



Mecklenburg-Vorpommern –
der Logistikstandort an der Ostsee

Mecklenburg-Vorpommern –
the logistics location at the Baltic Sea



Volker Schlotmann
Minister für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
Minister for Transport, Building and Regional Development of Mecklenburg-Vorpommern

Auf direktem Weg von der Ostsee an die Adria On the direct route from the Baltic to the Adriatic

Mecklenburg-Vorpommern liegt direkt an der Ostsee und mitten in Europa. Zwischen den europäischen Zentren wie Berlin, Hamburg, der Öresund-Region, dem Baltikum oder St. Petersburg lassen sich Handelsüter häufig auf dem kürzesten Weg durch Mecklenburg-Vorpommern transportieren. Denn hier schneiden sich die europäischen Transportachsen: In die Nord-Süd-Richtung von Skandinavien bis zur Adria und in die Ost-West-Richtung von den Nordseerainern bis ins Baltikum und weiter nach Russland.

Wegen seiner exzellenten Lage an der Ostsee, seiner leistungsfähigen Häfen und gut ausgebauten Landverbindungen im West-Ost- und Nord-Süd-Korridor kann Mecklenburg-Vorpommern von der rasanten Entwicklung der weltweiten Güter- und Verkehrsströme schon heute erheblich profitieren. Und diese Entwicklung wird sich fortsetzen, denn die langfristigen Prognosen für die Logistikwirtschaft sind positiv.

Darauf haben wir uns in den vergangenen Jahren sehr gut vorbereitet: Wir haben konsequent in unsere Ostseehäfen investiert, Straßen- und Schienenwege ausgebaut und für Ansiedlungsflächen auch im direkten Hafenumfeld gesorgt. Auch die Unternehmen selbst engagieren sich für den Standort: Die Logistikinitiative des Landes arbeitet daran, durch intensive Kooperation zwischen den Unternehmen effiziente und umweltschonende Transport- und Logistikketten zu entwickeln. Auch haben wir einen Logistikbeirat berufen.

Der Logistikstandort Mecklenburg-Vorpommern hat im nationalen und internationalen Vergleich also viel zu bieten. Unsere Standortvorteile sind kurze Wege zu nationalen und internationalen Märkten, eine sehr gute Infrastruktur und Platz für Wachstum. Damit wird das Land auch zukünftig von der Dynamik der Verkehrswirtschaft profitieren können. Nutzen auch Sie Ihre Chance und investieren Sie in Mecklenburg-Vorpommern!

Mecklenburg-Vorpommern is situated right at the Baltic Sea and in the centre of Europe. Between European centres like Berlin, Hamburg, the Øresund region, the Baltic states or St. Petersburg, the shortest transport routes for goods are through Mecklenburg-Vorpommern. For the state is at the intersection of European transport axes: from Scandinavia to the Adriatic in the North-South direction and from the regions adjoining the North Sea to the Baltic states and on into Russia in the East-West direction.

Because of its excellent location at the Baltic Sea, its efficient ports and well-built land connections in the West-East and North-South corridor, Mecklenburg-Vorpommern is able to benefit considerably from the rapid development of goods and traffic flows around the world already today. And this trend will continue since the long-term forecasts for the logistics business are positive.

We have prepared ourselves very well for this in recent years: we have consistently invested in our Baltic Sea ports, improved roads and railways and provided for sites for industrial development also in the direct vicinity of the ports. The companies themselves also commit themselves to the location: the logistics initiative of the federal state works on developing efficient and environmentally friendly transport and supply chains through intense cooperation among the companies. We also have an advisory council for logistics.

So the logistics location Mecklenburg-Vorpommern has a lot to offer by national and international standards. Our locational advantages are short routes to national and international markets, a very good infrastructure and room for growth. This will enable our federal state to benefit from the dynamics of the transportation industry also in the future. Seize this opportunity for yourself and invest in Mecklenburg-Vorpommern!


