

- The logistics region Mecklenburg- Vorpommern within the ACL corridor -

Grant Agreement N°: #068
Project acronym: ACL
Project title: Amber Coast Logistics

Funding scheme: Collaborative Project
Project start: 1. October 2011
Project duration: 36 Month

Work package no.: WP5
Deliverable no.: 5.5
Status/date of document: Final 17/02/2014

Lead contractor for this document: UNICONCONSULT
Universal Transport Consulting GmbH
Burchardkai 1, 21129 Hamburg, Germany
Thomas Brauner

Project website: <http://www.ambercoastlogistics.eu>

Following project partners have been involved in the elaboration of this document:

Partner No.	Company short name	Involved experts
12	Ministry of Energy, Infrastructure and State Development Mecklenburg-Vorpommern	Mandy Schwausch

Regionalwirtschaftliche Effekte durch den Ausbau von Infrastruktur – Der Logistikstandort Mecklenburg- Vorpommern innerhalb der ACL-Region –

Report



**Mecklenburg
Vorpommern**



**Ministerium für Energie,
Infrastruktur und Landesentwicklung**



Part-financed by the European Union
(European Regional Development Fund
and European Neighbourhood and
Partnership Instrument)



Amber Coast Logistics

Im Auftrag von



**Ministerium für Energie,
Infrastruktur und Landesentwicklung**

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung
Mecklenburg-Vorpommern
Abteilung 4- Landesentwicklung
Schloßstraße 6-8
19053 Schwerin

Februar 2014

Impressum

**Diese Studie
wurde erstellt
von** UNICONCONSULT
Universal Transport Consulting GmbH
Burchardkai 1
21129 Hamburg – Deutschland

Phone: +49-40-74008-119
Fax: +49-40-32 27 64
e-mail: t.brauner@uniconsult-hamburg.de
Web: www.uniconsult-hamburg.de

Autoren Thomas Brauner
Michael Kober

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	10
1.1	Ziele der Studie	11
1.2	Untersuchungsraum und -gegenstand.....	12
2	Verkehrsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030	14
2.1	Hafenumschlag	14
2.1.1	Rostock.....	16
2.1.2	Sassnitz-Mukran.....	17
2.1.3	Stralsund	19
2.1.4	Wismar	21
2.1.5	Wettbewerbshäfen	22
2.2	Hinterlandverkehre	24
2.2.1	Rostock.....	25
2.2.2	Sassnitz-Mukran.....	26
2.2.3	Stralsund	27
2.2.4	Wismar	29
2.2.5	Zusammenfassung und Bedeutung für die definierten Korridore.....	30
2.3	Sonstige Landverkehre	33
2.4	Entwicklungstrends mit Einfluss auf den Logistikstandort Mecklenburg-Vorpommern ..	34
3	Analyse der Gewerbe- und Industrieflächen	37
3.1	Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen.....	37
3.1.1	Hafen Lubmin.....	37
3.1.2	Hafen Rostock	39
3.1.3	Hafen Sassnitz-Mukran	48
3.1.4	Hafen Stralsund.....	51
3.1.5	Hafen Vierow	53
3.1.6	Hafen Wismar	54
3.2	Landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte	57
4	Evaluation der Gewerbe- und Industrieflächen.....	66
4.1	Gesamtbewertung der Standorte	68
4.1.1	Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen	68
4.1.2	Landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte	70
4.2	Standortrangfolge differenziert nach Schlüsselbranchen	72

5	Potentiale und Maßnahmen	78
5.1	Status der Planung/Klassifizierung nach BauNVO	78
5.2	Verkehrsanbindung	79
5.3	Flächenangebot und -nachfrage.....	81
5.4	Allgemeine Lagekriterien.....	83
5.5	Weitere Erkenntnisse	84
6	Detailanalyse der Standorte „Industriepark Schwerin“ sowie „Sassnitz-Mukran“ unter ressourceneffizienten Gesichtspunkten	85
6.1	Nachhaltigkeits- und Ressourceneffizienzaspekte	85
6.2	Industriepark Schwerin	87
6.3	Sassnitz-Mukran.....	88
6.4	Potentiale und Maßnahmen	89
7	Guidelines for the strategic planning of commercial and industrial sites along transport routes- an example from the ACL transport corridor	95
7.1	Aim of the Guideline	95
7.2	Traffic development up to 2030	95
7.3	Key facts and measures for the strategic planning of commercial and industrial sites....	98
7.4	Recommendations for the enhancement of sustainability at commercial and industrial sites.....	101
	Quellenverzeichnis	107
	Anhang	111
Anhang 1:	Lage Standort Energie- und Technologiepark Lubmin	111
Anhang 2:	Lage Standort Bentwisch	111
Anhang 3:	Lage Standort Dummerstorf	112
Anhang 4:	Lage Standort Rostock-Mönchhagen	112
Anhang 5:	Lage Standort Rostock-Poppendorf.....	113
Anhang 6:	Lage Standort Rostock-Poppendorf-Nord	113
Anhang 7:	Lage Standort Rostock-Seehafen-Ost	113
Anhang 8:	Lage Standort Rostock-Seehafen-West.....	114
Anhang 9:	Lage Standort Sassnitz-Mukran.....	114
Anhang 10:	Lage Standort Vierow	115
Anhang 11:	Lage Standort Wismar/ Hornstorf-Müggenburg.....	115
Anhang 12:	Lage Standort Wismar-Kritzow	116
Anhang 13:	Lage Standort Airpark Rostock-Laage	117
Anhang 14:	Lage Standort Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf.....	117

Anhang 15:	Lage Standort Industriepark Parchim West	118
Anhang 16:	Lage Standort Industriepark Schwerin.....	118
Anhang 17:	Lage Standort MEGA Park Valluhn/ Gallin	119
Anhang 18:	Lage Standort Neubrandenburg/ Trollenhagen	119
Anhang 19:	Lage Standort Pasewalk.....	120
Anhang 20:	Lage Standort Pommerndreieck/ Grimmen	120
Anhang 21:	Detaillierter Bewertungsschlüssel Evaluation der Standorte	121
Anhang 22:	Detaillierte Berechnungstabellen zur Ermittlung der gewichteten Standortrangfolge je Schlüsselbranche	123
Anhang 23:	Liste der im Rahmen der Datensammlung und Studienerstellung geführten persönlichen und telefonischen Expertengespräche	127

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Betrachtungskorridore und Gewerbe- und Industriestandorte Mecklenburg-Vorpommern	12
Abbildung 2:	Umschlagentwicklung 2010 bis 2030, in Mio. t (Nettogewichte)	15
Abbildung 3:	Prognose Umschlagentwicklung Rostock nach Gütergruppen, 2010-2030	17
Abbildung 4:	Prognose Umschlagentwicklung Sassnitz nach Gütergruppen, 2010-2030	19
Abbildung 5:	Prognose Umschlagentwicklung Stralsund nach Gütergruppen, 2010-2030	20
Abbildung 6:	Prognose Umschlagentwicklung Wismar nach Gütergruppen, 2010-2030	22
Abbildung 7:	Umschlagentwicklung Wettbewerbshäfen 2010 bis 2030, in Mio. t	23
Abbildung 8:	Entwicklung der vom Hafen Rostock induzierten Hinterlandverkehre nach Korridoren, 2010-2030	25
Abbildung 9:	Entwicklung der vom Hafen Sassnitz-Mukran induzierten Hinterlandverkehre nach Korridoren, 2010-2030	27
Abbildung 10:	Entwicklung der vom Hafen Stralsund induzierten Hinterlandverkehre nach Korridoren, 2010-2030	28
Abbildung 11:	Entwicklung der vom Hafen Wismar induzierten Hinterlandverkehre nach Korridoren, 2010-2030	29
Abbildung 12:	Entwicklung der von den vier Seehäfen induzierten Hinterlandverkehre nach Korridoren, 2010-2030	31
Abbildung 13:	Vereinfachter Bewertungsschlüssel Evaluation	67
Abbildung 14:	Evaluation der Standorte für die Ansiedlung hafenauffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen	68
Abbildung 15:	Evaluation der landesweit bedeutsamen gewerblichen und industriellen Großstandorte	70
Abbildung 16:	Hinterland traffic development for Mecklenburg-Vorpommern, 2010-2030.....	96

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zu untersuchende Standorte im Rahmen der Studie.....	13
Tabelle 2:	Gütergruppen nach Anteil am Gesamtumschlag Rostock, 2010-2030	16
Tabelle 3:	Gütergruppen nach Anteil am Gesamtumschlag Sassnitz, 2010-2030	18
Tabelle 4:	Gütergruppen nach Anteil am Gesamtumschlag Stralsund, 2010-2030.....	20
Tabelle 5:	Gütergruppen nach Anteil am Gesamtumschlag Wismar, 2010-2030	21
Tabelle 6:	Verkehrsentwicklung Hinterlandverkehr Rostock, 2010-2030	25
Tabelle 7:	Verkehrsentwicklung Hinterlandverkehr Sassnitz, 2010-2030	26
Tabelle 8:	Verkehrsentwicklung Hinterlandverkehr Stralsund, 2010-2030.....	27
Tabelle 9:	Verkehrsentwicklung Hinterlandverkehr Wismar, 2010-2030.....	29
Tabelle 10:	Verkehrsentwicklung Hinterlandverkehr der vier Seehäfen, 2010-2030.....	30

Tabelle 11:	Energie- und Technologiepark Lubmin.....	38
Tabelle 12:	Bentwisch	41
Tabelle 13:	Dummerstorf	42
Tabelle 14:	Rostock-Mönchhagen.....	43
Tabelle 15:	Rostock-Poppendorf.....	44
Tabelle 16:	Rostock-Poppendorf-Nord	45
Tabelle 17:	Rostock Seehafen-Ost	46
Tabelle 18:	Rostock Seehafen-West.....	47
Tabelle 19:	Sassnitz-Mukran	49
Tabelle 20:	Stralsund.....	52
Tabelle 21:	Vierow	53
Tabelle 22:	Wismar/ Hornstorf-Müggenburg	55
Tabelle 23:	Wismar-Kritzow	56
Tabelle 24:	Airpark Rostock-Laage.....	58
Tabelle 25:	Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf.....	59
Tabelle 26:	Industriepark Parchim West.....	60
Tabelle 27:	Industriepark Schwerin	61
Tabelle 28:	MEGA Park Valluhn/ Gallin.....	62
Tabelle 29:	Neubrandenburg/ Trollenhagen	63
Tabelle 30:	Pasewalk.....	64
Tabelle 31:	Pommerndreieck/ Grimmen	65
Tabelle 32:	Gewichtungsschlüssel differenziert nach Schlüsselbranchen	74
Tabelle 33:	TOP 5 Ranking Schlüsselbranche „hafen-/umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau, Offshore-Komponenten“	75
Tabelle 34:	TOP 5 Ranking Schlüsselbranche „Rohstoffumschlag, Rohstoffverarbeitende Industrie, Chemie, Energie“	75
Tabelle 35:	TOP 5 Ranking Schlüsselbranche „Automotive, Fahrzeugbau, Technologie, nicht hafen-/umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau“	76
Tabelle 36:	TOP 5 Ranking Schlüsselbranche „Nahrungsmittelproduktion, Verpackung, Konsumgüter“	76
Tabelle 37:	Total Hinterland traffic volume and Modal Split for Mecklenburg-Vorpommern, 2010-2030.....	97

1 Einleitung

Die Bedeutung attraktiver Gewerbe- und Industrieflächen im nationalen und internationalen Wettbewerb um die Ansiedlung von Unternehmen der Industrie, der Logistik und des Handels wird künftig weiter zunehmen. Die Gründe dafür sind der ungebrochene Trend zu verstärkter internationaler Arbeitsteilung, die zunehmende Nachfrage nach Transportleistungen sowie der steigende Druck auf die Unternehmen zur Reduzierung von Kosten, die der Produktion vor- und nachgelagert sind. Das Land Mecklenburg-Vorpommern profitiert davon in besonderem Maße, zum einen als Flächenland (intraregionaler Verkehr), zum anderen als Transport- und Verkehrsdrehscheibe zwischen Kontinentaleuropa und Skandinavien.

Der Ostseeraum gehört zu den wirtschaftlich bedeutendsten Regionen im europäischen Wirtschaftsraum. Insbesondere Russland als Handelspartner westeuropäischer Länder verfügt über weitreichende Entwicklungspotentiale. Mit der geographischen Lage als Scharnier zwischen West- und Osteuropa besitzt Mecklenburg-Vorpommern einen potentiellen Standortvorteil hinsichtlich der „logistischen Nutzung“ von Transportströmen zwischen Ost und West und vice versa.

Im Rahmen des EU INTERREG IVB Projektes „Amber Coast Logistics“ (ACL) werden diese Fragestellungen eingehend analysiert und in konkrete Projekte umgesetzt. Das Projekt mit Partnern aus den Ländern Weißrussland, Litauen, Lettland, Polen, Dänemark und Deutschland fokussiert auf die Analyse von Transportströmen sowie die Entwicklung multimodaler Logistikzentren und deren Hinterlandanbindung.

Für Mecklenburg-Vorpommern als eine Partnerregion des ACL-Projektes nehmen die Verkehrsströme zwischen Osteuropa/Russland und Mittel-/Westeuropa eine immer bedeutendere Rolle ein. Vor allem mit der geplanten verbesserten Anbindungen Mecklenburg-Vorpommerns an Dänemark, sowohl auf dem See- als auch auf dem Landweg, ist in diesem Kontext eine Intensivierung der Kooperationen innerhalb der Metropolregion Hamburg denkbar. Eine Entlastung des „Bottlenecks“ um Hamburg herum mit einer Ausweitung des logistischen Aktionsraumes und einer logistischen Strahlkraft bis in die westlichen Teile Mecklenburg-Vorpommerns, bedeuten einen klaren Mehrwert für das Land und für angelegerte Wirtschaftsbereiche.

Mittelfristiges Ziel Mecklenburg-Vorpommerns ist es, die Hinterlandanbindung der Häfen zu stärken und eine wirtschaftlich tragfähige Entlastungsfunktion für die benachbarte Metropolregion einzunehmen. Hierfür ist das bestehende Flächenpotential für die Ansiedlung von Gewerbe- und Industrieunternehmen sowohl mit als auch ohne hafenaffinen Fokus eine wichtige Basis. Mit einer ausführlichen Analyse und Evaluation dieser Flächen, der Untersuchung der Qualität der verkehrlichen Anbindung dieser, der Herausstellung bisheriger Ansiedlungserfolge und der Darstellung allgemeiner Lagekriterien, sollen Erkenntnisse und Potentiale herausgearbeitet werden, die zur weiteren Optimierung des strategischen Umgangs mit diesen Flächenpotentialen beitragen können.

Zudem werden für zwei exemplarische Flächen Ansätze einer ressourceneffizienten Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung beleuchtet. Auch hier werden Potentiale für die zukünftige Professionalisierung und Sensibilisierung für Nachhaltigkeitsthemen im Bereich der Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern herausgearbeitet und dargestellt.

1.1 Ziele der Studie

Die vorliegende Studie verfolgt folgende Kernziele:

- Darstellung der Verkehrsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030 anhand öffentlich zugänglicher Studien und Prognosen einschließlich der Darstellung allgemeiner Entwicklungstrends mit Relevanz für Mecklenburg-Vorpommern und einer Wettbewerbsanalyse benachbarter Hafenstandorte,
- Detaillierte Analyse der in Mecklenburg-Vorpommern bestehenden Gewerbe- und Industriestandorte,
- Kriteriengestützte Evaluation dieser Standorte einschließlich der Herausarbeitung von Standortvorteilen und Defiziten und die
- Ableitung von Potentialen und empfohlenen Maßnahmen.

