung macht deutlich, dass die langfristige Entwicklung im Güterverkehr unverändert hohe Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur des Landes stellt und deshalb im Konzept entsprechende Maßnahmen einen Schwerpunkt bilden.

### **Für den Straßengüterverkehr**

dem ein Straßennetz von knapp 11.000 km zur Verfügung steht, konzentrieren sich die Maßnahmen auf den Lückenschluss der A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin sowie den fortschreitenden Neubau der B 6n als eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung.

Überdies stehen Erhaltungsmaßnahmen sowie der Um- und Ausbau von Ortsdurchfahrten bei Bundesstraßen im Vordergrund.

Im **Landesstraßennetz** liegt der Schwerpunkt in der Erhaltung und im regelgerechten, den tatsächlichen Verkehrsbelastungen anzupassenden Ausbau von bestehenden Fahrbahnen sowie in der Verbesserung des Bauzustandsniveaus der Brücken.

### **Für den Schienengüterverkehr**

bilden 90 öffentliche bzw. kundenbezogenen Güterverkehrsstellen, der Rangierbahnhof in Halle, der weiter ausgebaut wird, die Zugbildungsanlage in Magdeburg-Rothensee sowie der für die Chemieindustrie wichtige Güterbahnhof Großkorbetha das Rückgrat.

Für eine anforderungsgerechte Entwicklung der Netzinfrastruktur sind vorrangig die Realisierung von Maßnahmen hinsichtlich der weiteren Elektrifizierung von Strecken, der Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit, dem zweigleisigen und bedarfsgerechten Ausbau von Strecken sowie der Vermeidung des Rückbaus an der Schieneninfrastruktur dringend erforderlich. Die Elektrifizierung sollte auf hoch frequentierten Güterverkehrsstrecken im Interesse einer Schnittstellenoptimierung perspektivisch bis in die letzte Meile umgesetzt werden.

#### Für den **Binnenschiffsgüterverkehr**

sind die Bundeswasserstraßen mit Elbe, Saale, Untere Havel-Wasserstraße, Mittelland- und Elbe-Havel-Kanal bedeutsam. Die Elbe als internationale Wasserstraße sowie die Kanäle sind Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und ermöglichen gleichzeitig die Anbindung an das europäische Wasserstraßennetz.

Mit den fünf landesbedeutsamen Häfen in Magdeburg, Aken und Dessau-Roßlau an der Elbe, Haldensleben am Mittellandkanal und Halle an der Saale bestehen zugleich Schnittstellen des trimodalen Güterverkehrs.

Der laufende Neubau der Hafen- oder Niedrigwasserschleuse Magdeburg sichert die elbwasserstandsunabhängige Anbindung des Magdeburger Hafens an den Mittellandkanal und entspricht den Anforderungen der Binnenschifffahrt.

Durch den Bau des Schleusenkanals Tornitz wird die Saale zukünftig wieder eine bedeutende Rolle im System Wasserstraße spielen und die Region Halle/ Leipzig an das Wasserstraßennetz angeschlossen werden und an Attraktivität gewinnen. Aktuelle Untersuchungen gehen von einem jährlichen Verlagerungspotenzial von mindestens 1,5 Millionen Tonnen aus.

Insgesamt sind neben der angemessenen Berücksichtigung der Binnenhäfen des Landes im Hafekonzept des Bundes insbesondere die Potenziale der Häfen als Hinterlandanbindung der Nord- und Ostseehäfen zu berücksichtigen.

#### Für den **Kombinierten Verkehr**

kommt es darauf an, als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern mit entsprechenden Konzepten zum Aufbau kompletter Transportketten unter Einbeziehung umweltfreundliche Verkehrsträger beizutragen. Mit dem vom Land unterstützten Neubau des Kombi-Terminals im Value Park bei Schkopau und seiner Inbetriebnahme im Dezember 2005 wurden insbesondere sehr gute bimodale Voraussetzungen für die Verlagerung von Verkehrsströmen für die Chemieindustrie geschaffen.

Zukünftig legt das Land den Schwerpunkt auf die Stärkung bestehender Terminals und wird darüber hinaus neue Anlagen befürworten, insoweit bestehende nicht gefährdet werden und entsprechender Bedarf nachgewiesen wird. So wird vom Land der Bau eines KV-Terminals am Standort Leuna befürwortet.

