

POTENZIALSTUDIE FÜR DEN INTERMODALEN GÜTERVERKEHR IN DER WIRTSCHAFTSREGION LAUSITZ

im Kontext regionaler, nationaler und europäischer
Güterverkehre

ZUSAMMENFASSUNG

Bad Muskau / Potsdam, 21.03.2019

Potenzialstudie für den intermodalen Güterverkehr in der Wirtschaftsregion Lausitz -
im Kontext regionaler, nationaler und europäischer Güterverkehre

Bericht

Bad Muskau / Potsdam, 21.03.2019

Auftraggeber:

Zukunftswerkstatt Lausitz
Heideweg 2
02953 Bad Muskau

vertreten durch:
Landkreis Görlitz
Projekt Zukunftswerkstatt Lausitz
Dezernat III
Bahnhofsstr. 24
02826 Görlitz

Auftragnehmer:

WAGENER & HERBST Management Consultants GmbH
Zeppelinstr. 136
14471 Potsdam

Tel. 0331 275040
info@wagener-herbst.com
www.wagener-herbst.com

Verfasser:

Dr. Norbert Wagener
Dr. Jan-Niklas Bamler
Dipl.-Volkswirt Ralf Behrens

Bearbeitungszeitraum:

September 2018 – November 2018

Inhalt

1	Aufgabenstellung und Vorgehensweise.....	4
2	Begriff und Arten des Kombinierten Verkehrs.....	4
3	Analyse von Infrastrukturprojekten	4
4	Verkehrsströme und räumliche Verflechtungen.....	5
5	Lausitz als überregionaler Logistikknoten	6
6	Analyse der Logistikbranche in der Lausitz / Unternehmensbefragung	8
7	Standortbewertung für KV-Terminals	8
8	Ableitung von Handlungsansätzen	14

Abbildungen

Abbildung 1:	Ladeeinheiten des intermodalen Verkehrs.....	4
Abbildung 2:	Intermodale Güterverkehrsverflechtungen der Lausitz	6
Abbildung 3:	Güterverkehrsbeziehungen Industrieregion Lausitz.....	7
Abbildung 4:	Bestehende und geplante KV-Terminals in der Lausitz	10
Abbildung 5:	Einzugsgebiete der Containerterminals in der Lausitz	12
Abbildung 6:	Einzugsgebiete von Trailerterminals in der Lausitz	13

Tabellen

Tabelle 1:	KV-Standorte und deren Spezialisierung.....	11
------------	---	----

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Der Schwerpunkt der Studie liegt im intermodalen Verkehr und der Ermittlung von Potenzialen für dessen Entwicklung in der Lausitz. Die Entwicklung von KV-Terminals¹ dient dabei der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Lausitzer Wirtschaft und erhöht die Attraktivität der Lausitz als Wirtschaftsstandort durch Optimierung der Logistiksysteme von Ansiedlern.

Das Potenzial für den intermodalen Verkehr in der Lausitz wurde anhand der Prognosedaten des BMVI² bis 2030 ermittelt und anhand tatsächlicher Entwicklungen aktualisiert. Darüber hinaus fanden umfangreiche Unternehmensbefragungen statt, um die Potenziale für einzelne KV-Standorte zu konkretisieren. Im Ergebnis wurden Entwicklungsstrategien für einzelne KV-Standorte sowie Erfordernisse für deren infrastrukturelle Anbindung abgeleitet und Handlungsansätze für die Weiterentwicklung des intermodalen Verkehrs in der Lausitz dargestellt.

2 Begriff und Arten des Kombinierten Verkehrs

Unter intermodalem Verkehr wird „der Transport von Gütern in ein und derselben Ladeeinheit oder demselben Straßenfahrzeug mit zwei oder mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel der Ladeeinheit, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt“, verstanden. (UN/ECE, 2001 S. 17)

Im Wesentlichen wird hinsichtlich der Ladeeinheiten und deren Umschlagtechnologien unterschieden in Container (überwiegend im seewärtigen Verkehr), Wechselbehälter, kranbare Sattelaufleger, Lkw-Einheiten auf der „rollenden Landstraße“ sowie nichtkranbare Sattelaufleger (überwiegend im Kontinentalverkehr).

Alle bestehenden KV-Terminals in der Lausitz schlagen ausschließlich Container und eher in Ausnahmefällen kranbare Trailer bzw. Sattelaufleger und Wechselbehälter im unbegleiteten KV um. Dies entspricht auch dem Leistungsangebot der meisten Binnen-KV-Terminals in Deutschland.



Abbildung 1: Ladeeinheiten des intermodalen Verkehrs

3 Analyse von Infrastrukturprojekten

Im Ergebnis der Untersuchung der einzelnen KV-Standorte und deren infrastruktureller Anbindung wurden Investitionsprojekte identifiziert, die für die Lausitz aus Sicht eines leistungsfähigen KV von hoher Bedeutung sind:

¹ KV, KLV = Kombiniertes Ladungsverkehr

² BMVI = Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

- Die Elektrifizierung der Strecke Cottbus – Horka – Görlitz ist das wichtigste Schienenverkehrsprojekt zur Bewältigung des Strukturwandels in der Lausitz. Ein wirtschaftlicher, weil elektrifizierter Güterverkehr auf dieser Strecke ist von außerordentlicher Bedeutung für die Erschließung der KV-Terminals in Forst, Kodersdorf und im Industriepark Schwarze Pumpe.
- Übergabegleisverlängerungen und Engpassbeseitigungen im Bahnhof Königs Wusterhausen
- Wiederherstellung der ehemaligen Gleisdreiecke zwischen Schleife und Spreewitz sowie die Elektrifizierung dieser Verbindung zwischen dem Hauptübergabebahnhof der LEAG an das Netz der Deutschen Bahn
- Herstellung von Übergabebahnhofsgleisen und Bereitstellgleisen mit einer nutzbaren Länge von 740 m Länge im Bahnhof Lauchhammer und in Ruhland. Zur effizienten Anbindung des Terminalstandortes Schwarzheide ist ebenfalls wichtig, von Norden kommend eine Ostkurve an die Niederschlesische Magistrale Richtung Horka herzustellen.
- Elektrifizierung der Bahnlinie Cottbus – Forst bis zum Grenzübergang und der Weiterführung der Elektrifizierung zur intermodalen Umschlaganlage in Forst
- Das Fernverkehrsstraßennetz weist noch Lücken in West-Ost-Richtung zwischen Mitteldeutschland und der Lausitz (Leipzig-Elsterwerda-Schwarzheide-Schwarze Pumpe-Weißwasser, sog. Milau-(mittlere Lausitz) Trasse) sowie Kapazitätsengpässe durch Überlastungen der Bundesautobahnen A 12 und A 4 sowie fehlenden Ortsumgehungen, insbesondere im Verlauf der B169 von Cottbus über Ruhland und Elsterwerda bis nach Leipzig, auf. Der letztgenannte Punkt wurde im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf (VB) aufgenommen. (siehe hierzu (Claus, 2018), (BMVI, 2016)).

4 Verkehrsströme und räumliche Verflechtungen

Für die Gesamtpotenziale im zukünftigen intermodalen Verkehr der Lausitz, attestieren BVMI-Daten (BMVI, 2014) etwa **81.400 TEU³ im Jahr 2030** (bzw. 814.000 Tonnen).

Dabei unterstellt das BMVI zwischen 2010 und 2030 ein durchschnittliches, jährliches Wachstum der Intermodalverkehre (CAGR⁴) von 2,38%. Nach eigenen Erhebungen sind die Containerumschläge in den Terminals der Lausitz zwischen 2010 und 2017 allerdings durchschnittlich weit stärker, um 6,24% gewachsen (eigene Erhebung unter Terminalbetreibern der Lausitz, 2018). Wendet man nur dieses Entwicklungsszenario auf die vom BMVI genutzte Ausgangslage von 2010 an und ergänzt damit die zuvor genannten, konservativeren Annahmen, ergibt sich ein **Potenzial von 81.400 (gemäß Wachstum nach BMVI) bis zu 170.850 TEU (gemäß Wachstum nach Eigenerhebung) für den Intermodalverkehr im Jahr 2030.**

Weiteres Potenzial ergibt sich aus nicht-kranbaren Sattelaufliegern, also Straßengüterverkehren, die mittels sog. „Trailerports“ Teil des Intermodalverkehrs werden könnten. Gemäß BMVI betrug der Straßengüterverkehr insgesamt 110.644.056 Tonnen im Jahr 2010, davon ein Großteil als bundesdeutscher Verkehr.

³ TEU Twenty Foot Equivalent Unit, 20'-Fuß Container; international Standardeinheit zur Mengenerfassung von Containern unterschiedlicher Größe