Neben diesen Kernzielen werden zudem weitere Aspekte untersucht. Dies beinhaltet den Aspekt einer ressourceneffizienten Entwicklung von Industrie- und Gewerbeflächen mittels einer Detailanalyse für die Standorte "Industriepark Schwerin" und "Offshore-Hafen Sassnitz-Mukran", mittels derer fokussiert auf nachhaltige Anforderungen und „Sustainable Business Areas“ Potentiale benannt und erläutert werden.

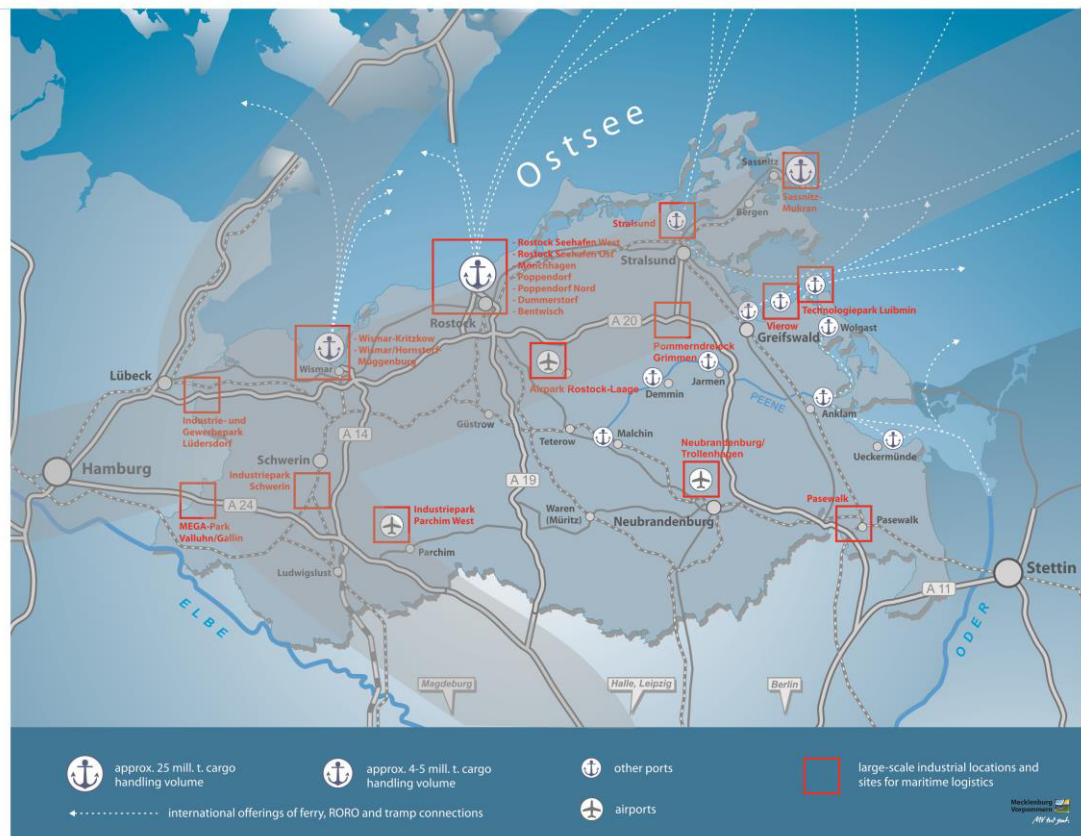
Schließlich wird im Rahmen einer zusammenfassenden Darstellung eine Ableitung allgemeiner Schlussfolgerungen für den Projektraum des Amber Coast Logistics-Projekts vorgenommen, die in Form einer Guideline Potentiale und Handlungsempfehlungen benennt. Die Guideline liegt als separates Dokument in englischer Sprache vor.

1.2 Untersuchungsraum und -gegenstand

Untersuchungsraum der Studie ist das Land Mecklenburg-Vorpommern. Die Studie berücksichtigt insgesamt 21 Gewerbe- und Industriestandorte, die im Rahmen der Landesraumentwicklungsplanung des Landes Mecklenburg-Vorpommern definiert wurden und fokussiert insbesondere in Bezug auf den Aspekt der Verkehrsentwicklung bis 2030 auf die im Folgenden abgebildeten zwei groben Betrachtungskorridore

- *Skandinavien-Berlin-Korridor:*
Dänemark – Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin – Berlin sowie
- *ACL-Korridor:*
Hamburg – Rostock – Stralsund – Sassnitz – Litauen – Weißrussland/ Russland.

Abbildung 1: Betrachtungskorridore und Gewerbe- und Industriestandorte Mecklenburg-Vorpommern



Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, 2014

Die für diese Studie relevanten 21 Gewerbe- und Industriestandorte sind untergliedert in *landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte* sowie *Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen*. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Standorte, die im Rahmen dieser Studie als Untersuchungsgegenstand der Standortanalyse und Evaluation definiert wurden.

Tabelle 1: Zu untersuchende Standorte im Rahmen der Studie

landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte	Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen
Airpark Rostock-Laage	Bentwisch
Industrie- und Gewerbegebiet Lüdersdorf	Dummerstorf
Industriepark Parchim West	Energie- und Technologiepark Lubmin
Industriepark Schwerin	Rostock-Mönchhagen
MEGA Park Valluhn/ Gallin	Rostock-Poppendorf
Neubrandenburg/ Trollenhagen	Rostock-Poppendorf-Nord
Pasewalk	Rostock Seehafen Ost
Pommerndreieck/ Grimmen	Rostock Seehafen West
	Sassnitz-Mukran
	Stralsund
	Vierow
	Wismar/ Hornstorf-Müggenburg
	Wismar-Kritzow

Quelle: UNICONSLT, 2014

2 Verkehrsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030

2.1 Hafenumschlag

Die vier größten Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns – Rostock, Sassnitz-Mukran, Stralsund und Wismar – haben im Jahr 2010 zusammen rund 26,4 Mio. t Gesamtumschlag verzeichnet. Damit decken diese gut 50% des Gesamtumschlags deutscher Ostseehäfen ab. Größter deutscher Ostseehafen ist dabei Rostock mit rund 19,5 Mio. t Gesamtumschlag im Jahr 2010.¹

Der Umschlag der deutschen Seehäfen wird sich laut den bereits veröffentlichten Eckwerten der aktuell in einer Entwurfsfassung vorliegenden Seeverkehrsprognose 2030 des BMVBS² von 2010 bis 2030 um durchschnittlich 2,8% p.a. steigern. Dies entspricht einem Gesamtanstieg um 74% in diesem Zeitraum. Für die Ostseeverkehre wird dabei ein etwas geringeres Wachstum prognostiziert als für die deutschen Nordseehäfen. Das durchschnittliche jährliche Wachstum der Ostseehäfen bis 2030 beträgt 2,0%. Das gesamte Umschlagvolumen der deutschen Ostseehäfen steigt damit im Zeitraum 2010 – 2030 um 49% von 52,6 Mio. t auf 78,5 Mio. t.³

Laut Prognose des Baltic Transport Outlook (BTO) gestaltet sich die Verkehrsentwicklung in Bezug auf Seeverkehre von 2010 bis 2030 deutlich weniger dynamisch. Der BTO prognostiziert für diesen Zeitraum ein Wachstum der Umschlagmengen um 30%. Dies entspricht einer durchschnittlichen Wachstumsrate von lediglich 1,3% p.a.⁴ Für die deutschen Ostseehäfen liegt das prognostizierte Wachstum laut BTO unterhalb des Durchschnitts für den gesamten Ostseeraum: von 56,0 Mio. t (Basis 2010) wird bis 2030 ein Anstieg des Gesamtumschlags auf 68,1 Mio. t erwartet. Dies entspricht einem Anstieg um 21,6%⁵ und 1,0% p.a. – deutlich weniger als das prognostizierte Wachstum laut Seeverkehrsprognose.

¹ Vgl. MWP et al., 2013, Nettogewichte

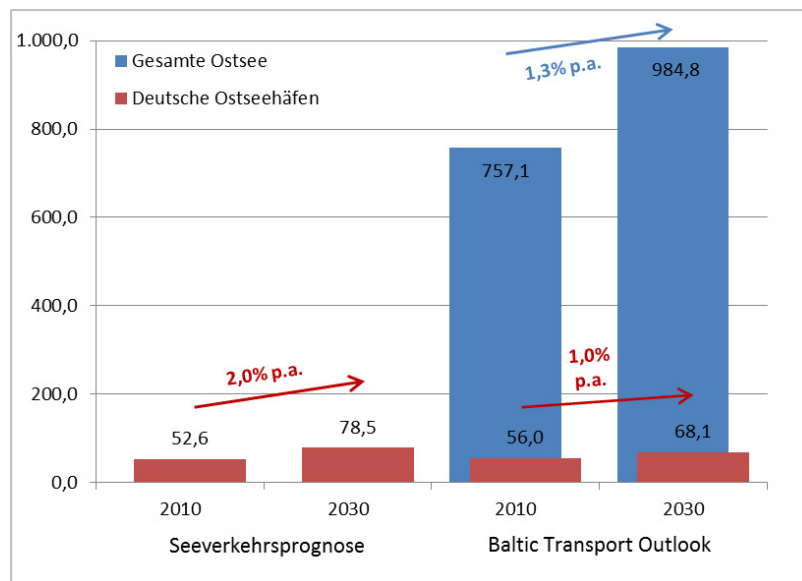
² Vgl. MWP et al., 2013

³ Vgl. MWP et al., 2013

⁴ Vgl. Tetraplan A/S et al., 2011 (a), S. 13

⁵ Vgl. Tetraplan A/S et al., 2011 (a), S. 15; nur internationale Verkehre

Abbildung 2: Umschlagentwicklung 2010 bis 2030, in Mio. t (Nettogewichte)



Quelle: UNICONSLT, 2014

Basierend auf den vorläufigen Ergebnissen der Seeverkehrsprognose lassen sich zur Entwicklung des Hafenumschlags der vier größten Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns (Rostock, Sassnitz-Mukran, Stralsund, Wismar) die im Folgenden dargestellten Aussagen ableiten. Diese beruhen auf eigenen Berechnungen UNICONSLTs. Dabei ist zu beachten, dass diese als weit vorausschauende Prognosen lediglich Entwicklungstendenzen aufzeigen. Die für die Häfen und Hinterlandverkehre genannten Zahlen stehen unter Vorbehalt des Eintritts dieser Prognose.

Zudem sind im Rahmen der Seeverkehrsprognose diverse Prämissen aufgestellt worden, die das Ergebnis der Seeverkehrsprognose beeinflussen und die auch für die im Folgenden durchgeführten Berechnungen zugrunde liegen. Beispielhaft sind dies: Die Vertiefung der Elbe und der Unter- und Außenweser, nicht jedoch die Vertiefung des Seekanals Rostock. Weiterhin liegt der Seeverkehrsprognose die Annahme zugrunde, dass die feste Fehmarnbeltquerung bis 2030 fertiggestellt und in Betrieb ist. Ausgehend von differierenden Prämissen, u.a. was die Hinterlandstruktur der Häfen sowie die Wirkung diverser Einflussfaktoren angeht, ist nach Einschätzung einiger Experten und Hafenbetreiber von – im Gegensatz zu den im folgenden präsentierten Ergebnissen der Seeverkehrsprognose – deutlich höheren Zuwachsraten der Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern auszugehen.

2.1.1 Rostock

Für den Seehafen Rostock wird bis 2030 ein Umschlagwachstum von durchschnittlich 1,2% p.a. prognostiziert. Der Gesamtumschlag steigt dadurch von 19,5 Mio. t 2010 auf 24,8 Mio. t 2030. Dabei sind RoRo-Verkehre von zunehmender Bedeutung, wie aus der Umschlagentwicklung nach Gütergruppen hervorgeht. RoRo-Verkehre schlagen sich zu einem relevanten Teil in der Gütergruppe „Nicht identifizierbare Güter“ (+2,8% p.a.) nieder. Weiterhin von steigender Bedeutung sind chemische Erzeugnisse und Chemiefasern, Gummi- und Kunststoffwaren, Spalt- und Brutstoffe (+1,8% p.a.) sowie sonstige Mineralerzeugnisse (+2,4% p.a.).

Tabelle 2: Gütergruppen nach Anteil am Gesamtumschlag Rostock, 2010-2030

Gütergruppe	Anteil an Gesamtumschlag 2010	Anteil an Gesamtumschlag 2030	Wachstum p.a. (2010-2030)
Nicht identifizierbare Güter	32,1%	43,5%	2,8%
Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	21,5%	14,7%	-0,7%
Erdöl und Erdgas	11,1%	6,7%	-1,3%
Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	2,5%	1,1%	-2,6%
Nahrungs- und Genussmittel	1,0%	1,8%	3,9%
Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Rohholz und Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	2,1%	2,2%	1,3%
Mineralölerzeugnisse	9,9%	8,0%	0,1%
Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	7,4%	8,3%	1,8%
Steinkohle	6,0%	4,4%	-0,4%
Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	1,3%	3,4%	6,2%
Sonstige Mineralerzeugnisse	3,4%	4,2%	2,4%
Sonstige	1,8%	1,7%	0,8%
GESAMT	100,0%	100,0%	1,2%

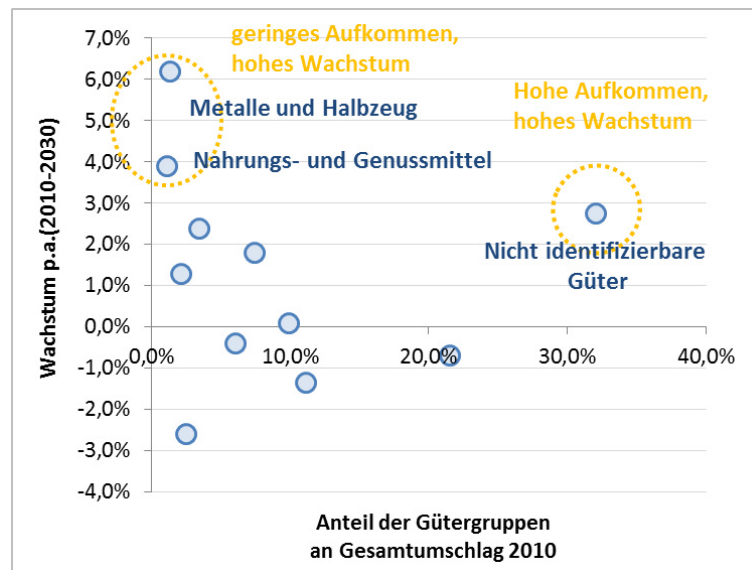
Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Aufgrund der zugrunde gelegten Energieszenarien der Bundesregierung und der Annahme eines um 50% reduzierten Primärenergiebedarfs durch Steinkohle reduziert sich der Steinkohleumschlag (-0,4% p.a.). Die unterdurchschnittliche Entwicklung der Handelsmengen landwirtschaftlicher Güter auf Basis der Außenhandelsprognose sowie Wettbewerbseffekte durch die bessere Erreichbarkeit des Agrarhafens Brake⁶ sorgen in dieser Gütergruppe für ein gering negatives Wachstum (-0,7% p.a.). Durch die Fertigstellung der festen

⁶ Unterstellt ist eine Fahrrinnenanpassung der Unterweser, die zu Wettbewerbsvorteilen für Brake gegenüber Konkurrenzhäfen führt.