#### Für den **Luftfrachtverkehr**

wurde am 26. Mai 2008 das neue europäische DHL-Luftfrachtdrehkreuz mit täglich ca. 50-60 Flugzeugen und 2.000 Tonnen Fracht pro Nacht der Betrieb aufgenommen.

Der Flughafen hat das Potenzial, den Frachtumschlag in den nächsten 10 Jahren auf ein Volumen von 1 Million Tonnen pro Jahr auszuweiten. Perspektivisch soll bei Entfernungen von bis zu 400 km die aus Übersee kommende Luftfracht über den Schienengüterverkehr weiter transportiert werden.

Um den Standortvorteil weiter auszubauen, die Flughäfen Leipzig/ Halle und Frankfurt schneller zu verbinden und neue Kunden und damit Arbeitsplätze zu gewinnen, ist der Neubau der Bahnstrecke VDE 8.2 Gröbers – Erfurt vordringlich, welche bis 2015 fertig gestellt werden soll. Zur

besseren Erreichbarkeit der nationalen Drehscheibe Kassel ist auch die Ertüchtigung der Strecke Halle - Nordhausen- Kassel unabdingbar.

#### Für das **Europäische Transportnetz**

ist die Integration des Landes in dieses Netz von besonderer Bedeutung wie ebenso die Ausübung einer aktiven Rolle des Landes bei der Umgestaltung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie beispielsweise mit dem INTERREG-Projekt „SoNorA“.

An zweiter Position des Leitbildes steht das Thema Netzwerkbildung, Technologie und Forschung.

#### Mit der Initiierung eines **Netzwerks „Wasser“**

sollen sich die Binnenhäfen mit den Vorteilen ihrer trimodalen Anbindung und der Verknüpfung zu den Seehäfen den Aufgaben der Erschließung von Synergien beim Transport (Verkehrsvermeidung, -verlagerung), der Aus- und Weiterbildung in der Region sowie der Sendungssicherheit widmen können. Die Zusammenarbeit mit den Nord- und Ostseehäfen wird weiter unterstützt.

#### Die Netzwerkbildung in **Mitteldeutschland**

soll den Kommunen der Metropolregion Sachsendreieck - Mitteldeutschland sowie den Ländern Sachsen und Thüringen die Definition gemeinsamer Interessen und Maßnahmen im Bereich der Logistik unter Einbeziehung der Landeshauptstadt Magdeburg ermöglichen.

Eine wesentliche Rolle spielt hierbei auch die Stärkung des Netzwerkes „Logistik Leipzig-Halle“, mit dem die Verwaltung, der Flughafen sowie alle Logistikunternehmen, die dort umschlagen und lagern, einschließlich der Bahn, im Bereich Verkehr, Aus- und Weiterbildung sowie Sendungssicherheit ihre Zusammenarbeit verstärken bzw. ihre Vorstellungen zusammenführen.

#### Mit dem **Europäischen Förderprojekt Chemielogistik**

werden die Möglichkeiten der Vernetzung der Chemiestandorte in Mittel- und Osteuropa untersucht. Das Projekt hat das Ziel, die logistischen und infrastrukturellen Voraussetzungen einschließlich des Pipelinesystems für die Entstehung eines mittel- und osteuropäischen Stoffverbundes, das heißt die effektive Nutzung von Rohstoffen, Zwischen- und Nebenprodukten in verschiedenen Produktionsanlagen, zu schaffen.

#### Die Entwicklung einer Initiative **„Galileo Transport Sachsen-Anhalt“**

stellt den wichtigsten Schwerpunkt der angewandten Verkehrsforschung im Land dar.

Ziel ist es, zum einen die Verkehrssysteme mit innovativen und intelligenten Konzepten für die zukünftigen Herausforderungen zu qualifizieren und zum anderen durch den Transfer von innovativen Konzepten zu marktfähigen Produkten ein nachhaltiger Schub sowohl für bereits ansässige Technologieunternehmen als auch für neue Unternehmensgründungen zu initiieren.

Dabei stehen insgesamt Stauvermeidung durch eine intelligente Verkehrslenkung und – steuerung, ein leistungsfähiger und attraktiver öffentlicher Verkehr sowie die Belange des Klimaschutzes im Vordergrund.

