

Grußwort des Staatssekretärs Schröder, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr LS-A

„Sachsen-Anhalt auf dem Weg zum nachhaltigen Logistikstandort“

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren,

der wirtschaftliche Trend geht seit einiger Zeit wieder aufwärts und der globale Warenaustausch wächst wieder schneller als die Weltwirtschaft insgesamt. Einen wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung hat die Logistik - immer mehr Güter und Waren werden in immer kürzerer Zeit weltweit rund um die Uhr transportiert. Auch wenn Logistik nicht alles ermöglicht, so trägt sie dennoch wesentlich zur Globalisierung bei.

Im Verkehr macht sich die Globalisierung vor allem durch einen Anstieg des Mobilitätsbedarfs bemerkbar. Mehr denn je hängt die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen von der Qualität der Logistik ab. Bestehende Konzepte sind daher immer wieder neu zu überdenken und den sich ändernden Anforderungen anzupassen.

Die anspruchsvolle Herausforderung für die Logistik besteht hauptsächlich darin, diesem erhöhten Mobilitätsbedarf bei zu gewährleistender Umweltverträglichkeit und zunehmender Ressourcenverknappung nachzukommen. Die jüngste Shell-LKW-Studie geht allein für Deutschland bis zum Jahr 2030 von einer Verdreifachung der Verkehrsleistung auf ca. 870 Mrd. tkm aus.

Vor dem Hintergrund der genannten Entwicklungen wird und muss Sachsen-Anhalt auch zukünftig als nachhaltiger Logistikstandort im globalen Warenverkehr etabliert werden. Die solide Basis dafür ist bereits vorhanden – es sind eine hervorragend ausgebaute und moderne Verkehrsinfrastruktur, eine einzigartige Forschungslandschaft sowie ein Potenzial an hervorragend ausgebildeten Fachkräften vorhanden. Im Logistikkonzept des Landes sind diese Aspekte in Form von Einzelmaßnahmen festgehalten.

Ein Beispiel für eine erfolgreiche Infrastrukturentwicklung ist der Neubau des Hansehafens in Magdeburg. Dazu entstand am Rothenseer Verbindungskanal in Magdeburg ein ca. 40 Hektar großes Gelände einschließlich Containerterminal als Ansiedlungsfläche für Industrie und Gewerbe. Ver-

kehrsgünstig gelegen und hochwassersicher angeschlossen bietet diese trimodale Logistikkreuzung für LKW, Bahn und Binnenschiff seit ihrer Eröffnung im Mai 2007 ideale Voraussetzungen für eine intelligente Verzahnung der Verkehrsträger und damit für eine ökonomische und umweltverträgliche Distribution von Gütermengen. So etwas stellen wir uns auch für Halle vor. Ideale Voraussetzungen hierfür bietet der geplante Ausbau der Zugbildungsanlage in Halle. Der kürzlich vorgelegte „Bedarfsplan Schiene“ beinhaltet das Projekt PF 44 „Ausbau Knoten Halle“, in deren erster Baustufe eine leistungsfähige Einbindung der Zugbildungsanlage (ZBA) in den Knoten Halle erfolgen soll. Für dieses Projekt gibt es inzwischen auch eine Finanzierungsvereinbarung.

Die Hinterlandthematik ist und bleibt aktueller denn je. So nähert sich der Bedarf der Hinterlandnutzung inzwischen wieder den Zahlen aus dem Jahr 2007 an, d. h. bevor die Wirtschaftskrise für Entspannung in den Seehäfen gesorgt hat. Dieser Trend wird durch das Ergebnis der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen bestätigt.

Demnach wird im Seehafenhinterlandverkehr eine Steigerung des Transportaufkommens um 131 % und eine Steigerung der Transportleistung um 168 % prognostiziert. Der Containerverkehr wird sich bei Aufkommen und Leistung nahezu verdreifachen, was einem jährlichen Zuwachs von über 6,5 % entspricht. Insgesamt geht man davon aus, dass alle Verkehrsträger vom dynamischen Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs profitieren werden.