Fehmarnbeltquerung, welche in der Seeverkehrsprognose unterstellt wird, ist Rostock (ca. -3% Marktanteilsverlust), wie beispielsweise auch Kiel (ca. -5%) und Lübeck (ca. -10%), von Verlagerungseffekten insbesondere für Stückgüter und RoRo-Verkehre auf die Straße bzw. Bahn betroffen. Massengüter sind hiervon kaum betroffen. Wachstumstreiber mit hohen durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten sind Metalle und Halbzeug, sowie Nahrungs- und Genussmittel. Von besonderer Bedeutung ist die Gütergruppe „nicht identifizierbare Güter“, die überwiegend durch RoRo-Umschlag charakterisiert ist.

Abbildung 3: Prognose Umschlagentwicklung Rostock nach Gütergruppen, 2010-2030



Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONULT, 2014
Nicht dargestellt: Gütergruppe „Sonstige“

2.1.2 Sassnitz-Mukran

Für den Seehafen Sassnitz-Mukran wird bis 2030 ein Umschlagrückgang auf niedrigem Niveau von durchschnittlich -1,1% p.a. prognostiziert. Der Gesamtumschlag sinkt dadurch von 2,7 Mio. t 2010 auf 2,1 Mio. t 2030. Dabei sind RoRo-Verkehre von zunehmender Bedeutung, wie aus der Umschlagentwicklung nach Gütergruppen hervorgeht. RoRo-Verkehre schlagen sich zu einem relevanten Teil in der Gütergruppe „Nicht identifizierbare Güter“ nieder. Deren Umschlagmenge stagniert zwar, der Anteil am Gesamtumschlag dieser Gütergruppe steigt jedoch auf über zwei Drittel. Von wachsender Bedeutung sind Sekundärrohstoffe und Abfälle (+1,8% p.a.), Nahrungs- und Genussmittel (+1,9% p.a.) sowie sonstige Umschlagsgüter (+1,1% p.a.).

Tabelle 3: Gütergruppen nach Anteil am Gesamtumschlag Sassnitz, 2010-2030

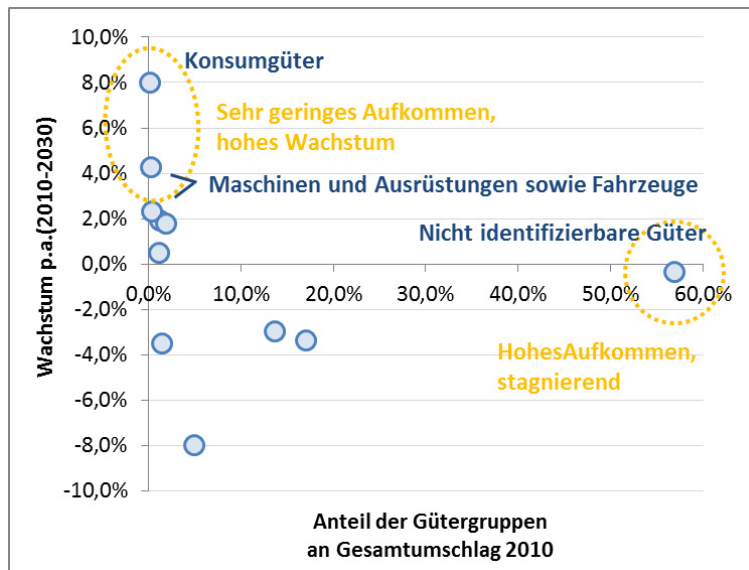
Gütergruppe	Anteil an Gesamtumschlag 2010	Anteil an Gesamtumschlag 2030	Wachstum p.a. (2010-2030)
Nicht identifizierbare Güter	56,8%	67,1%	-0,3%
Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	17,0%	10,8%	-3,3%
Erze	13,6%	9,4%	-2,9%
Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	4,9%	1,2%	-8,0%
Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	1,8%	3,2%	1,8%
Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	1,4%	0,8%	-3,5%
Nahrungs- und Genussmittel	1,2%	2,2%	1,9%
Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Rohholz und Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	1,1%	1,6%	0,5%
Fahrzeuge	0,3%	0,5%	2,3%
Maschinen und Ausrüstungen	0,2%	0,6%	4,3%
Konsumgüter	0,04%	0,3%	8,0%
Sonstige	1,6%	2,1%	0,3%
GESAMT	100,0%	100,0%	-1,1%

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Das dargestellte negative Wachstum des Hafens Sassnitz-Mukran ergibt sich insbesondere durch die Herausrechnung kurzfristiger Umschlageffekte durch die Errichtung der Nord-Stream-Pipeline in den o.g. Werten des Jahres 2010. Signifikant rückläufig ist daher insbesondere der Umschlag von Steinen und Erden sowie von Metallen und Halbzeug, da diese Gütergruppen für die Prognose 2030 ohne diese Umschlageffekte fortgeschrieben wurden.

Wachstumstreiber, wenn auch auf sehr geringem Mengenniveau sind insbesondere Konsumgüter (+8,0% p.a.) sowie Maschinen und Ausrüstungen (+4,3% p.a.) und Fahrzeuge (+2,3% p.a.), die sich mengenbedingt in obiger Tabelle jedoch alle unter „Sonstige“ eingruppieren. Diese Gütergruppen stellen Ansätze für mögliche Unternehmensansiedlungen dar. Die Gütergruppe Maschinen- und Ausrüstungen referenziert für Sassnitz insbesondere Potentiale im Bereich der Projektladung im Offshore-Bereich. Im Offshore-Hafen (der südlichen Hafenerweiterung) wird hier ab 2014 Umschlag stattfinden. Der Anteil der Gütergruppe am Gesamtumschlag wird daher bis 2030 merklich ansteigen.

Abbildung 4: Prognose Umschlagentwicklung Sassnitz nach Gütergruppen, 2010-2030



Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONULT, 2014
 Nicht dargestellt: Gütergruppe „Sonstige“

2.1.3 Stralsund

Für den Hafen Stralsund wird bis 2030 ein Umschlagwachstum von durchschnittlich 1,8% p.a. prognostiziert. Damit liegt das Umschlagwachstum etwa im Bereich des Durchschnittswerts für deutsche Ostseehäfen laut Seeverkehrsprognose.⁷ Der Gesamtumschlag steigt dadurch von 0,8 Mio. t 2010 auf 1,2 Mio. t 2030. Wichtigste Gütergruppe mit knapp zwei Drittel Mengenanteil am Gesamtumschlag sind Steine und Erden. Diese Gütergruppe bleibt in ihrer Bedeutung unverändert das Hauptumschlaggut in Stralsund. Das durchschnittliche Umschlagwachstum p.a. entspricht 1,8%. Stralsund profitiert allgemein von der positiven Entwicklung der hier umgeschlagenen Massengüter. Lediglich landwirtschaftliche Erzeugnisse (-0,8% p.a.) sowie Sekundärrohstoff- und Abfallumschläge (-0,2% p.a.) werden sich leicht rückläufig entwickeln.

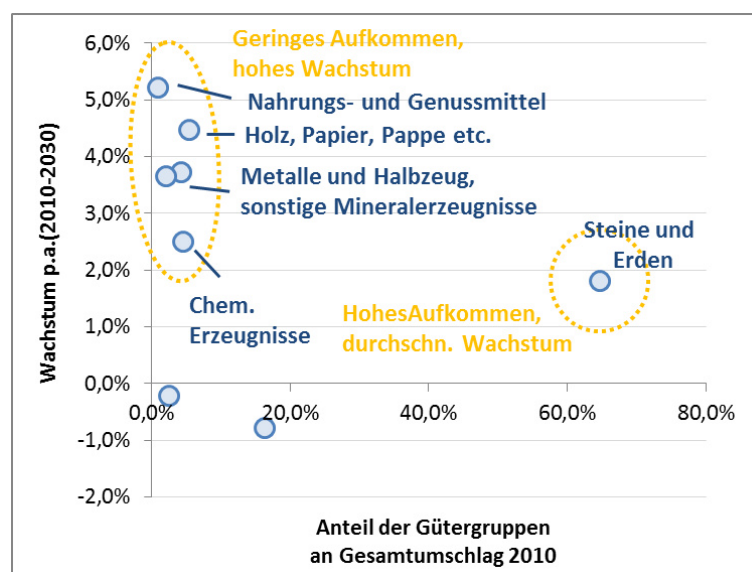
⁷ Vgl. MWP et al., 2013

Tabelle 4: Gütergruppen nach Anteil am Gesamtumschlag Stralsund, 2010-2030

Gütergruppe	Anteil an Gesamtumschlag 2010	Anteil an Gesamtumschlag 2030	Wachstum p.a. (2010-2030)
Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	64,7%	64,4%	1,8%
Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	16,2%	9,6%	-0,8%
Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Rohholz und Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	5,3%	8,8%	4,5%
Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	4,5%	5,1%	2,5%
Sonstige Mineralerzeugnisse	4,2%	6,0%	3,7%
Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	2,4%	1,6%	-0,2%
Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	1,9%	2,7%	3,7%
Nahrungs- und Genussmittel	0,8%	1,6%	5,2%
GESAMT	100,0%	100,0%	1,8%

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Wachstumstreiber mit dynamischen Mengenzuwächsen sind die Gütergruppen Nahrungs- und Genussmittel (+5,2% p.a.), Holz, Papier und Pappe (+4,5% p.a.) sowie Metalle und Halbzeug, sonstige Mineralerzeugnisse und chemische Erzeugnisse.

Abbildung 5: Prognose Umschlagentwicklung Stralsund nach Gütergruppen, 2010-2030

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

2.1.4 Wismar

Für den Seehafen Wismar wird bis 2030 ein Umschlagwachstum von durchschnittlich 2,8% p.a. prognostiziert. Damit ist Wismar der Seehafen mit der dynamischsten Entwicklungsprognose in Mecklenburg-Vorpommern. Der Gesamtumschlag steigt von 3,5 Mio. t 2010 auf 6,0 Mio. t 2030.

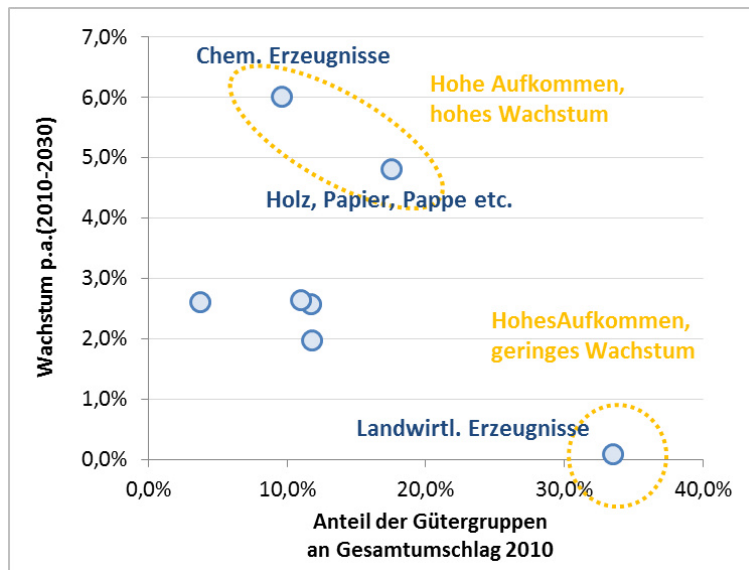
Tabelle 5: Gütergruppen nach Anteil am Gesamtumschlag Wismar, 2010-2030

Gütergruppe	Anteil an Gesamtumschlag 2010	Anteil an Gesamtumschlag 2030	Wachstum p.a. (2010-2030)
Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	33,5%	19,6%	0,1%
Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Rohholz und Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	17,5%	25,8%	4,8%
Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	11,8%	10,0%	2,0%
Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	11,7%	11,2%	2,6%
Nahrungs- und Genussmittel	10,9%	10,6%	2,6%
Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	9,6%	17,8%	6,0%
Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	3,7%	3,5%	2,6%
Sonstige	1,4%	1,4%	3,0%
GESAMT	100,0%	100,0%	2,8%

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Landwirtschaftliche Erzeugnisse stellten im Jahr 2010 die wichtigste Gütergruppe des Hafens Wismar dar. Sie tragen jedoch nur unterdurchschnittlich zum Umschlagwachstum bis 2030 bei (+0,1% p.a.). Als Wachstumstreiber mit dynamischer Umschlagentwicklung bis 2030 sind insbesondere chemische Erzeugnisse (+6,0% p.a.) und die Gütergruppe Holz, Papier, Pappe (+4,8% p.a.) zu nennen. Diese Gütergruppen werden ihren Anteil am Gesamtumschlag zusammen deutlich erhöhen – von 27,1% 2010 auf 43,6% im Jahr 2030. Unter chemische Erzeugnisse fallen heute insbesondere Kali und Salze, denen die Außenhandelsprognose eine dynamische Handelsentwicklung bescheinigt. Die Gütergruppe Holz, Papier, Pappe wird bis 2030 landwirtschaftliche Erzeugnisse als umschlagstärkste Gütergruppe ablösen. Im Vergleich mit dem Hafen Lübeck, der ebenfalls als bedeutender Umschlagstandort dieser Gütergruppe zu nennen ist, ist eine stark gegenläufige Entwicklung feststellbar. Während in Lübeck insbesondere Papierumschlag eine Rolle spielt, findet in Wismar fast ausschließlich Holzumschlag statt. Durch das gut etablierte und wertschöpfungsbezogen gut verzahnte Holzcluster sowie die dynamische Handelsmengenentwicklung für Holz und Holzwaren im Allgemeinen kann Wismar hier langfristig profitieren.

Abbildung 6: Prognose Umschlagentwicklung Wismar nach Gütergruppen, 2010-2030



Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014
Nicht dargestellt: Gütergruppe „Sonstige“

2.1.5 Wettbewerbshäfen

Betrachtet man relevante Ostseehäfen, die in Konkurrenz zu den Ostseehäfen Mecklenburg-Vorpommerns stehen, so fällt auf Basis der Eckwerte der Seeverkehrsprognose auf, dass für die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen Lübeck und Kiel ein moderates Wachstum in der Größenordnung des durchschnittlichen Wachstums deutscher Ostseehäfen (+2,0% p.a.) besteht. Für Lübeck wird ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 2,3% p.a. prognostiziert, während für Kiel ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 1,9% p.a. bis 2030 angenommen wird.⁸

Für die polnischen Seehäfen wurden im Rahmen der Seeverkehrsprognose nur Abschätzungen für die deutschlandrelevante Umschlagentwicklung bis 2030 vorgenommen. Prognostiziert wird also nur jene Umschlagentwicklung, durch deren induzierte Hinterlandverkehre das deutsche Infrastrukturnetz tangiert wird – entweder durch Quellen/Senken innerhalb Deutschlands oder durch Transitverkehre durch Deutschland hindurch. Die gesamte Umschlagmenge der vier polnischen Ostseehäfen in 2010 betrug rd. 57 Mio. t. Davon ist aus deutscher Sicht nur ein geringer Anteil hinterlandrelevant, nämlich 6,7 Mio. t (12%).