⁴ CAGR = Compound Annual Growth Rate, durchschnittliche jährliche Wachstumsrate

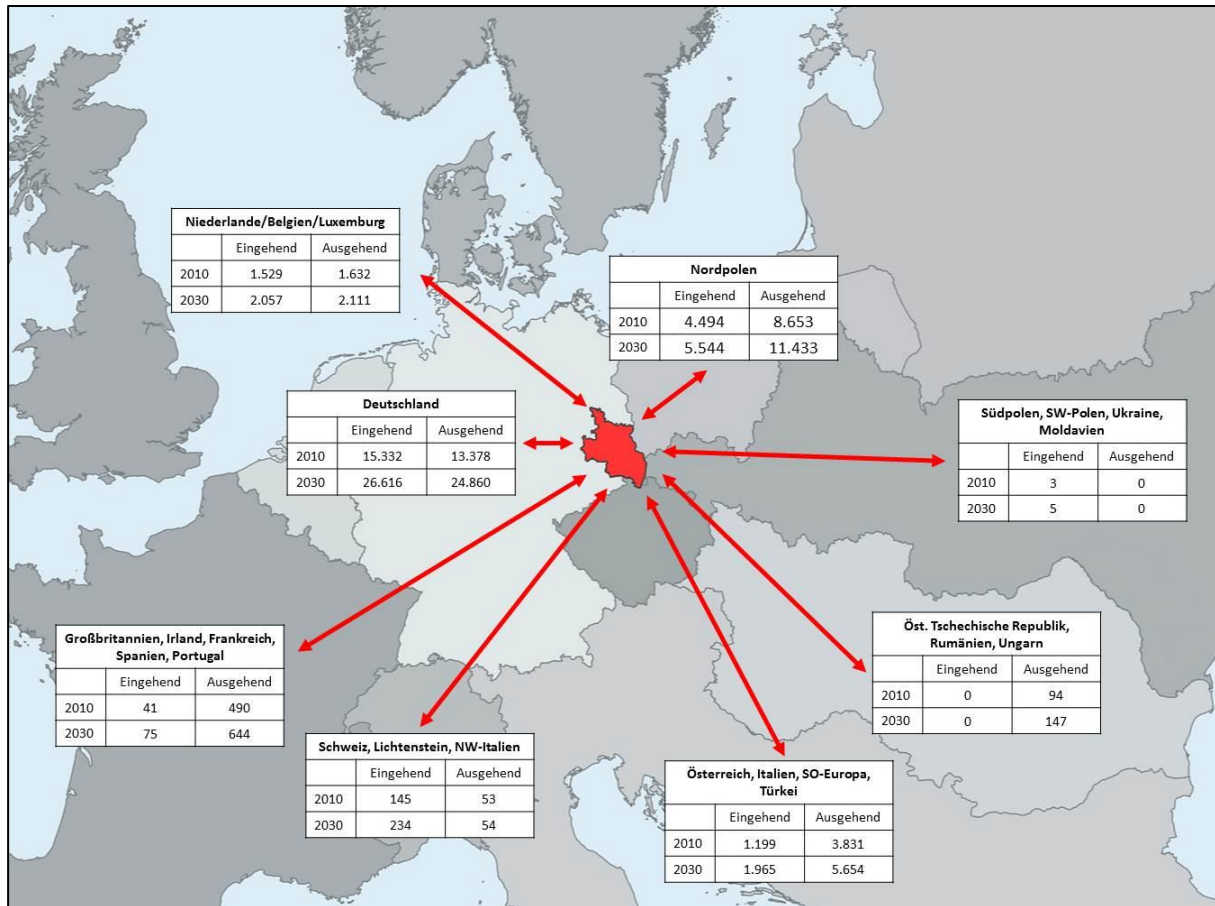


Abbildung 2: Intermodale Güterverkehrsverflechtungen der Lausitz 2010 und 2030 in TEU, im Hauptlauf, ohne Durchgangsverkehre (eigene Darstellung und Berechnung, 2018, nach BMVI, 2014, Kartengrundlage GISCO/Eurostat).

Unter der Annahme, dass diese nationalen Verkehre ab einer Luftliniendistanz von mehr als 350 km (gemessen vom geographischem Mittelpunkt der Lausitz bis zur Außengrenze der jeweiligen Landkreise; $\approx$ ca. 500 Straßenkilometern) durch z.B. Zugverkehre ersetzt werden könnten, ergibt sich hier ein zusätzliches Potenzial von 4.977.695 Tonnen / 497.769 TEU für 2010. Hinzu kommen noch Durchgangs- und Seehafenverkehre, die hier allerdings nicht betrachtet werden.

In der Summe lässt sich so sagen, dass die Lausitz vornehmlich von Binnen- und Regionalverkehren geprägt ist. Im Bundesvergleich weist sie geringe Straßen- und Bahnverkehre auf, in der Nord- und Zentrallausitz vermehrt Bahnverkehre, in der Südlusitz vermehrt LKW Transporte. Somit ist Potenzial für intermodalen Verkehr besonders in den Südbereichen zu finden. Insgesamt werden im Jahr 2030 sicherlich 81.400 bis 170.850 TEU an intermodalem Verkehr stattfinden, wenn nicht mehr bei Einsatz von „Trailerports“. Intermodaler Verkehr wird, im Gegensatz zum Gesamtverkehr, nicht oder kaum vom Strukturwandel der Lausitz betroffen sein wird, im Gegenteil, er wird substantiell wachsen.

5 Lausitz als überregionaler Logistikknoten

Insgesamt sind die Güterverkehrsströme der Lausitz von signifikanten Verflechtungen und Güterverkehren im Rahmen industrieller Produktionsprozesse und Lieferketten und zunehmend zusätzlich auch von Durchfuhrverkehren von und nach Polen gekennzeichnet.

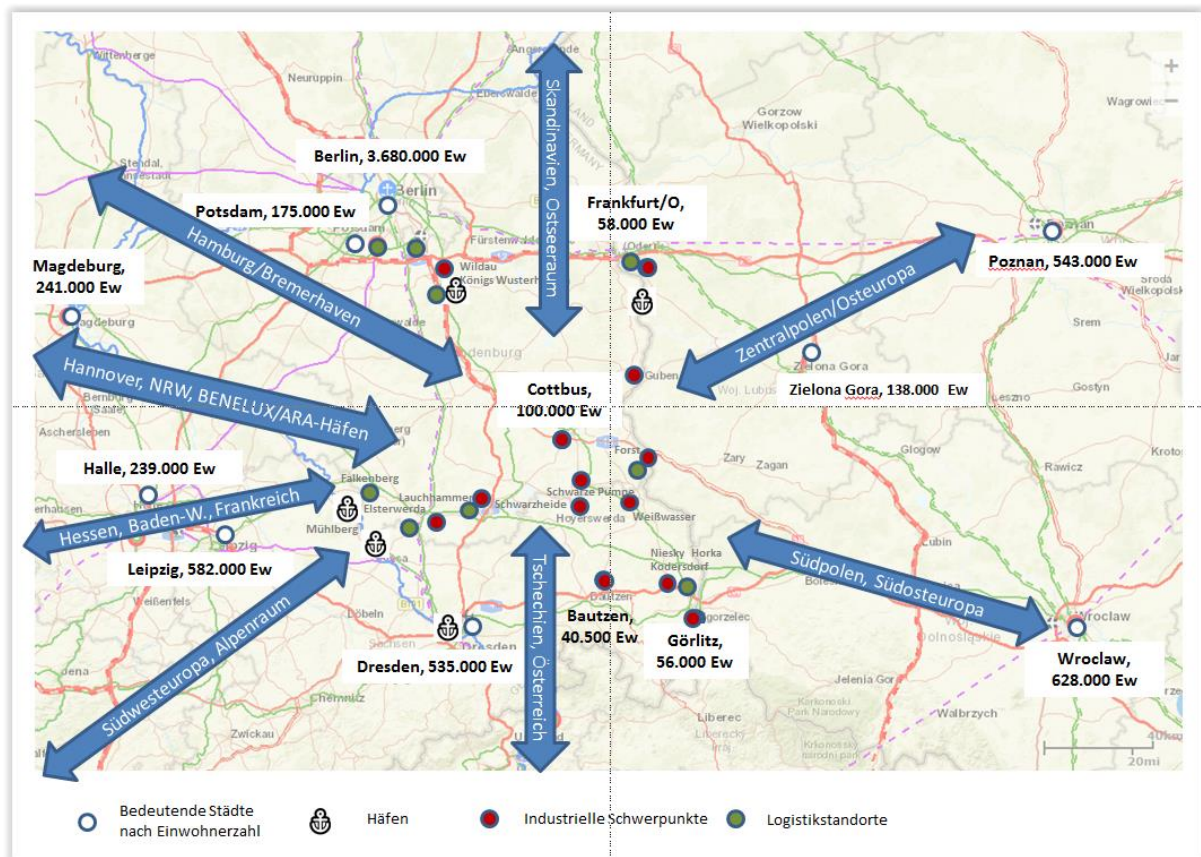


Abbildung 3: Güterverkehrsbeziehungen Industrieregion Lausitz

(bearbeitet auf Grundlage von (Wagener & Herbst, 2017 S. 26))

Die Lausitz liegt im Schnittpunkt bedeutender internationaler Verkehrskorridore. Diese sind im Wesentlichen

- der Orient – East – Med –Korridor (TEN-T⁵) als Verbindung zwischen den deutschen Nord- und Ostseehäfen und Südosteuropa (Nord/Nord – West Richtung Süden / Süd Ost),
- der North – Sea – Baltic – Korridor (TEN-T) als Verbindung zwischen Nordseehäfen und Osteuropa / Baltikum (West – Ost).