Volker Schlotmann



Die Infrastruktur: Gute Bedingungen für Wachstum

The infrastructure: good conditions for growth

Großgewerbstandorte und Maritime Logistikstandorte

In Mecklenburg-Vorpommern sind 17 Großgewerbe- und Maritime Logistikstandorte ausgewiesen. Die Gewerbestandorte sind gut erreichbar, direkt an das Autobahnnetz angebunden, bieten schnell verfügbare Gewerbe- und Industrieflächen und verfügen vor allem über viel Wachstumspotenzial. Unsere maritimen Logistikstandorte liegen direkt in Hafennähe und haben bereits heute eine hohe Flächenkapazität. Nach der Seeverkehrsprognose 2025 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird sich in den vier untersuchten Häfen – Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund und Wismar – der Gesamtgüterumschlag im Zeitraum von 2004 bis 2025 von knapp 30 Millionen Tonnen auf über 73 Millionen Tonnen mehr als verdoppeln.

Die Infrastruktur der Häfen wird an die steigenden Umschlagzahlen entsprechend angepasst. Im Hafen Rostock soll die Umschlagmenge beispielsweise um durchschnittlich 4,4 Prozent pro Jahr wachsen. Dafür entwickelt die Landesregierung bis 2025 zusätzliche Flächen von insgesamt 660 Hektar in Hafennähe: 70 Hektar für Umschlag- und Lagerflächen, 160 Hektar für die Ansiedlungen von Dienstleistungs-, Gewerbe- und Logistikunternehmen und 430 Hektar für die Ansiedlung haffenauffiner Industrie.

Large-scale industrial locations and sites for maritime logistics

17 large-scale industrial locations and sites for maritime logistics have been earmarked in Mecklenburg-Vorpommern. The industrial locations are easily accessible, have direct links to the motorway network, offer industrial land available at short notice and they have, above all, a lot of growth potential. Our sites for maritime logistics are located close to the ports and have a large space capacity already today. According to the maritime transport forecast for 2025 prepared on behalf of the Federal Ministry of Transport, total goods handling in the four ports included in the study, Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund and Wismar, will more than double from just under 30 million tonnes in 2004 to over 73 million tonnes by 2025.

The infrastructure of the ports will be adjusted to the growing cargo handling numbers as required. At the port of Rostock, for instance, the amounts handled will grow by 4.4 % annually. To accommodate this growth the state government is developing additional areas of 660 hectares in total in the vicinity of ports: 70 hectares for handling and storage areas, 160 hectares for the establishment of service, commercial and logistical enterprises and 430 hectares for the establishment of port-related industry.



Ein dichtes und leistungsfähiges Netz an Verkehrsverbindungen

Flexible Häfen

Ein dichtes Netz größerer und kleinerer Häfen bietet beste Voraussetzungen für den Schiffsverkehr. Das Angebot an Linienverkehren und Fährverbindungen ist groß. Und die Häfen sind flexibel – neue Wünsche können schnell erfüllt werden. Der Hafen Sassnitz ist übrigens der einzige Hafen Mitteleuropas, der russische Breitspurzüge abfertigen kann.

Die modernen Häfen sind nicht nur Umschlagplätze, sondern auch Industrie- und Logistikstandorte. Viele Unternehmen nutzen dies bereits, so zum Beispiel ein Kranhersteller im Seehafen Rostock und ein Rohrummantelungswerk in Sassnitz/Mukran. Wichtig ist das gesamte Hafennetz, auch die Binnenhäfen.

Moderne Verkehrsflughäfen

Mecklenburg-Vorpommern verfügt über drei Verkehrsflughäfen für den Frachtverkehr. Die modernen Flughäfen Rostock-Laage, Parchim und Neubrandenburg haben noch freie Lagerungs- und Umschlagkapazitäten. Neben ihrer Funktion als Logistikkreuzung stellen sie als Großgewerbstandorte auch Ansiedlungsflächen bereit.

Staufreie Autobahnen

Das Autobahnnetz in Mecklenburg-Vorpommern ist sehr gut ausgebaut: Die im Jahr 2005 fertig gestellte A 20 von Lübeck in Richtung Stettin erschließt die gesamte Ostseeküste. Das Netz der A 19, A 20 und A 24 verbindet die Metropolen Hamburg und Berlin sowie west- und mitteleuropäische Wirtschaftszentren mit den Ostseehäfen. In den kommenden Jahren wird die A 14 von Wismar in Richtung Magdeburg weitergebaut. Diese Strecke bietet eine Alternative zu den stark beanspruchten Verkehrswegen A1 und A7. Die Hafen-Hinterlandanbindungen in Mecklenburg-Vorpommern sind hervorragend ausgebaut – Autobahnen führen teilweise bis an die Kaikante.