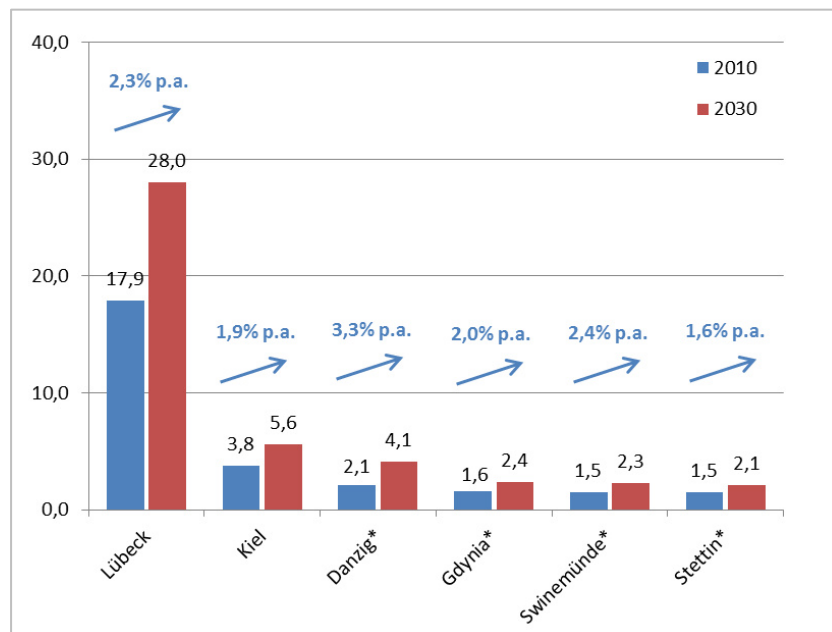
Dabei wachsen Danzig (Gdansk) (+3,3% p.a.) und Swinemünde (Świnoujście) (+2,4% p.a.) überdurchschnittlich im Vergleich zu den deutschen Ostseehäfen. Für Gdynia (+2,0% p.a.) wird eine durchschnittliche und für Stettin (Szczecin) (+1,6% p.a.) eine unterdurchschnittliche Wachstumsdynamik für deren deutschlandrelevanten Umschlag erwartet.⁹

⁸ Vgl. MWP et al., 2013

⁹ Vgl. MWP et al., 2013

Die insgesamt leicht überdurchschnittliche Wachstumsdynamik der deutschlandrelevanten Umschlagmengen der polnischen Ostseehäfen gegenüber denen Mecklenburg-Vorpommerns und Schleswig-Holsteins führt zu geringfügigen Marktverschiebungen zugunsten Polens. Einer der zu nennenden Gründe hierfür sind anzunehmende steigende Direktanläufe polnischer Häfen im Containerverkehr.¹⁰ Hiervon profitiert insbesondere Danzig, was sich auch in dessen überdurchschnittlichem Wachstum widerspiegelt. Die deutschlandrelevanten Umschlagmengen in den polnischen Häfen bewegen sich jedoch insgesamt auf vergleichsweise geringen Mengenniveaus.

Abbildung 7: Umschlagentwicklung Wettbewerbshäfen 2010 bis 2030, in Mio. t



Quelle: UNICONSLT, 2014;

* Polnische Häfen: nur deutschlandrelevanter Umschlag

Der Hafen Hamburg als größter deutscher Seehafen wird sich laut der Eckwerte der Seeverkehrsprognose mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 3,2% dynamischer entwickeln als die Ostseehäfen. Zum einen ist dies begründet durch die insgesamt höhere Wachstumsdynamik deutscher Nordseehäfen (+3,0% p.a.) im Vergleich zur Ostsee, zum anderen entsteht insbesondere durch die Wachstumsdynamik der Containerverkehre ein höheres Gesamtwachstum. Für Containerverkehre liegt die durchschnittliche Wachstumsrate Hamburg bei 3,7% p.a. bis 2030.¹¹ Die Menge der umgeschlagenen Container (in TEU) wird sich somit mehr als verdoppeln. Da in den deutschen Ostseehäfen kein relevanter Containerumschlag stattfindet, können diese von der Wachstumsdynamik nicht profitieren, aufgrund der unterschiedlichen Struktur der Ladungsarten und der unterschiedlichen Hafenfunktionen besteht zwischen dem Hafen Hamburg und den Ostseehäfen Mecklenburg-Vorpommerns jedoch **keine relevante Wettbewerbssituation**.

¹⁰ Vgl. Kapitel 2.4

¹¹ Vgl. MWP et al., 2013

2.2 Hinterlandverkehre

Im Folgenden ist die Hinterland-Verkehrsentwicklung der einzelnen Häfen in Bezug auf ihren Modal Split sowie differenziert nach fünf Verkehrskorridoren dargestellt. Loco-Verkehre, deren Quelle oder Senke sich in direkter Hafennähe befindet, sind hierbei modellbedingt nicht berücksichtigt. Die Werte beruhen auf eigenen Berechnungen UNICONSULTs.

Die Korridore sind wie folgt definiert:

- *Korridor Nord/ West:*
Verkehre von/nach Deutschland (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein), Belgien, Dänemark, Finnland, Großbritannien, Irland, Island, Niederlande, Norwegen, Schweden
- *Korridor Südwest:*
Verkehre von/nach Deutschland (Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland), Frankreich, Liechtenstein, Luxemburg, Portugal, Schweiz, Spanien
- *Korridor Süd:*
Verkehre von/nach Deutschland (Bayern, Berlin, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen), Albanien, Bosnien Herzegowina, Bulgarien, Griechenland, Italien, Kosovo, Kroatien, Mazedonien, Montenegro, Österreich, Rumänien, Serbien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Türkei, Ungarn, Zypern
- *Korridor Ost/ Südost:*
Verkehre von/nach Armenien, Aserbaidshan, Estland, Georgien, Lettland, Litauen, Moldawien, Polen, Russland, Ukraine, Weißrussland
- *Korridor MV-intern:*
Alle Verkehre von/zu Orten innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns, jedoch ohne Loco-Verkehre.

2.2.1 Rostock

Die Hafenhinterlandverkehre Rostocks (ohne Loco-Verkehre) verzeichnen bis 2030 ein Wachstum von durchschnittlich 2,7% p.a. und erhöhen sich damit von 5,5 Mio. t 2010 auf 9,4 Mio. t 2030. Der Modal Split verändert sich dabei nur marginal zugunsten der Bahn.

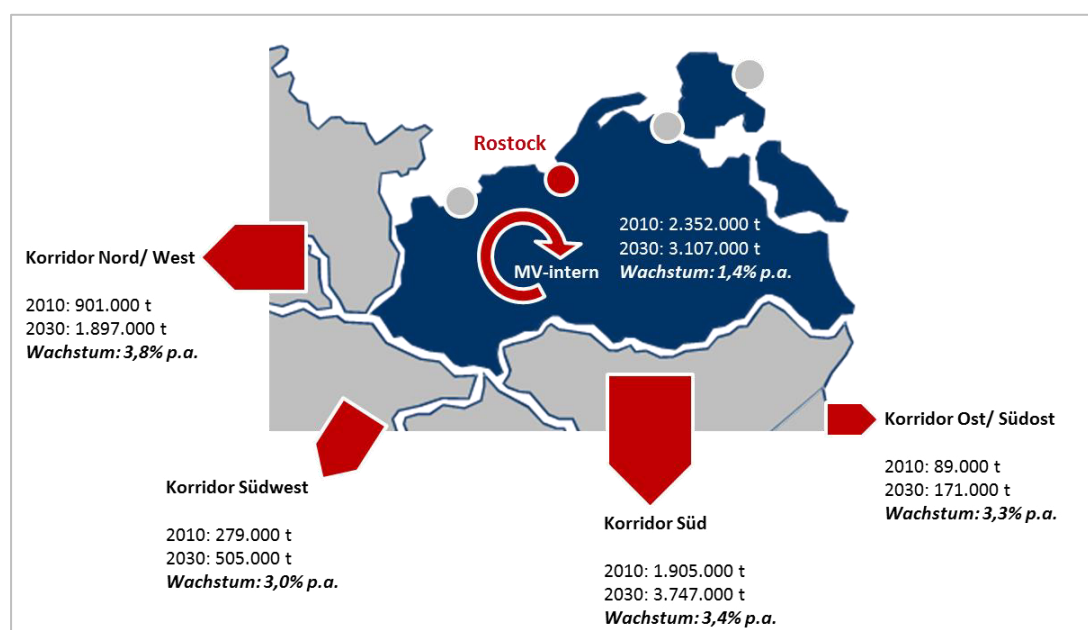
Tabelle 6: Verkehrsentwicklung Hinterlandverkehr Rostock, 2010-2030

	2010	2030	Wachstum p.a. (2010-2030)
Hinterlandverkehr (in t)	5.525.000	9.426.000	2,7%
Modal Split			
Schiene	24,1%	25,7%	3,0%
Straße	75,9%	74,3%	2,6%
Binnenschiff	0,03%	0,04%	3,8%

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Das dynamischere Wachstum des Hinterlandverkehrs (+2,7% p.a.) im Vergleich zum Hafenumschlag (+1,2% p.a.) ist vor allem auf die Gütermengenentwicklung von Steinkohle, Erdöl- und Erdgas sowie landwirtschaftlicher Erzeugnisse zurückführbar. Diese Güter, die eher lokal verbraucht werden und somit in geringerem Umfang Hinterlandverkehre induzieren, nehmen an Bedeutung ab, während beispielsweise für RoRo-Verkehre eine dynamische Entwicklung anzunehmen ist. Der relativ geringe Anteil induzierter Hinterlandverkehre im Vergleich zum Gesamtumschlag beruht auf mehreren Faktoren. Einerseits gibt es Transshipment-Verkehre in Rostock, andererseits besteht im Vergleich zu anderen Hafenstandorten eine relativ hohe Loco-Quote, da zahlreiche signifikante Verbraucher/Erzeuger (Industrie u.a.) in unmittelbarer Hafennähe vorhanden sind.

Abbildung 8: Entwicklung der vom Hafen Rostock induzierten Hinterlandverkehre nach Korridoren, 2010-2030



Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Der Hafen Rostock hat nahezu 50% seiner Hinterland-Quellen und -Senken innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns. Diese nehmen bis 2030 moderat um durchschnittlich 1,4% p.a. zu. Am dynamischsten entwickeln sich die Verkehre von/nach Korridor Nord/ West. Hier ist bis 2030 mit einer Verdopplung zu rechnen (+3,8% p.a.). Ähnlich dynamisch entwickeln sich auch Verkehre in/aus Richtung Süden (+3,4% p.a.). Die Korridore Ost/ Südost sowie Südwest verzeichnen ebenfalls eine dynamische Entwicklung, jedoch ausgehend von vergleichsweise geringen Mengenniveaus.

2.2.2 Sassnitz-Mukran

Die vom Hafen Sassnitz induzierten Hinterlandverkehre verzeichnen bis 2030 einen Rückgang. Mit einer durchschnittlichen Entwicklung von -1,7% p.a. verringert sich damit die Hinterlandverkehrsmenge (ohne Loco-Verkehre) von 1,7 Mio. t 2010 auf 1,2 Mio. t 2030. Der Modal Split verändert sich dabei leicht zugunsten der Straße und zulasten der Bahn.

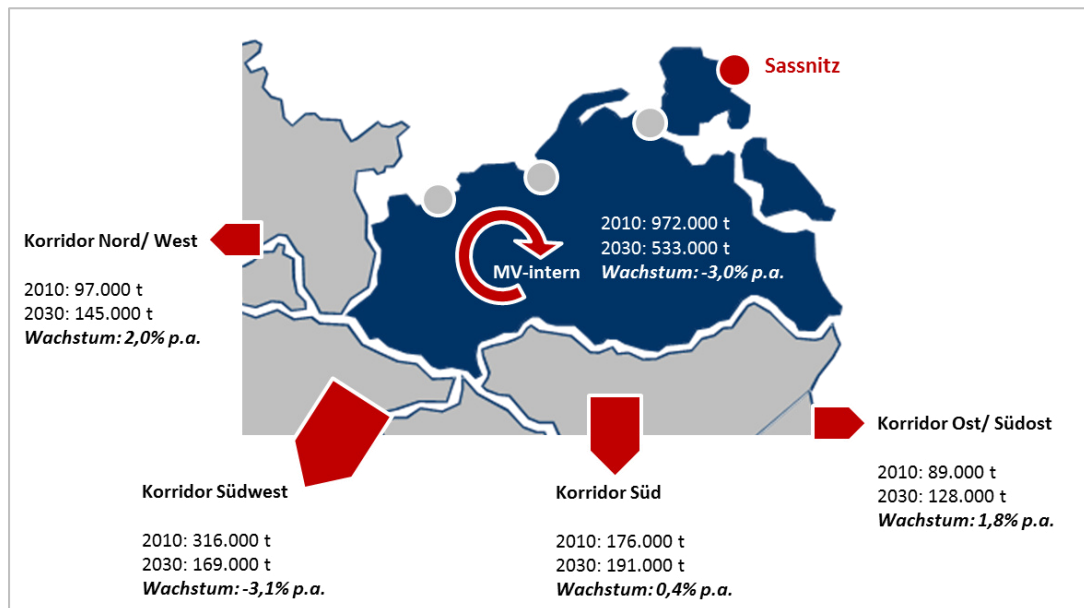
Tabelle 7: Verkehrsentwicklung Hinterlandverkehr Sassnitz, 2010-2030

	2010	2030	Wachstum p.a. (2010-2030)
Hinterlandverkehr (in t)	1.650.000	1.166.000	-1,7%
Modal Split			
Schiene	30,2%	23,5%	-2,9%
Straße	69,4%	75,6%	-1,3%
Binnenschiff	0,5%	0,9%	1,2%

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Der Anteil induzierter Hinterlandverkehre am Gesamtumschlag ist in Sassnitz signifikant höher als in Rostock. Dies zeigt, dass in Sassnitz umgeschlagene Güter bedingt durch wirtschaftliche und strukturelle lokale Rahmenbedingungen vergleichsweise wenig lokal erzeugt oder verbraucht werden (geringe Loco-Quote). Die Qualität der Hinterlandanbindung ist somit für den Hafen einer der maßgeblichen Erfolgsfaktoren für die zukünftige Umschlagentwicklung.

Abbildung 9: Entwicklung der vom Hafen Sassnitz-Mukran induzierten Hinterlandverkehre nach Korridoren, 2010-2030



Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Deutlich mehr als 50% der Hinterlandverkehre des Hafens haben ihre Quelle oder Senke innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns. Landesinterne Hinterlandverkehre sind jedoch mit negativem Wachstum bis 2030 versehen und haben somit abnehmende Bedeutung (-3,0% p.a.). Von zunehmender Bedeutung sind dagegen die Hinterland-Korridore Nord/ West sowie Ost/ Südost, die beide ausgehend von geringen Mengenniveaus (<100.000 t p.a.) signifikant zunehmen (+1,8% p.a. bzw. +2,0% p.a.).

2.2.3 Stralsund

Die Hafenhinterlandverkehre Stralsunds verzeichnen bis 2030 ein Wachstum von durchschnittlich 1,5% p.a. und erhöhen sich damit von 0,6 Mio. t 2010 auf 0,8 Mio. t 2030. Der Modal Split verändert sich dabei deutlich zugunsten der Straße.