Der Railfreight Corridor Nummer 8 North Sea Baltic ergänzt den gleichnamigen TEN-T-Korridor (s.o.) um die Niederschlesische Magistrale von Magdeburg über Falkenberg und Elsterwerda Richtung Wrocław.

Es besteht die Chance, die Lausitz zukünftig möglicherweise eine Gateway – Funktion zwischen Westeuropa und China einnehmen könnte, indem Containerzüge von verschiedenen Abgangsstationen in China mit Ladungen für unterschiedliche Empfangsorte in Europa in der Lausitz neu für westliche Empfangsstationen in destinationsreinen Zügen zusammengestellt werden könnten. Diese Gateway – Funktion könnte auf den bereits vorhandenen Chemieladungen als Basisladung aufsetzen und Auslastung generieren.

⁵ TEN-T = Trans European Networks – Transport; Transportkorridor der Europäischen Union

6 Analyse der Logistikbranche in der Lausitz / Unternehmensbefragung

Ziel war es, Einschätzungen aus der Logistikbranche zur derzeitigen Nutzung des KV und von Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung des KV zu gewinnen.

Von insgesamt 109 in der Befragung kontaktierten Unternehmen konnte eine hohe Rücklaufquote von 42 Unternehmen (entspricht 38%) erreicht werden.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass bei den Unternehmen, die geantwortet haben, der Straßengüterfernverkehr dominiert, es aber durchaus die Bereitschaft gibt, stärker als bisher den Schienengüterverkehr und den KV zu nutzen. In den Interviews wurden als Gründe hierfür unter anderem der Lkw-Fahrermangel, mangelnde Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit von Lkw-Kapazitäten (z.B. wegen Staus) sowie auch ein steigendes Interesse an „grüner Logistik“ genannt.

Auf die Frage, was passieren müsste, damit statt des Straßenverkehrs zukünftig die Bahn oder der KV genutzt werden könnten, nannten die antwortenden Verlader und Logistikdienstleister vor allem eine Veränderung der Rahmenbedingungen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Transportzeit.

Wesentliche Voraussetzungen für die optimale Gestaltung von Terminals und KV-Verbindungen sind vor allem aus Sicht der Terminalbetreiber infrastrukturelle Maßnahmen, welche die Anbindung der Terminals und den Zugbetrieb wirtschaftlich ermöglichen. Dieses allgemeine Bild spiegelt sich in den spezifischen Infrastrukturanforderungen der einzelnen Terminals wider.

7 Standortbewertung für KV-Terminals

Bestehende KV-Terminals in der Lausitz wurden hinsichtlich Status Quo und ihrer Entwicklungspläne bewertet. Der Bedarf nach weiteren Standorten wird aus den Plänen von örtlichen Investoren und/oder Betreibern sowie den Transportströmen abgeleitet.

Der **KV-Terminal Schwarzheide** ist der mit Abstand leistungsstärkste KV-Standort in der Lausitz und auf die Abfertigung von Containerverkehren für die chemische Industrie, insbesondere für BASF aber auch für Dritte, spezialisiert.

Die Umschlagskapazität des Terminals wird mit 120.000 TEU angegeben. Die tatsächliche Auslastung beträgt 2018 ca. 84.000 Kranungen (Hübe). Die Kapazitätsauslastung wird bei ca. 84.000 Kranungen auf ca. 118.000 TEU geschätzt. Die Terminalkapazität ist damit nahezu erreicht. Infolge des steigenden Bedarfs sowie der Profilierung als Gateway Richtung Osteuropa und Asien wird eine Erweiterung durch einen neuen Terminal am Standort geplant.

Es besteht hier für die Länder Brandenburg und Sachsen die Chance, in ihrer Region ein leistungsfähiges **regionales Hub für die Lausitz und ein überregionales Gateway Richtung Russland und Asien** zu etablieren. Damit werden für die regionale Wirtschaft und für weitere Ansiedlungen vorteilhafte Standortbedingungen und Wettbewerbsvorteile durch kosteneffiziente und ökologisch nachhaltige Logistiklösungen geschaffen.

Die Bündelung von Containertransporten am Standort Schwarzheide ist sinnvoll, um wirtschaftliche Zugverbindungen etablieren zu können. Gleichzeitig bietet dies auch die Chance für andere Standorte, sich zu spezialisieren, komplementäre Dienstleistungen anzubieten und zu kooperieren.

Aus der Standortbewertung kann geschlussfolgert werden, dass im Sinne einer Konzentration auf leistungsfähige KV-Standorte mit attraktiven, wirtschaftlichen Verbindungen eine Spezialisierung und Unterscheidung in **Containerterminals** für Container, kranbare Sattelaufleger und Wechselbrücken (alles kranbar) und in **Trailerterminals**, vorzugsweise für nichtkranbare Sattelaufleger, sinnvoll und notwendig ist.

Beide Arten von KV-Terminals haben zwar Überschneidungen in ihrer Funktionalität, dennoch überwiegen die Unterschiede in den Ladungsarten (kranbar versus nichtkranbar) und den Märkten (Container-Überseeverkehre versus LKW-Kontinentalverkehre). Diese jeweilige Spezialisierung ermöglicht letztlich eine Arbeitsteilung und Kooperation, die zu Größeneffekten führt („economy of scale“). Damit werden eine Zersplitterung der Kapazitäten und deren Minderauslastung vermieden.