Die Lage der Logistikkreuzung im so genannten Elbkorridor, der großräumigen multimodalen Verkehrsachse Prag – Dresden – Magdeburg – Hamburg, bietet enormes Potential für Seehafen-Hinterlandverkehre - nicht nur des Hamburger Hafens, sondern auch der Ostseehäfen. Aber auch das im Herbst 2003 freigegebene Wasserstraßenkreuz Magdeburg leistet seinen Beitrag zur Hinterlandanbindung: Es ermöglicht der Binnenschifffahrt eine direkte, wasserstandsunabhängige Verbindung von Rotterdam über das Ruhrgebiet bis nach Berlin. Auch der Hafen Haldensleben am Mittellandkanal kann einen stetig ansteigenden Containerumschlag verzeichnen. Durch die intelligente Kombination der Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschifffahrt könnten in Mitteldeutschland vor allem Branchen wie die Chemieindustrie sowie die Transport- und Logistik-Branche profitieren.

Reine Containertransporte wie auch der Kombinierte Verkehr generieren in Sachsen-Anhalt die höchsten Transportzuwächse. Dies gilt im Hinterland-

verkehr auf der Bahn oder dem Binnenschiff oder eben im Export etwa durch die Chemieindustrie in Mitteldeutschland.

In den letzten Jahren sind die Grundlagen dafür gelegt worden, indem an den logistischen Schnittstellen Terminals entstanden sind. Egal, ob in Schkopau, Halle, Aken oder in Magdeburg, alle verzeichnen erhebliche Zuwächse, einige auch während der Krise.

Deswegen gilt diesem Bereich meine erhöhte Aufmerksamkeit. Zwei Entscheidungen zeichnen sich ab. Aufgrund der stetig wachsenden Nachfrage bei sinkender Investitionsförderung stellt sich die Frage nach Kooperation. Mit Interesse verfolge ich Bestrebungen, in Mitteldeutschland ein Hub-Cluster herauszubilden. Hierzu müssen die Standorte Schkopau, Halle-Trotha und Leipzig/Wahren enger zusammenrücken.

Es stellt sich aber auch die Frage, ob aus dem Gesichtspunkt der Verlagerung nicht auch die Fördertatbestände der KV-Richtlinie erweitert werden sollten. Viele in der Branche wollen eine Erweiterung für Stückgutverkehre im Intermodalen Verkehr. Wir werden uns dem Bund gegenüber hierfür einsetzen.

Demnächst wird der Bedarfsplan Wasserstraße vorgelegt. Dabei handelt es sich um die Anlage zu den Ausbaugesetzen für die Wasserstraßen. Alle bauwürdigen Vorhaben, die der Bundestag beschlossen hat, sind darin aufgelistet. Aus Landessicht warnen wir davor die Elbe und seine angrenzende Infrastruktur nur unzureichend zu berücksichtigen. Schließlich stehen Investitionen in den Häfen von 3 Bundesländern (Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt) auf dem Spiel. Und die Elbe nimmt im Rahmen des Seehafenhinterlandverkehrs eine nicht zu unterschätzende Rolle ein, zumal sie über Kapazitätsreserven verfügt, die fünfmal so hoch sind wie ihre derzeitige Auslastung.

Daher ist den Forderungen nach notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen an der Elbe gegenüber dem Bund Nachdruck zu verleihen. Diese Instandhaltung umfasst auch einen Ausbau der Elbe an Engpassstellen wie bei Dömitz-Hitzacker oder Coswig, die unbedingt beseitigt werden müssen. Diese Forderungen sollte der Bund ganzheitliche betrachten und nicht nur auf den BUND hören.

Es wird durchaus nachvollzogen und auch akzeptiert, dass die Flussmündung der Elbe, der Weser und der Ems beim Bund die höchste Priorität genießen, und dass der Rhein seiner Bedeutung für die Binnenschifffahrt ent-

sprechend angemessen berücksichtigt wird. Es kann aber nicht sein, dass die neuen Prioritäten sich an einem prognostizierten Verkehrsbedarf orientieren, der zur Grundlage Prognosen heranzieht, die vom Ist-Zustand ausgehen. Bezogen auf die Elbe bedeutet dies: man kann es nicht jahrelang verabsäumen, optimale Infrastrukturvoraussetzungen und damit auch verlässliche Schifffahrtsbedingungen zu schaffen und dann die mangelnde Kapazitätsauslastung beklagen. Die Länder glauben an die Elbe. Derzeit finden in Wittenberge, Aken, Dessau-Roßlau und auch in Sachsen Ausbaumaßnahmen in den Häfen statt oder werden geplant.