Tabelle 8: Verkehrsentwicklung Hinterlandverkehr Stralsund, 2010-2030

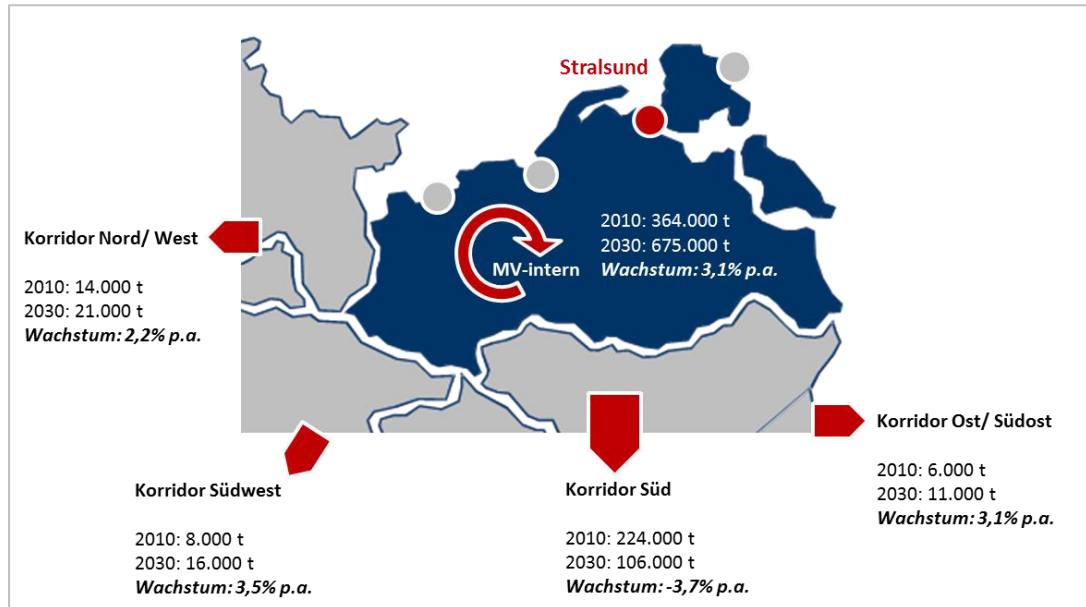
	2010	2030	Wachstum p.a. (2010-2030)
Hinterlandverkehr (in t)	615.000	829.000	1,5%
Modal Split			
Schiene	33,0%	8,4%	-5,2%
Straße	66,9%	91,5%	3,1%
Binnenschiff	0,11%	0,14%	2,5%

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Trotz der weniger peripheren Lage im Vergleich zu Sassnitz und der Lage innerhalb des Oberzentrums Stralsund-Greifswald hat der Hafen Stralsund einen hohen Anteil an Hinterlandverkehren im Vergleich zu lokaler Ladung, die innerhalb des Hafens erzeugt oder ver-

braucht wird. Von den 0,8 Mio. t Gesamtumschlag 2010 wurden mehr als 75% dem Hinterland zugeführt oder aus dem Hinterland bezogen. Dies ist durch die Güterstruktur des Umschlags begründbar, da die wichtigste Gütergruppe Steine und Erden nicht überwiegend lokal verbraucht wird. Das Wachstum des Hinterlandverkehrs bis 2030 (+1,5% p.a.) vollzieht sich in vergleichbarer Dynamik wie das Umschlagwachstum des Hafens (+1,8% p.a.).

Abbildung 10: Entwicklung der vom Hafen Stralsund induzierten Hinterlandverkehre nach Korridoren, 2010-2030



Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Auch in Stralsund haben mehr als 50% der Hinterlandverkehre (ohne Loco-Verkehre) Quelle oder Senke innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns. Anders als in Sassnitz sind diese landesinternen Verkehre hier von zunehmender Bedeutung, da sie sich überdurchschnittlich dynamisch entwickeln und sich bis 2030 nahezu verdoppeln (+3,1% p.a.). Auch die Verkehre in/aus den Korridoren Nord/ West (+2,2% p.a.) Südwest (+3,5% p.a.) und Ost/ Südost (+3,1% p.a.) entwickeln sich dynamisch, jedoch fließen über diese Korridore vernachlässigbar geringe Gütermengen. Die Hinterlandverkehre in/aus dem Korridor Süd entwickeln sich rückläufig (-3,7% p.a.). Verkehre aus den/in die neuen Bundesländer sowie Bayern und Südeuropa nehmen laut der Prognose für die Hinterlandverkehrsentwicklung folglich an Bedeutung ab.

2.2.4 Wismar

Die Hafenhinterlandverkehre Wismars verzeichnen bis 2030 ein Wachstum von durchschnittlich 2,4% p.a. und erhöhen sich damit von 1,2 Mio. t 2010 auf 2,0 Mio. t 2030. Die vom Hafen induzierten Hinterlandverkehre entwickeln sich in Wismar somit etwas weniger dynamisch als der Gesamtumschlag des Hafens (+2,8% p.a.). Der Modal Split verändert sich dabei geringfügig zugunsten der Straße und zulasten der Bahn. Binnenschiffsverkehre existieren nicht.

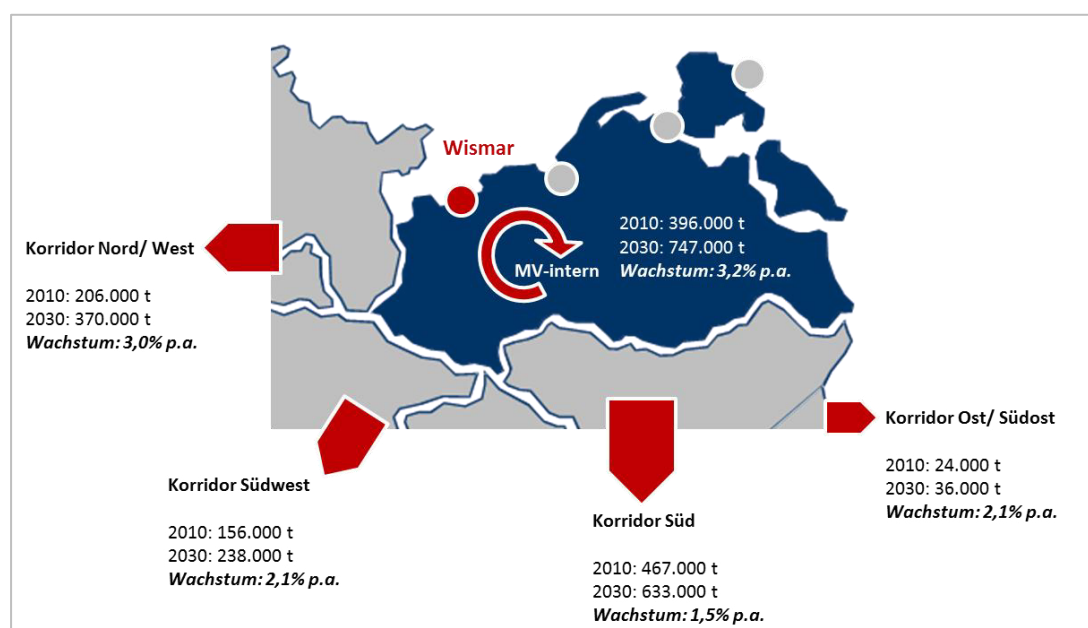
Tabelle 9: Verkehrsentwicklung Hinterlandverkehr Wismar, 2010-2030

	2010	2030	Wachstum p.a. (2010-2030)
Hinterlandverkehr (in t)	1.248.000	2.023.000	2,4%
Modal Split			
Schiene	32,5%	24,8%	1,1%
Straße	67,5%	75,2%	3,0%
Binnenschiff	0,0%	0,0%	-

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Insgesamt ist für Wismar – ähnlich wie für Rostock – ein hoher lokaler Bezug des Hafens zu seinen Quellen und Senken erkennbar, da lediglich etwa ein Drittel der umgeschlagenen Gütermengen dem Hinterland zugeführt oder aus dem Hinterland bezogen werden. Im Gegensatz zu Rostock nimmt die Bedeutung lokaler Verbraucher/Erzeuger in Wismar jedoch eher zu als ab. Dies liegt u.a. an der Güterstruktur und ihrer dynamischen Entwicklung, bspw. in der Gütergruppe Holz, deren Verbraucher und Erzeuger im Holzcluster lokal angesiedelt sind.

Abbildung 11: Entwicklung der vom Hafen Wismar induzierten Hinterlandverkehre nach Korridoren, 2010-2030



Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Im vom Umschlag induzierten Hinterlandverkehr des Seehafens Wismar (ohne Loco-Verkehre) stellen Verkehre in/aus dem Korridor Süd die wichtigste Hinterlandverflechtung dar. Mit 467.000 t 2010 betrafen mehr als ein Drittel aller Hinterlandverkehre Wismars diesen Korridor. Für den Korridor Süd wird ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 1,5% erwartet. Weiterhin von hoher Bedeutung sind landesinterne Verkehre. Diese werden bis 2030 an Bedeutung gewinnen, da sie sich überdurchschnittlich entwickeln und sich bis 2030 nahezu verdoppeln (+3,2%). Ähnlich dynamisch entwickeln sich auch die Verkehre in/aus Korridor Nord/ West (+3,0% p.a.).

2.2.5 Zusammenfassung und Bedeutung für die definierten Korridore

Die aus dem Hafenumschlag der vier Seehäfen induzierten Hinterlandverkehre wachsen in der Summe in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt mit der gleichen Dynamik wie der Hafenumschlag selbst (beide +2,0% p.a.). Im Modal Split ist der Verkehrsträger Straße der mit Abstand bedeutsamste Verkehrsträger (2010: 73,0%) vor der Schiene (2010: 26,9%). Das Binnenschiff ist als Verkehrsmittel in Mecklenburg-Vorpommern unbedeutend (2010: 0,1%). Im Modal Split findet bis 2030 eine geringfügige Anteilsverschiebung zugunsten des Verkehrsträgers Straße statt, der dann auf einen Anteil von 75,6% am Modal Split kommen wird.

Tabelle 10: Verkehrsentwicklung Hinterlandverkehr der vier Seehäfen, 2010-2030

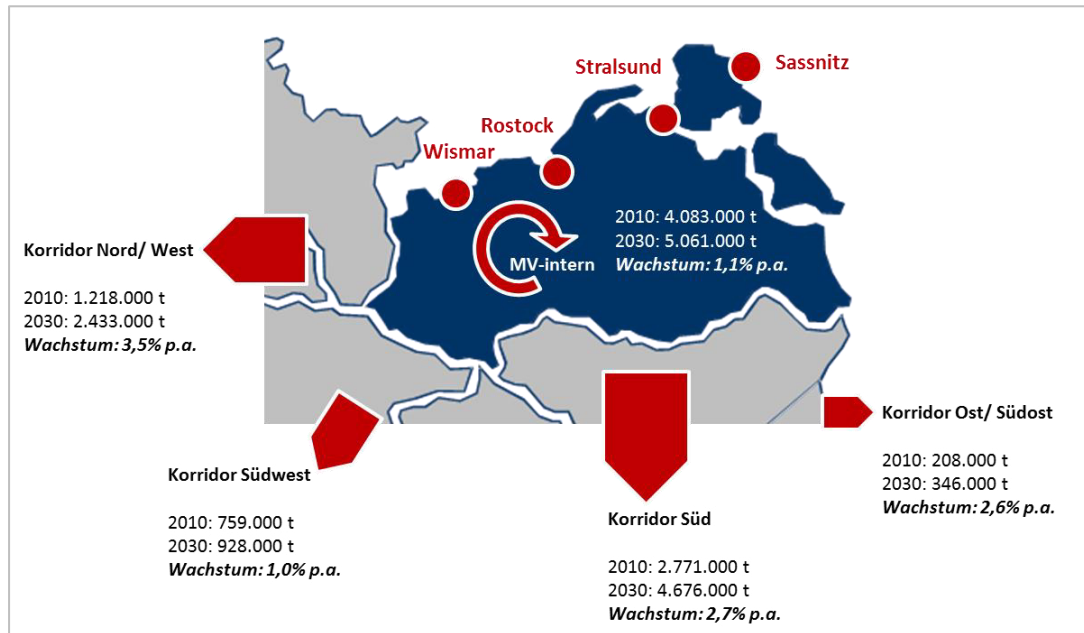
		2010	2030	Wachstum p.a. (2010-2030)
Hinterlandverkehr (in t)		9.038.000	13.445.000	2,0%
Modal Split	Schiene	26,9%	24,3%	1,5%
	Straße	72,9%	75,6%	2,2%
	Binnenschiff	0,1%	0,1%	1,8%

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Abgesehen von den modellbedingt nicht berücksichtigten Loco-Verkehren haben die landesinternen Hafenhinterlandverkehre der vier Seehäfen die größte Bedeutung. Sie machten 2010 ca. 45% des Hinterlandverkehrsaufkommens aus. Diese Mecklenburg-Vorpommern-internen Verkehre werden sich bis 2030 um rd. 1 Mio. t erhöhen (+1,1% p.a.). Neben den landesinternen Verkehren sind die Hinterlandverkehre in/aus dem Korridor Süd anteilsbezogen von hohem Belang. Diese werden zudem bis 2030 dynamisch zunehmen – um durchschnittlich 2,7% p.a.

Am dynamischsten entwickeln sich jedoch die Hinterlandverkehre in/aus Korridor Nord/ West. Mit +3,5% p.a. verdoppeln sich diese bis 2030 im Vergleich zum Basisjahr 2010. Verkehre in/aus Richtung Ost/ Südost entwickeln sich ebenfalls überdurchschnittlich, jedoch ausgehend von einem niedrigen Mengenniveau.

Abbildung 12: Entwicklung der von den vier Seehäfen induzierten Hinterlandverkehre nach Korridoren, 2010-2030



Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONULT, 2014

Für die beiden Betrachtungskorridore (Dänemark – Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin – Berlin sowie Hamburg – Rostock – Stralsund – Sassnitz – Litauen – Weißrussland/Russland) lassen sich hieraus qualitative Aussagen zur Verkehrsentwicklung entlang dieser Korridore ableiten.

Betrachtungskorridor Dänemark – Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin – Berlin („Skandinavien-Berlin-Korridor“)

Der Korridor mit Relevanz in Bezug auf die geplante feste Fehmarnbeltquerung sowie mit Relevanz für die wirtschaftliche Verflechtung mit Mitteldeutschland sowie die Anbindung an Berlin wird sich in Bezug auf Verkehre, die aus dem Umschlag der vier untersuchten Seehäfen induziert werden, dynamisch entwickeln. Die beiden dabei tangierten Korridore aus der Untersuchung der Hinterlandverflechtung (siehe vorhergehende Abbildung: Korridor Nord/ West und Korridor Süd) sind die beiden Korridore mit der dynamischsten Entwicklungstendenz. Gleichwohl kann insbesondere die feste Fehmarnbeltquerung auch zu Verkehrsverlagerungseffekten führen, die sich für Mecklenburg-Vorpommern negativ hinsichtlich der Partizipation an mit diesen Verkehren verbundenen Wertschöpfungspotentialen auswirken.¹²

¹² Vgl. Kapitel 2.4

Betrachtungskorridor Hamburg – Rostock – Stralsund – Sassnitz – Litauen – Weißrussland/Russland („ACL-Korridor“)

Dieser Korridor, der den „Amber Coast Logistics-Korridor“ darstellt, muss in Bezug auf die Verkehrsentwicklung der Hinterlandverkehre über diesen Korridor differenziert betrachtet werden. In Richtung Westen mit Anbindungsfunktion an Hamburg, und weiter gefasst nach Westeuropa, ist ausgehend von einem bereits guten Mengenniveau eine dynamische Entwicklung zu erwarten (+3,5% p.a.), die zu einer Verdopplung der Verkehrsmengen bis 2030 führt. Hinsichtlich der durchgeführten Untersuchung der Hinterlandverkehrsverflechtung tangiert dies den Korridor Nord/ West. In Richtung Osten bestehen über den Korridor Ost/ Südost Anhaltspunkte zur Abschätzung der Verkehrsentwicklung in Richtung Litauen/Weißrussland. Auch hier besteht eine überdurchschnittliche Wachstumserwartung (+2,6% p.a.) jedoch ausgehend von sehr geringen Mengenniveaus, die nur rd. 2% Anteil an den Hinterlandverkehrsmengen insgesamt ausmachen. Die Erschließung des Korridors in Richtung Osten erfolgt vornehmlich auf dem Seeweg. Für den auf dem ACL-Korridor liegenden Hafen Sassnitz werden jedoch in Bezug auf Fähr- und RoRo-Verkehre, die hier von Relevanz sind, stagnierende Verkehrsmengenentwicklungen prognostiziert. Nennenswerte Entwicklungen von Verkehren, die über den Korridor aus Richtung Hamburg kommend landseitig nach Sassnitz führen, um von dort verschifft zu werden (oder vice versa), sind aufgrund der Transshipment-Funktion des Hafens Hamburg in die Ostsee und durch weitere Entwicklungstrends¹³ nicht zu erwarten. Die bislang bestehende Fährverbindung Sassnitz – Klaipėda der DFDS Seaways wurde zum 30. September 2013 eingestellt.¹⁴

In Bezug auf Landverkehre entlang dieses Korridors in Richtung Osten nach Weißrussland/Russland sind unterschiedliche Modal Split-Schwerpunkte identifizierbar, die die Verknüpfung Mecklenburg-Vorpommerns in Richtung Osten erschweren. Während in Mecklenburg-Vorpommern die Straße der mit Abstand bedeutendste Verkehrsträger ist,¹⁵ sind Güterverkehre in Weißrussland und Russland stark schienengebunden. In Russland betrug der Modal Split-Anteil der Schiene 2005 85%, in Weißrussland lag er bei 74%. (Zum Vergleich: Der Modal Split der Schiene im Güterverkehr nach tkm liegt in Deutschland bei ca. 21%¹⁶). Das westeuropäische Normalspurnetz, das an der polnischen Grenze zu den baltischen Staaten, zu Weißrussland und der Ukraine auf das osteuropäische Breitspurnetz trifft, begrenzt jedoch im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf diesem Korridor als technische Barriere den Gütertausch zusätzlich.¹⁷ Hier sollte die Verfügbarkeit von Breitspurgleisen im Seehafen Sassnitz-Mukran weiter aktiv und als effiziente Alternative zum Landweg vermarktet werden.