Dichtes Netz an Schienenverbindungen

Auch Transporte auf der Schiene sind in Mecklenburg-Vorpommern problemlos möglich: Das Schienennetz Mecklenburg-Vorpommerns umfasst etwa 1.700 Kilometer. Wichtige Nord-Süd-Verbindungen sind die Strecken von Berlin nach Rostock und von Berlin nach Stralsund über Pasewalk sowie von Magdeburg nach Schwerin. Die wichtigste Ost-West-Strecke ist das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 von Hamburg über Bad Kleinen und Rostock nach Stralsund.

A dense and efficient network of traffic connections

Versatile ports

A dense network of larger and smaller ports offers the best preconditions for shipping traffic. The offer of connections is substantial. And the ports are flexible – new wishes can be fulfilled quickly. The port of Sassnitz by the way is the only port in Central Europe capable of handling Russian wide-gauge trains.

The modern ports are not just places of transshipment but also industrial and logistics locations. Many companies already take advantage of this, for instance a crane manufacturer at Rostock seaport and a pipe coating factory in Sassnitz/Mukran.

Modern commercial airports

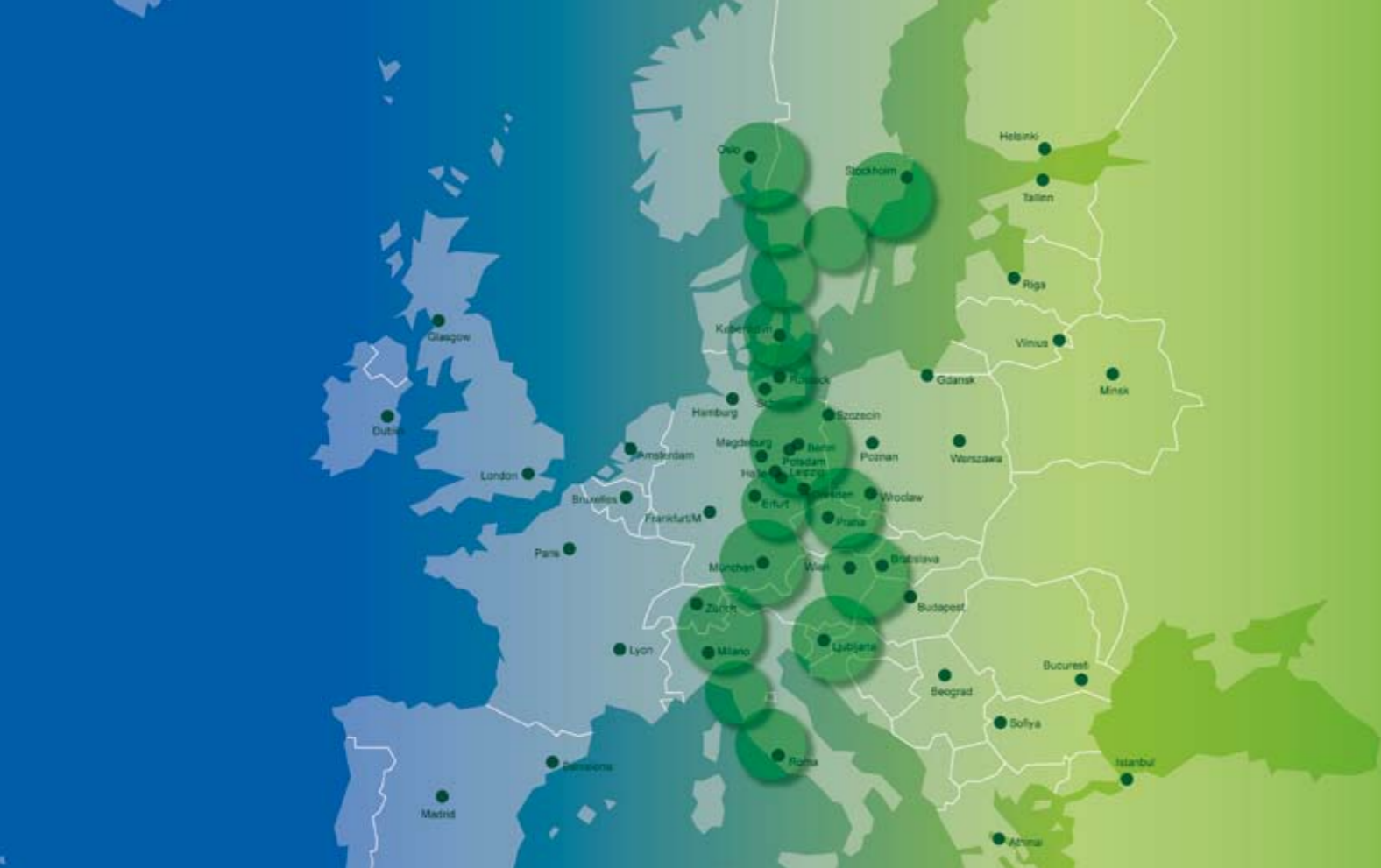
Mecklenburg-Vorpommern has three commercial airports for freight traffic. The modern airports at Rostock-Laage, Parchim and Neubrandenburg still have free storage and handling capabilities. Apart from their function as logistics hubs they also offer sites for industrial development as large-scale industrial locations.