Letztlich herrscht unternehmerische Freiheit, wer und wo in Umschlageneinrichtungen investiert. Die Förderbedingungen der KV-Richtlinie sehen aber vor, dass Wettbewerbsverzerrungen durch die Förderung vermieden werden sollen und bei einem begrenzten KV-Aufkommen und mehreren Anträgen in einer Region eine einvernehmliche Lösung gefunden werden soll. (siehe hierzu (EBA, 2017 S. Pkt. 2.2.3 und 5.1) Die vorliegende Untersuchung leistet hierzu einen Beitrag, indem standortspezifische Entwicklungsschwerpunkte eruiert wurden bzw. vorgeschlagen werden.

Weitere Standorte sollten an die u.a. Terminals effizient über Straße oder Schiene angebunden werden.

Bei Betrachtung der Einzugsgebiete, jeweils mit einem Radius von 30 und 50 km, wird deutlich, dass die Standortwahl und die Spezialisierung der Terminals eine sehr gute Abdeckung der Lausitz bieten. (siehe Abbildungen 5 und 6)

Wirtschaftsregion Lausitz

KV – Terminals

★ Bestehende:
Schwarzheide (STR)
Elsterwerda (Hofmann)
Forst (Lion)

★ Geplante:
Kodersdorf (Lion)
Königs Wusterhausen (Lutra)
Spremberg (ISP)

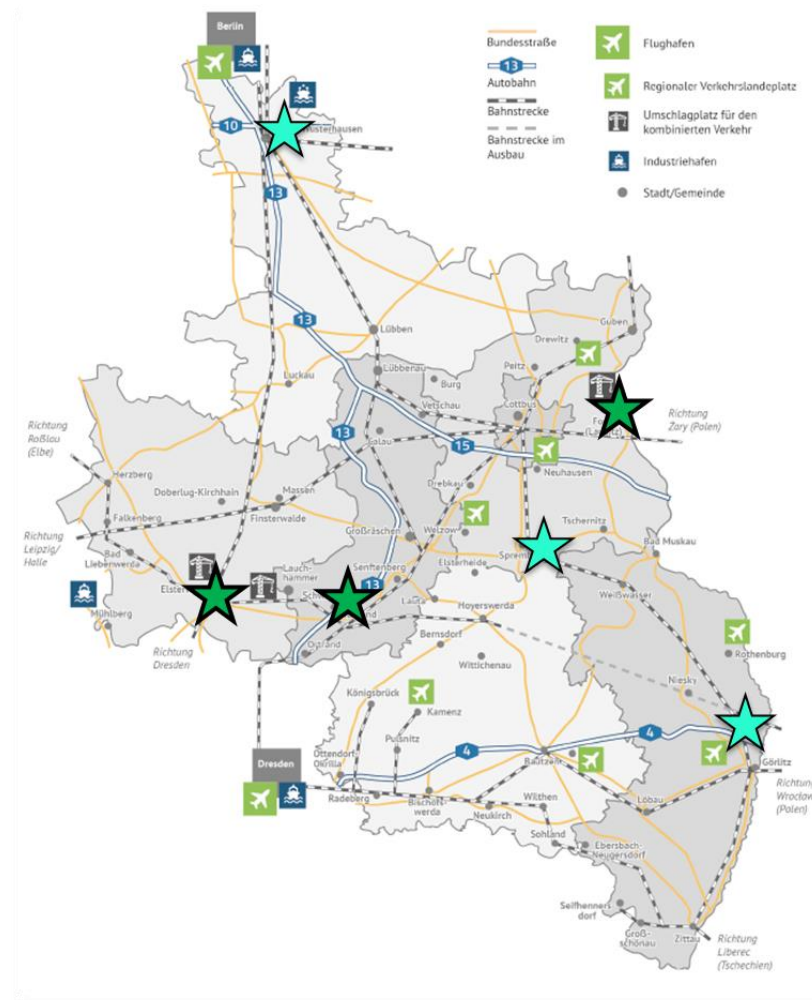
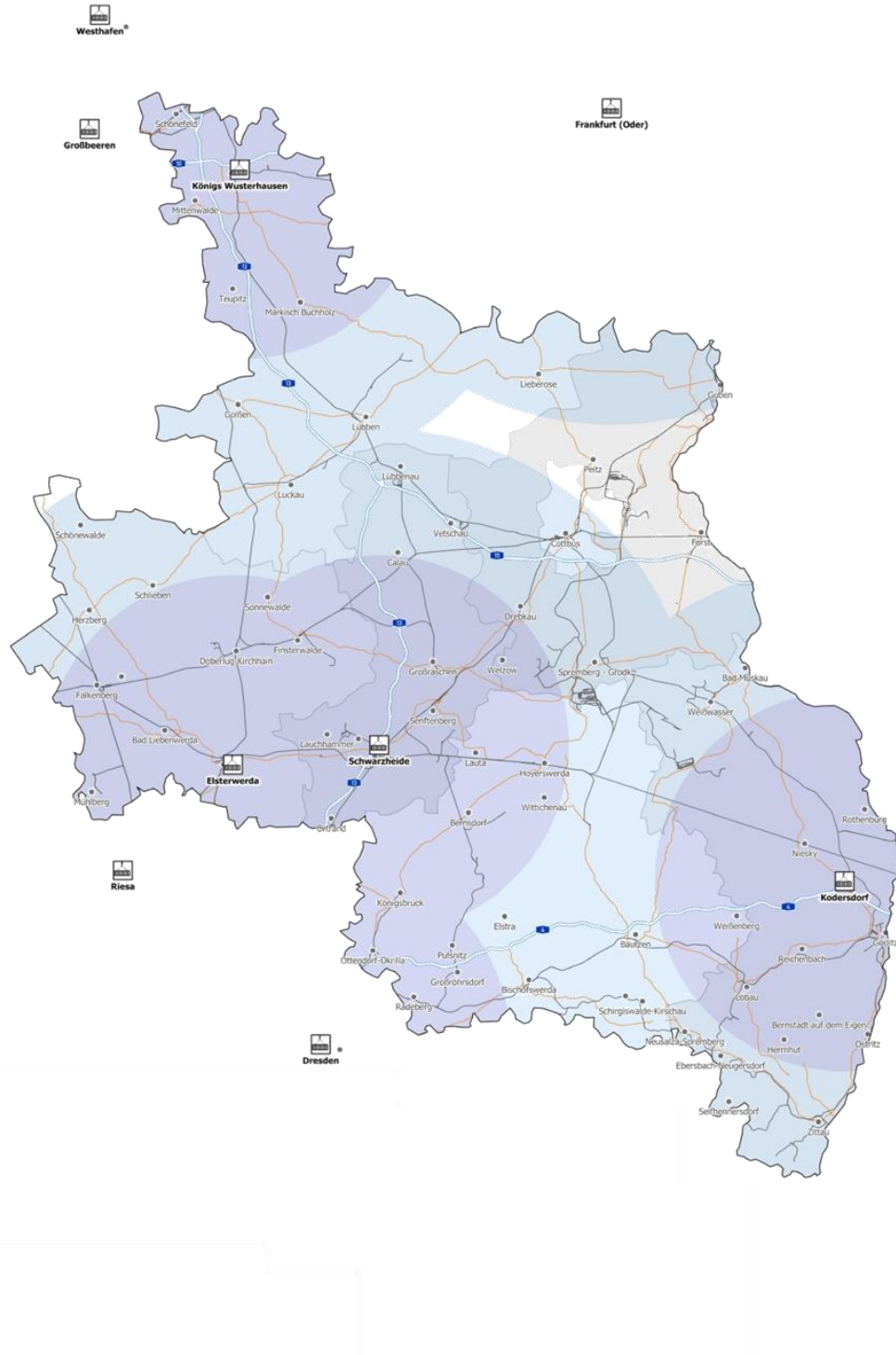