¹³ Vgl. Kapitel 2.4

¹⁴ Vgl. <http://www.dfdsseaways.de/faehre-litauen-sassnitz-klaipeda/#.UrMifdh0l6N>

¹⁵ Vgl. Tabelle 10

¹⁶ Vgl. Destatis

¹⁷ Vgl. IFMO, 2008, S. 33ff

In den polnischen Seehäfen Stettin und Swinemünde steigt der Umschlag deutschlandrelevanter Güter bis 2030 durchschnittlich um 1,6% bzw. 2,4% p.a.¹⁸ Hieraus kann sich insbesondere für den Raum Vorpommern auf dem ACL-Korridor Potential für Impulse hinsichtlich der Güterverkehrsmengenentwicklung ergeben, aus denen ggf. auch Ansiedlungspotentiale ableitbar sind. Strategisch günstige Standorte sind hier insbesondere Pasewalk (südlich des ACL-Korridors) sowie das Pommerndreieck/ Grimmen, Lubmin, Vierow und Stralsund.

2.3 Sonstige Landverkehre

Für Landverkehre insgesamt werden laut Baltic Transport Outlook 2030 in der Ostseeregion die dynamischsten Mengenentwicklungen für Russland prognostiziert. Für grenzüberschreitende *Straßengüterverkehre* wird von 2010 bis 2030 für die Ostseeregion insgesamt ein Anstieg um 73% erwartet, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von knapp 3% entspricht. Dabei spielt insbesondere in der deutschen und der polnischen Ostseeregion die Entwicklung des Straßengüterverkehrs eine herausragende Rolle im Landverkehr. Darüber hinaus wird auch für Russland und Schweden ein signifikantes Mengenwachstum erwartet. Der Schienengüterverkehr wird im gleichen Zeitraum in der Ostseeregion mit ca. 43% deutlich weniger dynamisch wachsen als der Straßengüterverkehr. Damit erfährt er ein durchschnittliches Wachstum von 1,9% p.a. Die signifikantesten Zuwächse werden dabei ebenfalls für die deutsche und polnische Ostseeregion, sowie für Schweden und Litauen erwartet.¹⁹

Die grenzüberschreitenden Landverkehre in der deutschen Ostseeregion steigen damit in Bezug auf ihre Gesamtmengen sowohl im Straßen- als auch im Schienengüterverkehr signifikant. Durch die bereits hohen bestehenden Transportvolumina stellt sich dieses Wachstum prozentual im Vergleich zur Entwicklung anderer Länder jedoch eher durchschnittlich dar. Insgesamt steigen grenzüberschreitende Landverkehre in Deutschland zwischen 2010 und 2030 um ca. 40%. In Bezug auf die Wachstumsdynamik sind dabei die baltischen Staaten erwähnenswert. Ausgehend von vergleichsweise geringen Mengenniveaus wachsen ihre grenzüberschreitenden Landverkehre zwischen 2010 und 2030 um knapp 130% (Lettland), 110% (Litauen) bzw. rund 80% (Estland).²⁰

¹⁸ Vgl. Kapitel 2.1.5

¹⁹ Vgl. Tetraplan A/S et al., 2011 (a), S. 17f; nur internationale Verkehre

²⁰ Vgl. Tetraplan A/S et al., 2011 (a), S. 17f; nur internationale Verkehre

2.4 Entwicklungstrends mit Einfluss auf den Logistikstandort Mecklenburg-Vorpommern

Die feste Fehmarnbeltquerung ist eines der aktuell bedeutendsten europäischen Verkehrsprojekte. Die Planungen zur sogenannten festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) sehen vor, bis Ende 2021 ein Tunnelbauwerk zu errichten, das deutsches und dänisches Gebiet zwischen Puttgarden und Rødbyhavn über eine vierspurige Straßen- und zweispurige Schienentrasse miteinander verbindet.²¹

Die Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung wird wesentliche Veränderungen in den Transportströmen in der Ostseeregion Deutschlands verursachen. Für Güterverkehre werden sich insbesondere Verlagerungsoptionen vom Seeweg auf den Landweg nach Schweden/Skandinavien ergeben. Es wird damit gerechnet, dass sich dadurch insbesondere RoRo-Verkehre auf den Landweg und insbesondere die Schiene verlagern könnten. Andere Güterarten, insbesondere Massengüter, sind hiervon kaum betroffen.

Die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns werden von diesen Effekten, insbesondere im Vergleich zu den schleswig-holsteinischen Ostseehäfen, kaum betroffen sein. Während laut Seeverkehrsprognose für Lübeck (ca. -10% Marktanteilsverlust) und Kiel (ca. -5%) signifikante Verkehrsverlagerungen zugunsten des Landwegs erwartet werden, ist in Mecklenburg-Vorpommern lediglich Rostock (ca. -3%) betroffen, jedoch in merklich geringerem Ausmaß.²² Gründe hierfür sind zum einen in der geografischen Lage zu finden, die aufgrund der östlicheren Lage der Häfen Mecklenburg-Vorpommerns etwaige Kosten- und Zeitvorteile tilgen. Der Fährhafen Sassnitz ist in Bezug auf seine Fähr- und RoRo-Verkehre aus Sicht der Berater nicht von Verlagerungseffekten aufgrund der festen Fehmarnbeltquerung betroffen. Andererseits ist die Güterstruktur in den beiden westlichen Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns, insbesondere in Wismar und (ausgenommen die RoRo- und Fährverkehrsanteile) auch in Rostock, nicht sehr landverkehrsaffin, da viele Massengüter umgeschlagen werden.

Emission Control Areas (ECAs) sind von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) festgelegte Sonderzonen für die Seeschifffahrt, in denen umweltpolitische Vorgaben und Beschränkungen für die Emission bestimmter Schadstoffe bestehen.²³ Für die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns von unmittelbarer Relevanz ist die ECA Ostsee. Innerhalb dieser ECA ist die Emission von Schwefeloxiden mit Grenzwerten belegt.²⁴ Für die gesamten ECA-Gebiete in Ost- und Nordsee inklusive Ärmelkanal ist ab Januar 2015 die Absenkung des Emissionsgrenzwerts für den zulässigen Schwefelgehalt auf 0,1% vorgeschrieben.

Für die Reeder bieten sich hinsichtlich der Regelungen in den ECA-Gebieten der Nord- und Ostsee ab 2015 grundsätzlich drei Optionen: Zum einen haben die Reeder die Möglichkeit,

²¹ Vgl. http://www.schleswig-holstein.de/FehmarnBelt/DE/Zeitplan/Zeitplan_node.html

²² Vgl. Kapitel 2.1.1

²³ Vgl. UNICONSULT, 2013 sowie <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx>

²⁴ Ehemals auch als Sulphur Emission Control Areas (SECAs) bezeichnet.

von Schweröl auf schwefelärmere Treibstoffe umzustellen. Hierbei kommen in erster Linie Destillate (Dieselöl) oder die Umstellung auf LNG oder andere Alternativkraftstoffe wie z.B. Methanol in Frage. Zum anderen besteht die Möglichkeit, sogenannte „Scrubber“ zur Entschwefelung der Schiffsabgase einzubauen.

Insgesamt wird davon ausgegangen, dass sich Seetransporte durch die ECA-Grenzwertverschärfung um bis zu 18% verteuern.²⁵ Die Auswirkungen der Verteuerung des Seetransports durch die ECA-Grenzwerte werden in Mecklenburg-Vorpommern in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers geringer zu spüren sein als in anderen Ostseeregionen. Der Seetransport insbesondere im Ostseeraum steht in direkter Konkurrenz zu den küstenparallelen Verkehrsträgern Straße und Schiene. Dies betrifft sowohl RoRo- als auch Massengut- und Containerverkehre und betrifft Feeder- und ShortSea-Verkehre in gleichem Maße. Für alle diese Verkehre wird ein Risiko gesehen, dass Volumen vom See- auf den landseitigen Transport, insbesondere auf die Schiene verlagert wird. Bei Projektladungsverkehren wird eine geringe Gefahr des Modal Shifts gesehen, da Hinterlandverkehre auf Straße oder Schiene hier in vielen Fällen die Volumen- und Gewichtsanforderungen nicht erfüllen. Bei den deutschen Ostseehäfen werden die Auswirkungen der ECA somit in Schleswig-Holstein deutlicher spürbar werden als in Mecklenburg-Vorpommern, da hier eine direktere Konkurrenz durch küstenparallele Landverkehre besteht – insbesondere nach Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung. Aufgrund der kürzeren Distanzen zu den Korrespondenzhäfen, bspw. im Vergleich zu Häfen Schleswig-Holsteins, wirkt sich die Verteuerung in Mecklenburg-Vorpommern zudem ebenfalls entsprechend weniger aus. Es kommt somit zu einem Wettbewerbsvorteil gegenüber westlichen Ostseehäfen mit längeren Distanzen zu den Korrespondenzhäfen.

Durch die ECA-Grenzwertregelungen wird in den Häfen Mecklenburg-Vorpommerns die Nachfrage nach Dieselölen und LNG langfristig ansteigen. Um dieser Nachfrage gerecht zu werden sind entsprechende Investitionen zur Schaffung von Kapazitäten für die Bebunkerung von Schiffen mit diesen Kraftstoffen notwendig. Insbesondere LNG bietet für die Häfen hier Potenziale und neue Geschäftsfelder.

Durch die strengen ECA-Emissionsgrenzwerte für Schwefeloxide in der Nord- und Ostsee werden die Hafenstandorte und Küstenregionen jedoch gleichzeitig zu den o.g. ökonomischen Auswirkungen von der verbesserten Luftreinhaltung profitieren. Dies bietet auch das Potential, die Häfen als Wegbereiter nachhaltiger Transportprozesse zu präsentieren und die Umweltfreundlichkeit des Seeverkehrs mit weiteren Argumenten zu hinterlegen. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Akzeptanz von Hafenstandorten in der allgemeinen Bevölkerung generell erhöhen wird. Insbesondere im Kreuzfahrt- und Fährverkehrsbereich, in dem durch verstärkte Pressearbeit in den letzten Jahren eine erhöhte Sensibilisierung hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit von Schiffsreisen stattgefunden hat, kann dies die aktuell dynamische Entwicklung dieser Geschäftsfelder stützen.

²⁵ Vgl. Tetraplan A/S et al., 2011 (b), S. 27;
Annahme: Bei einem angenommenen Kraftstoffpreisanstieg um 45% und gleichzeitiger Technologieeffekte in Bezug auf Schiffsmotoren (steigende Effizienz) und Einsparungen durch Optimierungseffekte in der Logistikkette.

Signifikante Entwicklungen hinsichtlich veränderter Reedereistrategien mit Bezug auf den Ostseeraum lassen sich aktuell insbesondere im Containerverkehr feststellen. Hier ist ein Trend zunehmender Direktanläufe polnischer Seehäfen feststellbar, der sich auch zukünftig fortsetzen wird.²⁶ Die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns werden hierdurch keine durch Marktanteilsverschiebungen herbeigeführten negativen Entwicklungstendenzen erfahren, da sie im hierfür relevanten Containerverkehr nahezu keine Rolle spielen. Marktanteilsverschiebungen gibt es dabei insbesondere zugunsten von Danzig (deutschlandrelevante Umschlagentwicklung von +3,3% p.a.)²⁷, wohingegen insbesondere Hamburg, aber abgeschwächt auch die Häfen Antwerpen, Bremerhaven und Rotterdam negative Einflüsse durch diesen Entwicklungstrend erfahren werden.

Für Mecklenburg-Vorpommern ergeben sich Potentiale aus dem überdurchschnittlichen Wachstum der deutschlandrelevanten Hinterlandverkehre polnischer Häfen - insbesondere von den grenznäheren Häfen Stettin und Swinemünde, aber eingeschränkt ggf. auch von Danzig. Durch die wachsende Bedeutung von polnischen Ostseehäfen als Containerhubs vergrößert sich auch deren Hinterland und folglich die Verflechtung mit dem Wirtschaftsraum Mecklenburg-Vorpommern, sowie dessen Verkehrsinfrastruktur.²⁸ Hieraus kann sich insbesondere für den Raum Vorpommern Potential für Impulse hinsichtlich der Güterverkehrsmengenentwicklung ergeben, aus denen ggf. auch Ansiedlungspotentiale ableitbar sind. Strategisch günstige Standorte sind hier insbesondere Pasewalk sowie das Pommern-dreieck/ Grimmen, Lubmin, Vierow und Stralsund.

²⁶ Vgl. TransBaltic, S. 22f

²⁷ Vgl. Kapitel 2.1.5

²⁸ Vgl. TransBaltic, S. 22f

3 Analyse der Gewerbe- und Industrieflächen

Im folgenden Kapitel werden insgesamt 21 Gewerbe- und Industriestandorte analysiert sowie differenziert nach

- Standorten für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen (Kapitel 3.1) und
- landesweit bedeutsamen gewerblichen und industriellen Großstandorten, d.h. (Binnenstandorten (Kapitel 3.2)

dargestellt. Die Analyse erfolgt in Form einer Darstellung der Standortmerkmale in Bezug auf Verkehrsanbindung, Flächenangebot und -nachfrage sowie allgemeine Lagekriterien, die in einem Standortsteckbrief übersichtlich dargestellt werden und als Basis für die Evaluation der Standorte dienen.

3.1 Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen

3.1.1 Hafen Lubmin

Der Hafen Lubmin – am südlichen Greifswalder Bodden gelegen – wird durch die Vorpommersche Umschlagsgesellschaft mbH bewirtschaftet und schlägt vorwiegend Schütt- und Stückgüter, Futtermittel, Holz, Baustoffe sowie Projektladung um.²⁹ Die EWN Energiewerke Nord GmbH sind am Standort Lubmin angesiedelt. Unmittelbar an den bestehenden Industriehafen angrenzend befindet sich die landesweit bedeutsame Industriefläche des Energie- und Technologieparks Lubmin, die im folgenden Standortprofil dargestellt ist. Die EWN GmbH ist Eigentümer dieser Flächen, auf denen es ebenfalls bereits nennenswerte Ansiedlungen gab. Beispielsweise sind hier die Lubmin Oils GmbH, Deutsche Ölwerke Lubmin, Holcim sowie die Nord Stream AG ansässig.