Congestion-free motorways

The motorway network in Mecklenburg-Vorpommern is very well developed. Motorway A 20 from Lübeck in the direction of Szczecin, which was completed in 2005, provides access to the entire Baltic Sea coast. The network of A 19, A 20 and A 24 connects the conurbations of Hamburg and Berlin and western and central European centres with the Baltic Sea ports. Construction of the A 14 from Wismar in the direction of Magdeburg will continue in the years to come. This route offers an alternative to the overcrowded traffic routes A 1 and A 7. The hinterland connections of ports in Mecklenburg-Vorpommern are well developed – motorways go up right to the quayside in some cases.

Dense network of rail links

Transport by rail is also possible without difficulty in Mecklenburg-Vorpommern. The railway network in the federal state comprises about 1,700 kilometres of rails. Important North-South connections are the lines from Berlin to Rostock and from Berlin to Stralsund via Pasewalk and the line from Magdeburg to Schwerin. The main East-West line is the so-called Traffic Project German Unity No. 1 from Hamburg to Sassnitz



Mecklenburg-Vorpommern – mitten im Ostsee-Adria-Korridor

Mecklenburg-Vorpommern – right on the Baltic-Adriatic corridor

Trotz wirtschaftlicher Schwankungen sagen alle Prognosen für die nächsten Jahrzehnte ein wachsendes Güterverkehrsaufkommen voraus. Durch das steigende Transportvolumen und die hohen Transportkosten wird es immer wichtiger, Engpässe in den Verkehrssystemen zu beseitigen. Die Regionen Schonen/Skåne, die ostdeutschen Bundesländer, die Adria Häfen sowie zahlreiche Regionen Mitteleuropas bieten mit dem Ostsee-Adria-Korridor eine attraktive Alternative zu anderen Nord-Süd-Verbindungen.

Meilensteine im Nordosten:

- 2005 Freigabe der „Ostseeautobahn“ A 20 zwischen Lübeck und Stettin
- 2007 Einweihung der Strelasundquerung zwischen Rügen und Stralsund
- 2009 Freigabe der A 14 zwischen Schwerin und Wismar (Dezember)

Der Ostsee-Adria-Korridor bietet eine moderne, flexible und stauarme Infrastruktur. Insbesondere der Kombinierte Ladungsverkehr profitiert von einer effizienten Logistikkette. Neben Fähr- und RoRo-Verbindungen der Häfen Rostock und Sassnitz nach Gedser und Trelleborg, die rund um die Uhr Abfahrten sichern, verkehren Eisenbahngüterzüge zum Beispiel von Rostock nach Verona und Basel. Sowohl die Häfen selbst als auch die dort angesiedelten logistischen Dienstleister können dabei flexibel auf die Wünsche der Kunden eingehen.

Die Zusammenarbeit im Ostsee-Adria-Korridor soll weitere logistische Lösungen und Optimierungen hervorbringen. Die logistischen Angebote sollen effizienter, kostengünstiger und nachhaltiger, die logistischen Dienstleistungen erweitert werden.