Abbildung 4: Bestehende und geplante KV-Terminals in der Lausitz (Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Zukunftswerkstatt Lausitz)

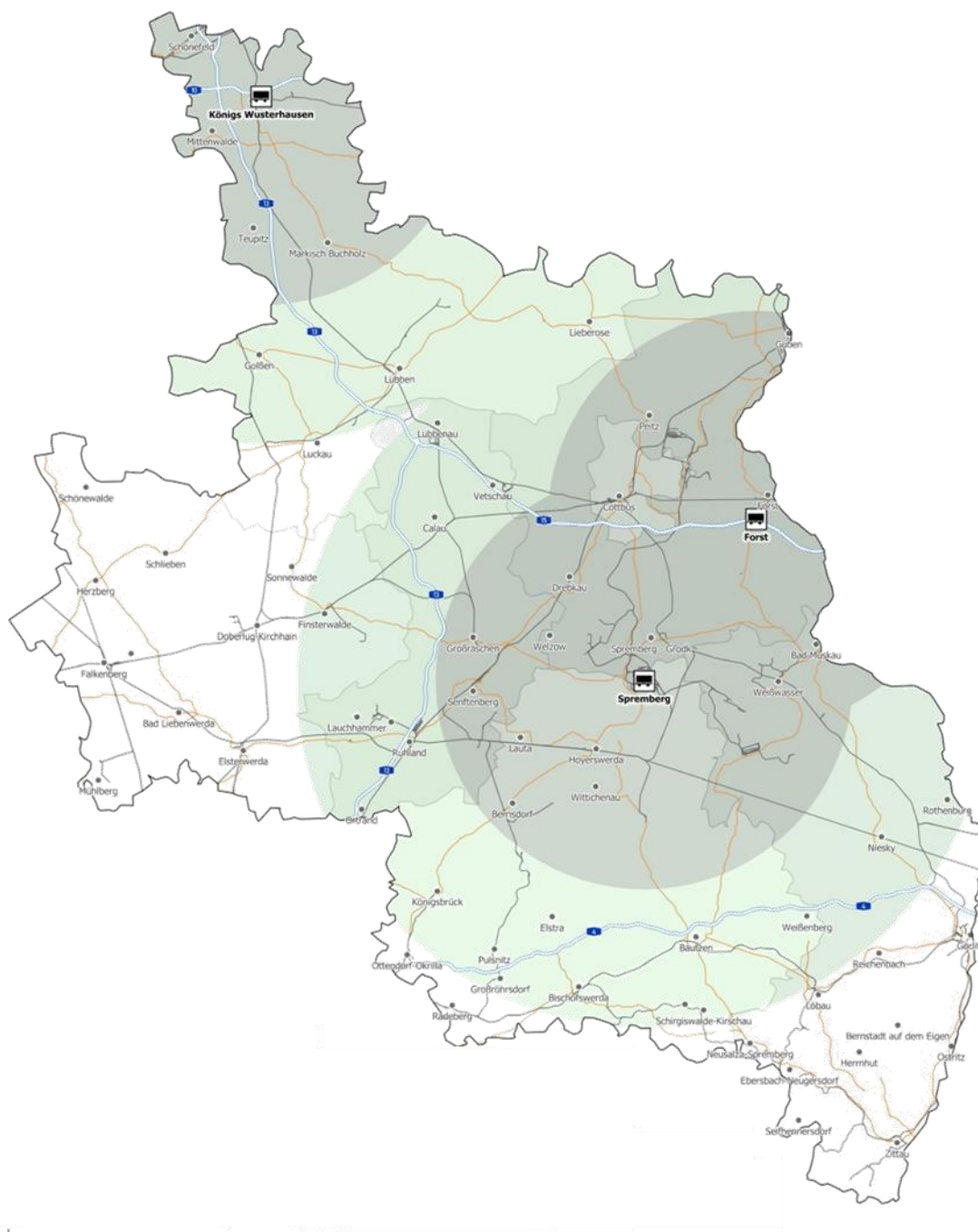
Tabelle 1: KV-Standorte und deren Spezialisierung