Der Bund hat es sich in der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes zur Aufgabe gemacht, die wasser- und landseitige Anbindung der Binnenhäfen zu verbessern. Derzeit wird ein vom Bund in Auftrag gegebenes Gutachten vorbereitet, welches sich mit der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen beschäftigt. Im Rahmen dieses Gutachtens werden 20 bis 25 Binnenhäfen untersucht. Wir werden sicherstellen, dass dabei mehr als 1 Binnenhafen aus Sachsen-Anhalt dabei sein wird. Zukünftig sollen sich die Binnenhäfen als trimodale Hinterland-Hubs profilieren. Sie sollen dabei insbesondere Aufgaben aus den Seehäfen übernehmen.

Darüber hinaus muss das Thema Flottenmodernisierung angegangen werden. Das BMVBS hat ein neues Förderprogramm zur Modernisierung der Binnenschiffsflotte für die deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen aufgelegt, mit dem Anreize zur Flottenerneuerung gegeben werden sollen. Darüber hinaus leisten moderne, energieeffizientere Schiffe einen Beitrag für die Umwelt und das Klima.

Vor diesem Hintergrund ist es wünschenswert, wenn sich wieder vermehrt Reedereien an der Elbe engagieren und damit den Wettbewerb stimulieren.

Im Bereich der Binnenschifffahrt müssen auch Innovationen gefördert werden. So sind moderne Schiffskörper, moderne Antriebe und neue Ladekonzepte wesentlich für die Modernisierung der Schiffsflotte.

Ein aktuelles und zukunftsweisendes Projekt in der Binnenschifffahrt Sachsen-Anhalts und gleichzeitig ein wichtiger Beitrag zum Thema Flottenmodernisierung stellt der Einsatz des innovativen Container-Leichters „Franc“ auf der Elbe dar. In einem Großversuch wird dessen Tauglichkeit durch die Deutsche Binnenreederei als Betreiber der Elbe Container Linie getestet. Dies wird als notwendiger Schritt zur stärkeren Einbeziehung der Binnenschifffahrt auf der Elbe in die Bewältigung der wachsenden Transportmengen im Hamburger Hinterlandverkehr angesehen.

In Anbetracht der bisher erreichten Ergebnisse, kann zu Recht behauptet werden, dass Fortschritte erzielt wurden. Und das nicht nur, weil Sachsen-Anhalt das Land der Frühaufsteher ist, sondern weil es auch früh die Notwendigkeit eines leistungsstarken und vernetzten Infrastruktursystems Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr für den effizienten Transport und die Verteilung von ständig steigenden Gütermengen erkannt hat. Dieses System wurde nun mit enormen Investitionen in den vergangenen Jahren tatsächlich auch geschaffen.

Dies stellt eine solide Grundlage dar, auf der aufgebaut werden kann und muss. Denn die bereits erwähnte starke Zunahme des Verkehrs und die daraus resultierenden Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur im Land Sachsen-Anhalt erfordert eine stetige Anpassung.

Und nicht zuletzt: Das kürzliche Schiffungsglück nahe der Loreley und die mit den Bergungsarbeiten verbundene tagelange Sperrung des Rheins für die reguläre Schifffahrt hat aufgezeigt, welche Risiken und damit verbundene Auswirkungen sich entlang der logistischen Wertschöpfungskette plötzlich ergeben können. Um daraus resultierende wirtschaftliche Einbußen für betroffene Unternehmen und Dienstleister zu vermeiden, kommt eine nachhaltige Logistik nicht ohne ein entsprechendes Risikomanagement aus. Fragen der Sicherheit sollten verstärkt auf der Agenda der Logistik stehen.

Logistik schafft jedoch nicht nur neue Arbeitsplätze, sondern stellt gleichzeitig auch neue und vielfältigere Anforderungen an eine moderne Verkehrsinfrastruktur vor allem in Bezug auf technische Systeme zur Steuerung, Beobachtung und Information, kurz: Intelligente Verkehrssysteme. Diese haben mindestens einen ebenso hohen Stellenwert, denn Ortung, Navigation und Kommunikation sind die Schlüsseltechnologien für zukünftige Innovationen im Verkehr und in der Logistik. Dabei konzentriert sich das Land auf Lösungen, die vor allem den Gesamtverkehr intelligent steuern und dabei die neuesten technologischen Entwicklungen für den Verkehrsbereich auch im europäischen Kontext zur Anwendung bringen können.