Bis zum Jahr 2011 werden die Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze überarbeitet. Der größte Teil des Ostsee-Adria-Korridors gehört bereits heute zu den „vorrangigen Vorhaben“. Ziel der Landesregierung ist es, dass der Korridor insgesamt in das neue „vorrangige Netz“ übernommen wird.

In den Jahren 2009 bis 2012 wird die Initiative durch die beiden EU-Projekte SCANDRIA (www.scandriaproject.eu) und SoNorA (www.sonoraproject.eu) unterstützt. Beide Projekte werden aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung kofinanziert.

Darüber hinaus besteht eine enge Zusammenarbeit der regionalen Verwaltungen mit der Nord-Süd-Initiative der Industrie- und Handelskammern (www.north-south-initiative.eu) sowie den regionalen Netzwerken der Logistikwirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern und Berlin/Brandenburg.

Despite all fluctuations in the economy, all forecasts predict a growing amount of goods carried for the next decades. As a result of the increasing transport volume and the high haulage cost it is becoming more and more important to remove bottlenecks in the transportation systems. With their Baltic-Adriatic corridor the regions of Skåne, the eastern German federal states, the Adriatic ports as well as numerous other regions in Central Europe therefore offer an attractive alternative to other North-South connections.

Milestones:

- 2005 Opening of the „Baltic Sea motorway“ A 20 between Lübeck and Szczecin
- 2007 Inauguration of the Strelasund crossing between Stralsund and Rügen
- 2009 Opening of the A 14 between Schwerin and Wismar (in December)

The Baltic-Adriatic corridor offers a modern, versatile, low-congestion infrastructure. Especially intermodal transport benefits from an efficient supply chain. Apart from ferry and Ro-Ro connections from the ports of Rostock and Sassnitz to Gedser and Trelleborg offering departures around the clock, onward carriage is performed by freight trains for instance from Rostock to Verona and Basel. In all this both the ports and the logistics service providers established at the ports are able to respond to their clients' wishes with flexibility.

Cooperation in the Baltic-Adriatic corridor is to produce further logistical solutions and optimizations. The logistical offers are to become more efficient, lower in cost and more sustainable, the range of logistical services is to be extended.

Until the year 2011 the directives for the trans-European transport net-works will be revised. The largest part of the Baltic-Adriatic corridor belongs to the „priority projects“ already now. The aim is to include the corridor as a whole in the new „priority network“.

In the years 2009 to 2012 the initiative is supported by the two EU projects SCANDRIA (www.scandriaproject.eu) and SoNorA (www.sonoraproject.eu). Both projects are co-financed by the European Fund for Regional Development.

In addition there is a close cooperation of the regional administrations with the North-South initiative of the Chambers of Industry and Commerce (www.north-south-initiative.eu), and with the regional net-works of the logistics business in Mecklenburg-Vorpommern and Berlin/Brandenburg.

Herausgeber | Published by

Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung
Mecklenburg-Vorpommern
Schloßstraße 6-8
D-19053 Schwerin
Tel.: +49 (0)385 588-0
Fax: +49 (0)385 588-8099
www.vm.regierung-mv.de

Gesamtherstellung | Manufacturer

Qbus Werbeagentur GmbH | www.qbus.de

Fotos | Photos

Cornelius Kettler, EUPEC Pipeline Services GmbH,
HERO/Nordlicht, Invest in Mecklenburg-Vorpommern GmbH,
Pressefoto Lindenbeck, Schwerin, Qbus Werbeagentur GmbH