Standort	Betreiber	Spezialisierung zum ...	Maßnahmen
Schwarzheide	STR	Lausitz – Hub Gateway Richtung Osteuropa / Asien	Planung in 2019 Inbetriebnahme für 2022 geplant
Elsterwerda	LDZ Hofmann	KV-Terminal bis 2025 Längerfristig: Railport	Kooperation mit Schwarzheide Weiterentwicklung zum Railport
Königs Wusterhausen	LUTRA	Trailerport für nichtkranbare Auflieger Trimodaler KV-Terminal für die Hauptstadtregion	Inbetriebnahme 2022 geplant Containerterminal in Betrieb
Kodersdorf	LION	KV-Terminal für Seehafenverkehr in der Oberlausitz	Baubeginn 2019 Inbetriebnahme 2020
Forst	LION	Trailerport für nichtkranbare Auflieger	Machbarkeitsstudie / Verkehrsanalyse notwendig Flottenbetreiber identifizieren und einbinden
ISP Spremberg	Offen	Trailerport für nichtkranbare Auflieger	Machbarkeitsstudie (in Arbeit)



**Abbildung 5: Einzugsgebiete der Containerterminals in der Lausitz
(Einzugsgebiete im 30 km und 50 km Luftlinienradius)**

(Quelle: eigene Darstellung, 2018, Kartengrundlage OpenStreetMap)



**Abbildung 6: Einzugsgebiete von Trailerterminals in der Lausitz
(Einzugsgebiete im 30 km und 50 km Luftlinienradius)**

(Quelle: eigene Darstellung, 2018, Kartengrundlage OpenStreetMap)

8 Ableitung von Handlungsansätzen

Handlungsansätze für die Unternehmen (Verlader)

- (1) Aus den Interviews mit Verladern wurde deutlich, dass ein erhebliches Interesse an KV und Nutzung der Schiene besteht, unter der Voraussetzung, dass die Schiene gegenüber dem Straßenverkehr wirtschaftlich wettbewerbsfähig ist. Es wurde aber auch deutlich, dass hierfür die KV-Mengen häufig zu gering sind. Es kommt deshalb auf Konzentration auf wenige Standorte und Entwicklung attraktiver Zugkonzepte über längere Distanzen an.

Die Kooperation der Verlader ist in diesem Sinne in jeder Form zu initiieren und zu fördern. Hierzu sind Plattformen nötig, wo unter externer Moderation Mengen gebündelt und KV-Konzepte auf den Weg gebracht werden können.

Der Lenkungsreis KV/Wirtschaftsnetzwerk und das Projekt ERFA KV leisten hier wertvolle Arbeit und sollten unbedingt fortgeführt werden. Die Ergebnisse der Studie können hier direkt genutzt werden. Verlader auf polnischer Seite sollten sukzessive einbezogen werden.

Handlungsansätze für Unternehmen (Logistikdienstleister, Terminalbetreiber)

- (2) Spezialisierung ermöglicht Kooperation. Diese Maxime ist für die Terminalbetreiber essentiell. Eine Zersplitterung der Kapazitäten muss vermieden werden. In der Studie wurden für jeden Terminalstandort Spezialisierungsrichtungen empfohlen. Um dies nachhaltig weiter auszugestalten wird empfohlen, alle Terminalbetreiber in die Arbeit des Lenkungsreis KV / Wirtschaftsverkehrsnetzwerk einzubeziehen.
- (3) Für die Terminalbetreiber und ortsansässige Logistikdienstleister ergeben sich vielfältige Wertschöpfungspotenziale an den jeweiligen Standorten. Diese liegen vor allem in Dienstleistungen an den Transportmitteln (Lkw, Schienenfahrzeuge, Container) und auch wertschöpfenden Leistungen an den Gütern (Stuffing, Stripping, Reinigen, Sortieren etc.).
- (4) Für die „letzte Meile“ bietet sich für Terminalbetreiber die Chance, Truckingleistungen (ggf. auch durch Unterauftragnehmer) an den Standorten mit anzubieten, um einzelne Container auszuliefern bzw. abzuholen (Beispiel: LION Forst).
- (5) Bei der Anbindung von Verladern ohne direkten Bahnanschluss an Containerterminals sollten im Falle regelmäßiger Verkehre auch innovative Umschlagkonzepte in Erwägung gezogen werden. In Pilotprojekten, z.B. zwischen Guben und Schwarzheide, könnten Einsatzmöglichkeiten innovativer Horizontalverladetechnologien⁶ für Behälter geprüft werden.

⁶ Beispiele für innovative Konzepte sind z.B. die von der BTU Cottbus entwickelte Projektidee einer Smart Cargo Station (siehe <https://www.b-tu.de/fg-eisenbahn/forschung/projekte/smart-cargo-station>), ggf. auch in Verbindung mit z.T. im Einsatz befindlichen Horizontalverladetechnologien für Behälter (z.B. Mobiler Konzept von der ÖBB <https://www.railcargo.com/de/leistungen/wagenladungen/mobiler>)

- (6) Noch kleinere Sendungen (Pakete) sind dann durch Systemdienstleister im Paket- und Overnightbereich zu befördern. Im Zuge der Entwicklung von Schwarzheide als Lausitz-Hub sind hier entsprechende Flächen für Ansiedlungen von Logistikdienstleistern freizuhalten, um die Potenziale im E-Commerce B2B und B2C zu erschließen.
- (7) Ein völlig neues, innovatives Geschäftsfeld für Terminalbetreiber ist der Umschlag nicht kranbarer Sattelaufleger (hier: Königs Wusterhausen, ISP Schwarze Pumpe, Forst). Hier sind zum Teil weitere (Feld-)Untersuchungen durch die Terminalbetreiber, ggf. durch die Politik gefördert, notwendig.
- (8) Um am Transport von (nichtkranbaren) Sattelauflegern per Bahn teilnehmen zu können ist es speziell für kleinere Straßengüterfernverkehrsunternehmen notwendig, Lösungen für das Trucking der Sattelaufleger in der Zustellung bzw. Abholung beim Bestimmungsterminal zu finden. In erster Linie sind hier die Terminals oder auch die KV-Operateure gefordert, im Interesse ihrer Geschäftsentwicklung Lösungen zu finden. Auch hier können der Lenkungskreis KV /Wirtschaftsverkehrsnetzwerk Lausitz und das Projekt ERFA KV wertvolle Arbeit als Plattformen leisten.