Der **Bereich Bildung** folgt im Leitbild als nächste Position.

Hierzu stehen im Konzept Maßnahmen im Mittelpunkt, mit denen unter anderen

- eine Verbesserung der Leistungen der Schulabgänger
- eine Überprüfung und ggf. Anpassung der Ausbildungsberufe mit ihren Inhalten
- eine kontinuierliche Überprüfung und Anpassung der Inhalte von Weiterbildungs-/Qualifizierungsangeboten sowie
- eine Stärkung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt erreicht werden soll.

Darüber hinaus wird die Einrichtung eines Lehrstuhls für Verkehrslogistik/Verkehrsinformatik und Infrastruktur nicht nur die einzelnen Verkehrsträger und die Aspekte des kombinierten Verkehrs abdecken, sondern aus ganzheitlicher Sicht auch die Verkehrssteuerung und das Verkehrsmanagement, wobei es um die Koordination von Personen- und Güterströmen unter Einbeziehung innovativer Technologien sowie Informations- und Kommunikationssysteme geht. Dabei sollte der schrittweise Aufbau des neuen Lehrstuhls im Einklang mit dem Projekt „Einrichtung eines Galileo-Forschungslabors und -Testfeldes“ erfolgen.

Auch die geplante Entwicklung des Wissenschaftshafens zu einem Kompetenzzentrum für Verkehr und Logistik wird die Umsetzung der Landesinitiative „Angewandte Verkehrsforschung - Galileo Transport“ unterstützen.

Der Bereich **Umwelt- und Klimaschutz** rundet das Leitbild des Logistikkonzeptes ab.

Nach wie vor hängt der Verkehrssektor von fossilen Brennstoffen ab und ist einer der Mitverursacher des Klimawandels. Zugleich erwarten aber immer mehr Kunden von den Unternehmen aller Branchen Umweltengagement gepaart mit ökologischer Verantwortung. Folglich werden Ressourcen schonendes Management und ökologisch ausgewogene Lösungen zu einem entscheidenden Erfolgsfaktor im Wirtschaftsleben und sichern im globalen Wettbewerb langfristig die Wirtschaftlichkeit von Unternehmen und Arbeitsplätzen.

Folglich orientieren sich die Maßnahmen im Konzept beispielsweise auf

- den Einsatz schadstoffarmer und sicherer Verkehrsträger
- die Stärkung der Bahn sowie die Einbeziehung der Binnenschifffahrt als sichere und umweltfreundliche Verkehrsträger
- die Lärminderung im Straßen- und Schienenverkehr
- die Verbesserung des Verkehrsmanagements im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsprojektes „MOSAIQUE

Mit dem Konzept „**Logistik in den Städten**“ (LOS!)

soll zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation erreicht werden, dass große LKW, die nur geringe Gütermengen in die Stadt transportieren, nicht mehr in die Stadt einfahren, sondern diese Güter an Umschlagpunkten innenstadtnah zur Sammlung und gebündelten Feinverteilung abliefern. Mit Hilfe dieser Bündelung wird auf eine bedarfsgerechte und effiziente Ver- und Entsorgung der Städte mit kleineren LKW (Fahrzeugklasse bis 3,5 Tonnen) gezielt. Zugleich wird damit die Fahrzeugauslastung erhöht und die Reduktion von Verkehrslärm und Umweltbelastungen ermöglicht.

Meine Damen und Herren,

ich hoffe, dass Ich Ihnen mit diesen Informationen einen Überblick über Ausgangslage und Entwicklungsperspektiven sowie einen Einblick in die Maßnahmen zum Logistikstandort Sachsen-Anhalt geben konnte.

Lassen Sie mich die Entwicklung und den weiteren Trend in der Logistik abschließend folgendermaßen beschreiben:

Intelligente Logistik braucht Innovationen, Investitionen und umsetzbare Konzepte.

Mit dem Logistikkonzept und seiner konsequenten Umsetzung haben und werden wir darauf reagieren und ich sehe das Konzept als gute Grundlagen an, um die vorhandenen und hervorragenden Potenziale des Logistikstandortes Sachsen-Anhalt weiter zu entwickeln und zu stärken.

Unser Land ist auf einem guten Weg, seine Chancen als Logistikstandort mit aller Konsequenz zu nutzen.