Druck | Printed by

Stadtdruckerei Weidner, Rostock

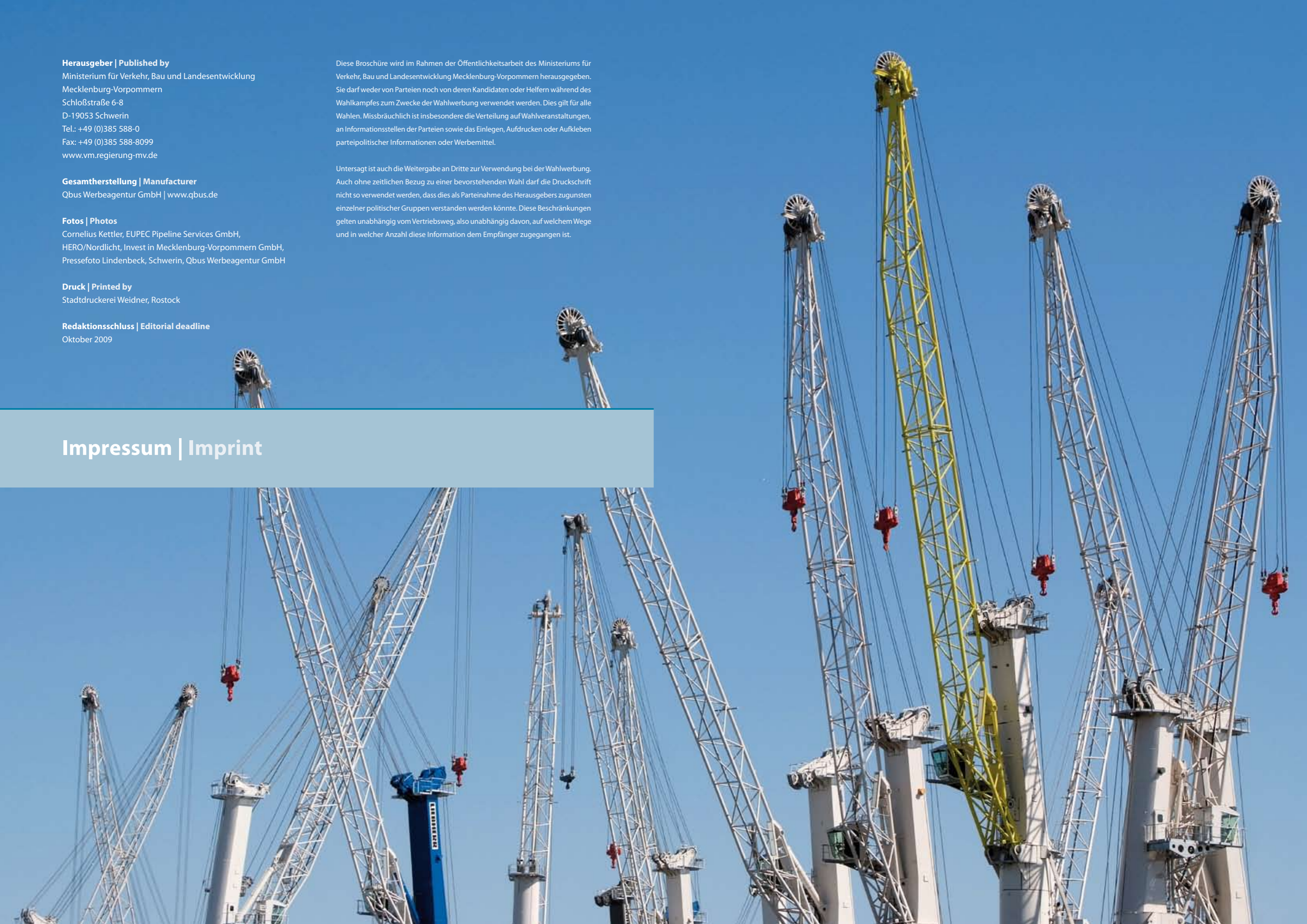
Redaktionsschluss | Editorial deadline

Oktober 2009

Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern während des Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsstellen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme des Herausgebers zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Information dem Empfänger zugegangen ist.

Impressum | Imprint



Noch Fragen? | Any questions?

**Weitere Informationen zum Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor erhalten Sie bei uns:
For further information on the Baltic-Adriatic development corridor, please turn to us:**

- **Logistikinitiative Mecklenburg-Vorpommern**

Karin Kinzel
Schlossgartenallee 15
D-19061 Schwerin

Tel.: +49 (0)385 59225-39
Fax: +49 (0)385 59225-22
E-Mail: info@log-in-mv.net
www.log-in-mv.net

- **Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung**

Mecklenburg-Vorpommern
Mareike Donath / Karl Schmude
Schloßstraße 6-8
D-19053 Schwerin

Tel.: +49 (0)385 588-8203 / -8412
Fax: +49 (0)385 588-8022 / -8042
E-Mail: mareike.donath@vm.mv-regierung.de
karl.schmude@vm.mv-regierung.de
www.vm.regierung-mv.de