Handlungsansätze für Politik, Verwaltung und Wirtschaftsverbände

Koordiniert durch die Wirtschaftsregion Lausitz und den Lenkungskreis KV/Wirtschaftsverkehrsnetzwerk sollten im Ergebnis der Untersuchung folgende Handlungsansätze aktiv verfolgt werden:

- (9) Aktive Unterstützung der Arbeit der Braunkohle - Strukturkommission durch konzertierte Benennung von Prioritäten in Investitionsprogrammen und zur konsequenten Umsetzung der Infrastrukturvorhaben in der Lausitz, insbesondere Elektrifizierung der Bahnstrecken und Einrichtung von Abstell- und Übergabegleisen von 740 m Länge
- (10) Aktive Mitwirkung in der Arbeit den TEN-T – Korridorarbeitsgruppen der EU Kommission, insbesondere dem Orient - East Med-Korridor, und in One Road, One Belt Initiativen und Konferenzen der chinesischen Regierung
- (11) Unterstützung der Gateway-Funktion von Schwarzheide durch Politik und Wirtschaftsförderung, durch
 - a. Priorisierte Beseitigung infrastruktureller Engpässe
 - b. Erschließung von Ansiedlungsflächen für KV-affine Unternehmen im Umfeld (z.B. ehem. Flugplatz Schipkau)
 - c. Beiderseitige Delegationsreisen über IHK/Wirtschaftsförderung, Kontakte zu Regierungen, Verwaltungen und Unternehmen in Zielprovinzen bzw. -städten in China
 - d. Schaffung einer Willkommenskultur für (chinesische) Investoren „Open and welcome!“
- (12) Unterstützung von weiteren Untersuchungen und Planungen für einzelne KV-Standorte, z.B. Detail-Analyse des Bedarfes für einen Trailerterminal in Forst, z.B. durch Felduntersuchungen

des Transitverkehrs, sowie Durchführbarkeitsstudie für KV-Terminal im ISP Industriepark Schwarze Pumpe

- (13) Weitergehende Untersuchungen zum Thema Railport als öffentliche Zugangs-/Verladestellen der örtlichen Industrie für Stück- und Massengüter (Elsterwerda, Guben, ISP, ...)
- (14) Unterstützung von Pilotprojekten für die Anbindung von Industriestandorten / Verladern (z.B. Guben) im Containerverkehr an KV-Terminals mit innovativen Logistikkonzepten und Umschlagtechnologien (z.B. Smart Cargo Station)
- (15) Wissenschaftliche Begleitung des Themas innovativer Umschlagtechnologien für nichtkranbare Trailer, auch unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen mittelständischer Spediteure, sowie von Digitalisierung und Industrie 4.0 in internationalen Supply Chains (Datenplattformen etc.)
- (16) Koordination mit dem ERFA – KV und weiterer Austausch / Unterstützung
- (17) Politische Einflussnahme auf Bund zur weiteren Förderung des KV (Nicht-Zulassung überlanger und nicht-KV-geeigneter Sattelaufleger im Regelverkehr, Verhinderung der Bestrebung zur Erhöhung auf 44t Gesamtgewicht im Lkw-Regelverkehr, Ausdehnung der KV-Richtlinie auf nicht bundeseigene Bahnverladestellen und Railports sowie Förderung von neuen Zugkonzepten in der Anlaufphase)

Quellen

BMVI. 2016. Bundesverkehrswegeplan 2030. *Anlage 1 Projektlisten Straße*. [Online] 08 2016. [Zitat vom: 12. 11 2018.]

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile.

—. **2014.** Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 (Verkehrsverflechtungsprognose 2030). *Clearingstelle Verkehr*. [Online] 11. 7 2014. [Zitat vom: 15. 10 2018.] <http://daten.clearingstelle-verkehr.de/276/>.

Claus, Frank. 2018. Der Straßentraum hat einen Namen: Milau. [Online] 06. 01 2018. [Zitat vom: 12. 11 2018.] https://www.lr-online.de/lausitz/elsterwerda/der-strassentraum-hat-einen-namen-milau_aid-7014257.

EBA. 2017. Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen (Förderrichtlinie KV). [Online] 04. 01 2017. [Zitat vom: 07. 11 2018.] https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/KV/44_FRL_%20KV.html.

UN/ECE. 2001. *Terminologie des Kombinierten Verkehrs*. New York, Genf : United Nations, 2001.

Wagener & Herbst, BTU Cottbus. 2017. *Regionales Wirtschaftsverkehrsnetzwerk in der Industrieregion Lausitz*. Potsdam, Cottbus : Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, 2017.

Impressum

Herausgeber:

Zukunftswerkstatt Lausitz
Heideweg 2, 02953 Bad Muskau
T +49 35771 6599-10
E zukunft@wirtschaftsregion-lausitz.de
Ein Projekt der Wirtschaftsregion Lausitz GmbH

Ansprechpartner:

Heiko Nowak

Autoren:

Dr. Norbert Wagener
Dr. Jan – Niklas Bamler
Ralf Behrens

Wagener & Herbst Management Consultants GmbH Potsdam

Bad Muskau, Potsdam, Januar 2019