Hierbei soll im Wesentlichen die Landesinitiative „Angewandte Verkehrsforschung/Galileo-Transport Sachsen-Anhalt“ die Forschung, Entwicklung und Innovation verstärkt unterstützen. Mit der Eröffnung des Entwicklungslabors für das Galileo-Testfeld im Magdeburger Wissenschaftshafen konnte im vergangenen Jahr eine weitere Schlüsseltechnologie zur Verfügung gestellt werden. Es ist deutschlandweit das erste und einzige Entwicklungslabor und Testfeld für Ortung, Navigation und Kommunikation in Verkehr und Lo-

gistik. Langfristiges Ziel ist die Vernetzung der verschiedenen Technologien und z.B. der Aufbau von intelligenten und umweltorientierten Verkehrssystemen für Sachsen-Anhalt.

Mit der Arbeit des beim Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr angesiedelten Logistikbeirates wird darüber hinaus seit 2007 ein kontinuierlicher Erfahrungsaustausch und lebendiger Dialog zwischen der Landesregierung einerseits sowie der Wirtschaft und der Wissenschaft andererseits für die weitere Entwicklung und umfassende Anwendung der Logistik im Land gewährleistet.

Grüne Logistik:

Als Mega-Trend in der Logistik gilt seit einiger Zeit die so genannte Grüne Logistik. In diesem Zusammenhang sind oft die Schlagworte Umweltbilanz oder CO₂-Footprint zu hören. Ziel der Grünen Logistik ist die Schaffung umweltgerechter und ressourceneffizienter Logistikprozesse und damit auch nachhaltiger Unternehmenswerte.

Die Bundesregierung berücksichtigt die Grüne Logistik u. a. im aktuellen Aktionsplan Güterverkehr und Logistik. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgas-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 40 % gegenüber 1990 zu senken. Dazu müssen u. a. der CO₂-Ausstoß im Güterverkehr gesenkt und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduziert werden. Der Schiene und der Binnenwasserstraße kommen dabei zukünftig wichtige Rollen zu. Es wird angestrebt, einen erheblichen Anteil der Verkehrszuwächse auf diese beiden Verkehrsträger zu verlagern. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltbilanz sind beispielsweise die Förderung emissionsarmer Lkw, die Förderung emissionsarmer Motoren in der Binnenschifffahrt sowie die bessere Organisation von Versorgungsverkehren in Städten und Ballungsräumen.

Auch auf EU-Ebene bestehen zahlreiche Aktivitäten auf dem Gebiet der Grünen Logistik. Die Europäische Kommission hat so beispielsweise den Aufbau einer Logistik Best Practice Plattform initiiert, welche seit 2010 online ist.

Ebenso spielt die Grüne Logistik eine große Rolle bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes. In diesem Zusammenhang wurden bereits Teilmaßnahmen wie die „Befreiung landseitig zur Versorgung von Schiffen gelieferten Stroms von der Stromsteuer“ erfüllt. Andere, wie die Prüfung, ob aufkommensneutrale emissionsabhängige Abgabesysteme geeignet sind,

die Schadstoffemissionen von Schiffen in den Häfen zu reduzieren, sind am Laufen.

Die Länder prüfen derzeit bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes, wo es weitere Möglichkeiten gibt, mit dem Thema Klima- und Umweltschutz die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße zu verbessern.

Ein für die heutige Veranstaltung wichtiges Thema habe ich mir zum Schluss aufgehoben. Den Saale-Seitenkanal.

Die Wasserwege in Mitteldeutschland weisen gegenüber den weitgehend hoch belasteten Bundesfernstraßen und Eisenbahntrassen erhebliche Kapazitätsreserven auf. Die Bundeswasserstraße Saale kann dabei im europäischen Wasserstraßensystem als Zubringer für die Europawasserstraße Elbe dienen. Somit wird der wasserseitige Anschluss des Wirtschaftsraumes Mitteldeutschland an die nord- und westeuropäischen Seehäfen sichergestellt.

Die Realisierbarkeit des Projektes wurde im Oktober 2008 durch das Landesverwaltungsamt des Landes Sachsen-Anhalt im Raumordnungsverfahren für den Schleusenkanal Tornitz bestätigt.

Wir erwarten vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Herrn Dr. Peter Ramsauer, sich nach wie vor mit Nachdruck für die zügige Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens zum Bau des Saalekanals einzusetzen.

Was auch immer der Bund entscheiden wird, wir bleiben bei unserer Forderung, die Saale für die Schiffbarkeit nutzbar zu machen.

Sachsen-Anhalt ist auf einem guten Weg, seine Chancen als Logistikstandort konsequent zu nutzen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.