Der Hafen dient zudem als Cluster für metallverarbeitende Industrie. Hier werden schwerpunktmäßig Großkomponenten und Anlagen produziert, als maßgebliche Unternehmen sind hierbei u.a. Liebherr MCCtec, EEW Special Pipes Constructions, Blatt Industries, die EAT GmbH sowie Lubminer Korrosionsschutz zu nennen. Insgesamt arbeiten im Industriehafen etwa 2.000 direkt beschäftigte Mitarbeiter.³⁰

Der Hafen ist seeseitig mit einem Tiefgang von 6,10 m erreichbar. Landseitig ist ein direkter Gleisanschluss vorhanden, eine straßenseitige Anbindung ist über die L262 gewährleistet. Neben den unten dargestellten Flächenpotentialen, die der energie- und technologiepark Lubmin bietet, bestehen weitere Flächenpotentiale südlich des Hafens Lubmin und der L262. Hier wird aktuell ein FNP für eine Fläche von 75 ha für gewerbliche Nutzung erstellt.

²⁹ Vgl. WFG Vorpommern, 2012

³⁰ Vgl. Investguide MV

Tabelle 11: Energie- und Technologiepark Lubmin

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert.
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		GI (Industriegebiet)
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Kein direkter Anschluss an BAB oder Bundesstraße vorhanden. Die B111 ist in ca. 15 km Entfernung über die L262 erreichbar, die B109 befindet sich in ca. 18 km Entfernung. Die A20 ist über Landes- und Bundesstraßen in ca. 33 km erreichbar. Im Bereich Greifswald bestehen Nadelöhre, die durch eine Verlängerung der Ortsumfahrung verbessert werden könnten.
	Gleisanschluss	Ja, Doppelgleis
	Kaikante	Ja
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Sehr eingeschränkt durch die nicht vorhandene direkte Anbindung an Bundesstraße oder BAB. Insbesondere zwischen touristischen Verkehren und Schwerlast- und Güterverkehren können Konfliktpotentiale bestehen. Im Bereich Greifswald bestehen Nadelöhre, die die Erreichbarkeit für Schwerverkehre einschränken.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	120 ha
	Freie Fläche	Ca. 70 ha, (=58%)
	Angesiedelte Branchen	Energie, metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau, Offshore, Baustoffe
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	EWN Energiewerke Nord GmbH (Energie) Lubmin Oils GmbH (Energie) Deutsche Ölwerke Lubmin (Energie) Holcim (Baustoffe) Nord Stream AG (Energie) Liebherr MCCtec (Maschinen-/ Anlagenbau) EEW Special Pipes Constructions (Maschinen-/ Anlagenbau) Bladt Industries (Offshore) EAT GmbH (Elektro- und Anlagentechnik) Lubminer Korrosionsschutz (Metallverarbeitung)
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	Ca 2.000 - 2.200 direkt Beschäftigte, davon ca. 800 bei EWN GmbH
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren ³¹	Oberzentrum Stralsund-Greifswald: ca. 21 km (Greifswald)
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min. ³²)	Berlin: 2h 35 Hamburg: 2h 45
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung ca. 500 m (Lubmin)

Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern; Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern; Investguide MV; Invest in Vorpommern; Zweckverband Freesendorfer EWN GmbH; http://www.ewn-gmbh.de/fileadmin/user_upload/EWN/Greifswald/Entwicklung_Standort/Standort_06_2013.pdf; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

³¹ Jeweils gerundet auf ganze Kilometer; Entfernung zum Ortskern. (Gilt für alle Standortprofile)

³² Schnellste Strecke PKW nach Google Maps; Fahrzeit jeweils auf 5 Minuten genau gerundet. (Gilt für alle Standortprofile)

3.1.2 Hafen Rostock

Der Seehafen Rostock ist der größte Hafen Mecklenburg-Vorpommerns. Neben dem etablierten Fähr- und RoRo-Geschäft, Kohle-, Getreide-, Düngemittel- und Flüssiggüterumschlag haben sich hier Firmen insbesondere aus den Branchen der rohstoffverarbeitenden hafenaffinen Industrie sowie aus dem Maschinen- und Anlagenbau angesiedelt. Bei letzteren ist insbesondere die Firma Liebherr MCCtec Rostock GmbH zu nennen, die in Rostock Hafemobilkräne fertigt und verschifft. Bei Liebherr sind ca. 1.000 Mitarbeiter direkt beschäftigt, es bestehen durch aktuelle Erweiterungen Potentiale einer Steigerung auf bis zu 2.000 Mitarbeiter. Weiterhin ist die seit 2008 angesiedelte EEW Special Pipe Constructions GmbH als Unternehmen mit maßgeblicher Rolle für die positive Entwicklung des Hafens und die Etablierung als produzierender Industriestandort für umschlagrelevante Produkte zu nennen.³³ Sie produziert starkwandige Großrohre für Offshore-Windparks, die direkt aus dem Seehafen zum seeseitigen Verbauplatz geschleppt werden. Weiterhin hat sich die Nordex Energy GmbH (Branche Anlagenbau/ Windenergieanlagen Produktion und Flügelfertigung) im nahe des Seehafens gelegenen GVZ angesiedelt.³⁴ Über eine schwerlastfähige ca. 3 km lange Straßenverbindung verschifft Nordex u.a. Rotorblätter über den Hafen Rostock. Am Standort Poppendorf produziert YARA seit 1984 Düngemittel und nutzt über eine Pipeline den unternehmenseigenen Chemiehafen einschließlich eines Tanklagers zum seeseitigen Umschlag. Insgesamt sind im Seehafen Rostock mehr als 200 Unternehmen angesiedelt und mehr als 6.600 Menschen direkt beschäftigt.³⁵

Der Hafen ist seeseitig mit ca. 14,50 m Tiefgang des Seekanals, tideunabhängig und schleusenfrei und mit über 11 km vorhandener Kaikante sehr gut erreichbar. Auch straßen- und schienenseitig ist der Hafen sehr gut an das Hinterland angebunden.³⁶ Kapazitätsprobleme in Bezug auf Hinterlandverkehre bestehen keine. Straßenseitig besteht ein direkter Anschluss an die A19 (AS Rostock-Überseehafen). Zudem bestehen Planungen für eine zweite Anschlussstelle im Bereich des Industriebahnhofs. Die A19 in Richtung Süden und die A20 als verbindendes Element entlang des ACL-Korridors in/aus Richtung Hamburg/ Lübeck sowie bis nach Vorpommern bilden das leistungsfähige Rückgrat der ausgezeichneten straßenseitigen Hinterlandanbindung. Schienenseitig bestehen zwischen Kavelndorf und dem Seehafen noch Verbesserungspotentiale bzgl. der maximalen Radsatzlast, die aktuell bei 22,5 t liegt. Eine Erhöhung auf 25 t würde die Wettbewerbsposition Rostocks in Bezug auf die Massenleistungsfähigkeit insbesondere für schwere Massengüter (wie Erze) verbessern. Insgesamt kann die Gleisanbindung aber als sehr gut eingestuft werden.

Insgesamt erstreckt sich der Hafen Rostocks auf ca. 750 ha Fläche, jedoch existieren im bestehenden Hafen nahezu keine verfügbaren freien Flächen mehr, die für Unternehmensansiedlungen genutzt werden könnten. Im „Regionalen Flächenkonzept hafenaffine Wirtschaft Rostock“ von 2010 wurde errechnet, dass ein Bedarf von insgesamt 660 ha zusätzlicher Flächen im Raum Rostock für Hafenumschlagfunktionen (mit Kaikante), Dienstleis-

³³ Vgl. <http://www.eewspc.com/de/>

³⁴ Vgl. <http://www.nordex-online.com/de/>

³⁵ Wert 2008, Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus, Universität Rostock

³⁶ Vgl. <http://www.rostock-port.de>

tungs-, Gewerbe- und Logistikflächen sowie Industrieflächen besteht.³⁷ Insgesamt existieren sieben Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen im Umfeld des Hafens Rostock, von denen jedoch nur zwei einen potentiellen direkten Zugang zur Kaikante und somit die Ansiedlung maritim ausgerichteter Industriebranchen ermöglichen. Dies sind die Erweiterungen Seehafen-West und Seehafen-Ost. Aufgrund der räumlich aufgeteilten Hafenfunktionen innerhalb des Seehafens Rostock (Fähr- und RoRo-Verkehre im Westen des Hafens, Industriehafen, Getreidehafen, Chemiehafen im Osten des Hafens) sind diese Hafenfunktionen zwingend auch für die Erweiterungen Seehafen-West und Seehafen-Ost zu berücksichtigen. Industrieansiedlungen sollten vornehmlich durch die östliche Erweiterung bedient werden können, während die westliche Erweiterung für Ansiedlungen und Erweiterungen im Kontext mit Fähr- und RoRo-Umschlag vorgesehen sein sollte.

Die meisten Standorte in der Umgebung des Seehafens Rostock sind noch unbeplant und ermöglichen ihrem Planungsstand nach keine kurzfristige Ansiedlung von Firmen – sie sind somit für die direkte Ansiedlungsakquise der damit betrauten Institutionen (noch) nicht geeignet. Alle untersuchten Flächen im Raum Rostock sind im Folgenden in Standortprofilen einzeln dargestellt. Dies sind:

- Bentwisch
- Dummerstorf
- Rostock-Mönchhagen
- Rostock-Poppendorf
- Rostock-Poppendorf-Nord
- Rostock Seehafen-Ost sowie
- Rostock Seehafen-West.

³⁷ Vgl. Hansestadt Rostock, 2010

Tabelle 12: Bentwisch

Status der Planung		Vorbehaltsgebiet (unbeplant)
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		-
Verkehrs- anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Direkter Anschluss an die B105, über die in weniger als 2 km die A19 (AS Rostock-Ost) erreichbar ist.
	Gleisanschluss	Nein
	Kaikante	Nein, straßenseitig etwa 10 km Entfernung
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Gut, durch direkten Bundesstraßenanschluss und nahegelegene AS zur A19. Keine Einschränkungen
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	62 ha
	Freie Fläche	62 ha (=100%)
	Angesiedelte Branchen	-
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	-
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lage- kriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Rostock: ca. 5 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 05 Hamburg: 1h 45
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung < 100 m (Goorstorf)

Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock, S. 43; Google Maps
Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 13: Dummerstorf

Status der Planung		Vorbehaltsgebiet (unbeplant)
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		-
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Direkt am Autobahnkreuz A19/ A20 gelegen. Direkter Anschluss zur A20 (AS Dummerstorf) und direkter Anschluss an die B103
	Gleisanschluss	Nein
	Kaikante	Nein, straßenseitig etwa 17 km Entfernung
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Sehr gut, durch direkten Autobahnanschluss. Keine Einschränkungen
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	141 ha
	Freie Fläche	141 ha (=100%)
	Angesiedelte Branchen	-
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	-
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Rostock: ca. 9 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 05 Hamburg: 1h 45
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung ca. 200 m (Dummerstorf)

Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock, S. 43; Google Maps
Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 14: Rostock-Mönchhagen

Status der Planung		Interkommunaler Standort über die Hansestadt Rostock (kreisfreie Stadt Rostock) und die Gemeinde Mönchhagen (Landkreis Rostock) Teilgebiet Kreisfreie Stadt Rostock: FNP vorliegend Teilgebiet Landkreis Rostock: Vorbehaltsgebiet (unbeplant)
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		Teilgebiet Kreisfreie Stadt Rostock: G (gewerbliche Bauflächen) Teilgebiet Landkreis Rostock: -
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Kein direkter Anschluss Bundesstraße/ BAB vorhanden. Anschluss an die B105 in ca. 1 km Entfernung, Anschluss an die A19 (AS Rostock-Nord bzw. AS Rostock-Ost) in ca. 4 bzw. 5 km Entfernung. Bei stark verkehrsintensiven Ansiedlungen wird ein Direktanschluss an die B105 erwogen.
	Gleisanschluss	Ja, direkter Gleisanschluss über Güterumschlagstelle des Tanklagers Peez
	Kaikante	Nein, straßenseitig etwa 5 km Entfernung
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Zwischen dem Seehafen und dem an den Standort Rostock-Mönchhagen angrenzenden GVZ besteht eine leistungsfähige und schwerlastfähige Straßenverbindung. Der Planungsbeginn für die Verlängerung dieser Industriestraße nach Mönchhagen ist essentiell für die Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre, insbesondere zwischen Standort und Kaikante im Seehafen.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	105 ha, davon ca. 35 ha kreisfreie Stadt Rostock, ca. 70 ha Landkreis Rostock (Gemeinde Mönchhagen)
	Freie Fläche	105 ha (=100%)
	Angesiedelte Branchen	-
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	-
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Rostock: ca. 10 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 15 Hamburg: 2h 00
	Akzeptanz vor Ort	Widerstände durch Anwohner und Gemeinde Mönchhagen. Der weitere Planungsprozess ist hierdurch aktuell blockiert. Nächstgelegene Wohnbebauung ca. 200 m (Nienhagen)

Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock, S. 43; Amt für Raumordnung und Landesplanung Region Rostock; Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock; Investguide MV; Rostock Business; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 15: Rostock-Poppendorf

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		GI (Industriegebiet)
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Kein direkter Anschluss Bundesstraße/ BAB vorhanden. Anschluss an die B105 in ca. 7 km Entfernung, Anschluss an die A19 (AS Rostock-Ost) in ca. 11 km Entfernung.
	Gleisanschluss	Ja
	Kaikante	Nein. Über mehrere Pipelines besteht jedoch ein direkter Anschluss an den Seehafen Rostock (Chemiehafen) für Flüssiggüter/ chemische Produkte, deren Mitnutzung mit dem Eigentümer YARA verhandelbar ist. Straßenseitig etwa 15 km Entfernung.
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Erreichbarkeit straßenseitig ggf. eingeschränkt. Über direkten Gleisanschluss gute Erreichbarkeit gewährleistet.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	250 ha
	Freie Fläche	100 ha (=40%)
	Angesiedelte Branchen	Chemie
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	YARA GmbH & Co. KG (Produktion von Düngemitteln und Industriechemikalien)
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	230
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Rostock: ca. 15 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 15 Hamburg: 2h 00
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung ca. 500 m (Poppendorf)

Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock, S. 43; Amt für Raumordnung und Landesplanung Region Rostock; Investguide MV; Wirtschaftsförderung LK Rostock GmbH; http://www.yara.de/about/production_in_germany/index.aspx; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 16: Rostock-Poppendorf-Nord

Status der Planung		Vorbehaltsgebiet (unbeplant)
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		-
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Kein direkter Anschluss Bundesstraße/ BAB vorhanden. Anschluss an die B105 in ca. 2,5 km Entfernung, Anschluss an die A19 (AS Rostock-Ost) in ca. 7 km Entfernung.
	Gleisanschluss	Ja, über vorhandenen Gleisanschluss des direkt angrenzenden Standorts Rostock-Poppendorf
	Kaikante	Nein. Über vorhandene Pipelines am benachbarten Standort Rostock-Poppendorf (siehe Tabelle 15) besteht jedoch ein direkter Anschluss an den Seehafen Rostock (Chemiehafen) für Flüssiggüter/ chemische Produkte. Straßenseitig etwa 14 km Entfernung.
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Erreichbarkeit straßenseitig ggf. eingeschränkt. Über direkten Gleisanschluss gute Erreichbarkeit gewährleistet.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	341 ha
	Freie Fläche	341 ha (=100%)
	Angesiedelte Branchen	-
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	-
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Rostock: ca. 12 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 15 Hamburg: 2h 00
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung je ca. 200 m (Volkenshagen und Vogtshagen)

Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock, S. 43; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 17: Rostock Seehafen-Ost

Status der Planung		Vorbehaltsgebiet (unbeplant)
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		-
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Interne Schwerlasttrasse zur Verbindung mit dem bestehenden Seehafen vorgesehen. Darüber direkter Anschluss an die A19 (AS Rostock-Überseehafen bzw. zur in Planung befindlichen zweiten Anschlussstelle im Bereich des Industriehafens).
	Gleisanschluss	Vorgesehen
	Kaikante	Ja
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Sehr gut, interne Schwerlasttrasse zur Verbindung mit dem bestehenden Seehafen vorgesehen.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	200 ha
	Freie Fläche	200 ha (=100%)
	Angesiedelte Branchen	-
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	-
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Rostock: ca. 10 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 15 Hamburg: 2h 00
	Akzeptanz vor Ort	Marginale Widerstände bekannt. Ort Peez (< 10 Immobilien betroffen) muss umgesiedelt werden. Nächstgelegene Wohnbebauung ca. 300 m (Nienhagen)

Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock, S. 43; Regionales Flächenkonzept hafenaffine Wirtschaft Rostock; Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 18: Rostock Seehafen-West

Status der Planung		Vorbehaltsgebiet (unbeplant)
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		-
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Interne Schwerlasttrasse zur Verbindung mit dem bestehenden Seehafen vorgesehen. Darüber direkter Anschluss an die A19 (AS Rostock-Überseehafen).
	Gleisanschluss	Vorgesehen
	Kaikante	Ja
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Sehr gut, interne Schwerlasttrasse zur Verbindung mit dem bestehenden Seehafen vorgesehen.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	121 ha
	Freie Fläche	121 ha (=100%)
	Angesiedelte Branchen	-
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	-
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Rostock: ca. 11 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 15 Hamburg: 1h 50
	Akzeptanz vor Ort	Hohe Widerstände bekannt. Ort Krummendorf betroffen. Diverse Grundstücke von Umsiedlung betroffen (ca. 100 Grundstücke). Nächstgelegene Wohnbebauung < 100 m (Krummendorf)

Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock, S. 43; Regionales Flächenkonzept hafenaffine Wirtschaft Rostock; Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

3.1.3 Hafen Sassnitz-Mukran

Der Fährhafen Sassnitz hat sich in den letzten Jahren neben seiner Rolle als Fähr- und RoRo-Hafen zu einem Standort für Projektladung entwickelt. „Von 2009 – 2012 fungierte der Hafen u.a. als Basishafen für den Bau der Ostseegaspipeline zwischen Vyborg (Russland) und Lubmin (Deutschland). Das Firmenkonsortium Nord Stream hält die Erweiterung der Ostseepipeline um einen dritten oder sogar vierten Leitungsstrang für möglich.“³⁸ Im Rahmen dessen ist seit 2008 die EUPEC Pipeline Services GmbH, die die Rohre für die Nord-Stream-Pipeline ummantelte, angesiedelt. Die Anlagen sind momentan nicht in Betrieb. „Mit der Hafenerweiterung Süd entsteht derzeit ein neues Offshore-Terminal [mit einer Gesamtfläche von ca. 10 ha], was den Hafenstandort als zuverlässigen und starken Partner für die Umsetzung von zukünftigen Offshore-Windkraftprojekten etabliert.“³⁹ Etwa 6 ha sind bereits fertiggestellt. Hier werden ab Beginn 2014 EnBW/ Siemens Komponenten für den Offshore-Windpark Baltic 2 vormontieren. Zudem ist die Firma EUROS (Produktion von Rotorblättern), seit Anfang 2013 im Hafen angesiedelt.

Der Hafen ist seeseitig mit ca. 10,50 m Wassertiefe gut erreichbar.⁴⁰ In Bezug auf die Hinterlandanbindung besteht eine sehr gute infrastrukturelle schienenseitige Anbindung mit einem elektrifizierten Gleisanschluss und einem Rail Terminal mit Normalspur- sowie russischen Breitspurgleisen. Straßenseitig ist der Hafen über die B96 (bzw. soweit fertiggestellt über die B96n) an das Hinterland angebunden. „Die Bundesstraße B96n wurde zwischen der A20 im Bereich Grimmen bis zur AS Abtshagen als vierstreifige Straßenanbindung hergestellt und ist ab der Ortsumgehung Stralsund bis AS Bergen als zweistreifige Bundesstraße mit Zusatzfahrstreifen in Parallellage zur bestehenden Bundesstraße vorgesehen.“⁴¹ Die Realisierung bis Samtens ist dabei aktuell in Planung. Die Realisierung des Nordabschnittes von Samtens bis Bergen wurde aus finanziellen Gründen zunächst bis Ende 2019 zurückgestellt.⁴² Die Fertigstellung ist für den Hafen von enormer Bedeutung, da aktuell auf der Strecke kapazitative Engpässe bestehen und für Schwerlastverkehre nur eine eingeschränkte Erreichbarkeit besteht (u.a. zu enger Straßenquerschnitt zwischen Strüßendorf und Ralswiek auf ca. 1 km Länge sowie vorhandene Baumallee). Neben dem geplanten Ausbau der B96n besteht auch hier eine Planung zur Beseitigung dieses Engpasses. Kapazitätsprobleme bestehen insbesondere in den Sommermonaten, wenn sich der durch den Fährbetrieb des Hafens induzierte touristische Verkehre mit dem allgemein in den Sommermonaten hohen sonstigen touristischen Verkehrsaufkommen überlagert und so die Erreichbarkeit des Hafens beeinträchtigt. Die Bedeutung der straßenseitigen Anbindung wird sich tendenziell weiter erhöhen, da sich der Modal Split zugunsten der Straße verschieben wird.⁴³

³⁸ <http://www.faebrhafen-sassnitz.de>

³⁹ <http://www.faebrhafen-sassnitz.de>

⁴⁰ Vgl. <http://www.faebrhafen-sassnitz.de>

⁴¹ <http://www.deges.de/Projekte/VDE-Zubringer/VDE-Zubringer-B-96n-Stralsund-Ruegen/VDE-Zubringer-B-96n-Stralsund-Ruegen-K164.htm>

⁴² Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, 2014

⁴³ Vgl. Kapitel 2.2.2

Die A20 ist über die B96/B96n in etwa 70 km erreichbar und stellt einen wichtigen Beitrag zur Erreichbarkeit der peripheren Region Rügen und zur Verbindung des Hafens mit Wirtschaftsregionen im Hinterland dar. Im Folgenden ist das Standortprofil des Standorts „Sassnitz-Mukran“ dargestellt. Dieses beinhaltet das Industriegebiet Sassnitz-Mukran-Lietzow als Teilfläche des Gesamtstandorts.

Tabelle 19: Sassnitz-Mukran

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert (für Teilflächen, u.a. Industriegebiet Sassnitz-Mukran-Lietzow). Ansonsten FNP vorhanden. Die Umsetzung eines B-Plans hängt mit der Lösung der dort vorhandenen Abwasserproblematik zusammen. Ohne die Lösung dieser Problematik kann auf einem großen Teil der vorhanden freien Flächen keine Ansiedlung erfolgen.
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		Teilflächen mit B-Plan: GI (Industriegebiet) Teilflächen mit FNP: G (Gewerbliche Bauflächen), Bahnanlagen
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Direkte Anbindung an die B96. Über diese bzw. soweit bereits fertiggestellt über die B96n (Planungen für den weiteren Ausbau bis Samtens und nach 2019 bis Bergen bestehen) ist die A20 (AS Stralsund bzw. AS Grimmen-Ost) in etwa 70 km erreichbar. In den Sommermonaten bestehen Kapazitätsprobleme durch hohes Verkehrsaufkommen, welche die Erreichbarkeit des Hafens einschränken.
	Gleisanschluss	Ja, 2-gleisig elektrifiziert mit höchster Streckenklasse D4. Einziger deutscher Seehafen mit Normalspur und russischer Breitspur (Spurweite: 1520mm).
	Kaikante	Ja
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehr sowie sperrige, große Gütertransporte	Erreichbarkeit straßenseitig nur sehr eingeschränkt gegeben, u.a. durch zu engen Straßenquerschnitt zwischen Strüßendorf und Ralswiek auf ca. 1 km Länge sowie vorhandene Baumallee (Planungen zur Beseitigung des Engpasses bestehen). Über direkten Gleisanschluss gute Erreichbarkeit gewährleistet.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	Ca. 360 ha, davon 35 ha Industriegebiet Sassnitz-Mukran-Lietzow
	Freie Fläche	170ha (=47%), davon 35 ha Industriegebiet Sassnitz-Mukran-Lietzow
	Angesiedelte Branchen	Offshore-Windenergie, Projektladungsumschlag, Massengutumschlag, Nahrungsmittel
	Bedeutende angesiedelte Unternehmen	BUSS Sea Terminal Sassnitz als Logistikdienstleister, seit 2005 EnBW/ Siemens (Offshore-Terminal, Assembly von Windturbinen und Rotorblättern), ab Anfang 2014, EUROS (Produktion von Rotorblättern), seit Anfang 2013 VIELA Export GmbH (Getreideumschlag), Mobil Baustoffe (Herstellung von Tunnelstücken für die Kopenhagener U-Bahn), Euro-Baltic (Fischverarbeitung)
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	Aktuell ca. 300-350 direkt Beschäftigte im Hafen Sassnitz, mit vollständiger Betriebsaufnahme durch EnBW/ Siemens im Offshore-Hafen wird dies bis Mitte 2014 auf voraussichtlich 500-600 ansteigen.

Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Stralsund-Greifswald: ca. 45 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 3h 05 Hamburg: 3h 05
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung ca. 300 m (Dubnitz); Sassnitz ca. 3 km

Quelle: Regionaler Raumentwicklungsplan Vorpommern; Investguide MV; Fährhafen Sassnitz, BUSS Sea Terminal Sassnitz; DIN EN 15528 (Streckenklassen Gleistrassen); Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

3.1.4 Hafen Stralsund

Der Hafen Stralsund schlägt zu einem wesentlichen Teil Schütt- und Stückgüter um. Die Gütergruppen Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse sowie Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft, Fische und Fischereierzeugnisse bilden die wichtigsten Gütergruppen mit zusammen rund 80% Anteil am Gesamtumschlag.⁴⁴ Neben diesem konventionellen Güterumschlag ist der Standort charakterisiert durch einen Werftbetrieb einschließlich angeschlossenen Unternehmen der metallverarbeitenden Industrie⁴⁵.

Mit einem Tiefgang von ca. 6,60 m ist der Hafen Stralsund wasserseitig gut erreichbar. Schienen- und Straßenseitig besteht ebenfalls eine Anbindung in guter Qualität. Überdies besteht ein Zugang zum Binnenwasserstraßennetz, über den jedoch aktuell keine relevanten Hinterlandverkehrsmengen zu- oder abfließen.⁴⁶

In direkter Hafenlage bestehen in Stralsund keine Flächenpotentiale für die weitere Ansiedlung von Unternehmen. Für Unternehmensansiedlung stehen in Stralsund Flächenpotentiale an vier Gewerbe-/ Industriestandorten, die jedoch keinen direkten Zugang zur Kai-kante haben und sich z.T. in ungünstiger Lage hinsichtlich der Erreichbarkeit des Hafens befinden. Die Standorte sind:

- Industrie- und Gewerbegebiet Lüdershagen
- Gewerbegebiet Stadtkoppel
- Gewerbegebiet Grünhufe
- Gewerbegebiet ehem. Ölspaltanlage

Das Flächenpotential der vier Standorte summiert sich auf ca. 20 ha verfügbarer Flächen, wobei Flächen von > 1 ha nur noch in zwei der vier Teilstandorte verfügbar sind. Im folgenden Standortprofil sind die o.g. vier Standorte als Teilstandorte definiert und gemeinsam betrachtet und dargestellt. Sofern möglich, wurden Werte für den Gesamtstandort „Stralsund“ kumuliert.

⁴⁴ Vgl. Kapitel 2.1.3

⁴⁵ Vgl. WFG Vorpommern, 2012

⁴⁶ Vgl. Kapitel 2.2.3

Tabelle 20: Stralsund

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert für alle 4 Teilstandorte.
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		Lüdershagen: GI (Industriegebiet) Stadtkoppel, Grünhufe und ehem. Ölspaltanlage: GE (Gewerbegebiet)
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	2 der 4 Teilstandorte (ehem. Ölspaltanlage und Grünhufe) sind direkt an eine Bundesstraße angebunden: B96 bzw. B105; die anderen Standorte sind in wenigen Kilometern ebenfalls gut an das Bundesstraßennetz angebunden. Die A20 ist von allen Teilstandorten in < 30 km erreichbar.
	Gleisanschluss	Nein
	Kaikante	Nein, Entfernung straßenseitig zwischen 2 km (ehem. Ölspaltanlage) und 8 km (Grünhufe)
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Keine Einschränkungen für die Teilstandorte (ehem. Ölspaltanlage und Grünhufe) aufgrund der direkten Anbindung an eine Bundesstraße. Die 2 anderen Teilstandorte sind ggf. nur eingeschränkt für Schwerlastverkehre erreichbar.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	Lüdershagen: ca. 52 ha Stadtkoppel: ca. 5 ha Grünhufe: ca. 17,5 ha ehem. Ölspaltanlage: ca. 6 ha SUMME: 80,5 ha
	Freie Fläche	Lüdershagen: ca. 10 ha Stadtkoppel: ca. 0,5 ha Grünhufe: ca. 8,5 ha ehem. Ölspaltanlage: ca. 1 ha SUMME: ca. 20 ha (=25%), davon 10 ha GI und 10 ha GE
	Angesiedelte Branchen	Vorwiegend kleinere Gewerbebetriebe
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	-
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	Nicht bekannt
Allgemeine Lage-kriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Stralsund Greifswald: < 5 km (Stralsund)
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 30 Hamburg: 2h 25
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung z.T. < 100 m

Quelle: Regionaler Raumentwicklungsplan Vorpommern; Investguide MV; Invest in Vorpommern; Google Maps

3.1.5 Hafen Vierow

Am Hafen Vierow werden vorwiegend Getreide, Futtermittel, Ölsaaten sowie andere Ernährungsgüter umgeschlagen. Die Firma VIELA Export GmbH ist hier angesiedelt und momentan einziger Nutzer des Hafens. Es besteht eine Kooperation mit dem Hafen Sassnitz-Mukran, in dem die VIELA Export GmbH ebenfalls Getreide und andere Schüttgüter lagert und umschlägt.

Der Hafen ist wasserseitig mit einem Tiefgang von 6,50 m erreichbar und landseitig mit einem Gleisanschluss ausgestattet. Die straßenseitige Hinterlandanbindung ist über kommunale und Landesstraßen gewährleistet. Die B109 ist in etwa 15 km Entfernung über die L262 erreichbar. Die A20 befindet sich in etwa 35 km Entfernung.

Es besteht Flächenpotential durch eine 25 ha umfassende, beplante Entwicklungsfläche, auf der bislang keine Ansiedlung stattfand.

Tabelle 21: Vierow

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert.
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		GI (Industriegebiet)
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Kein direkter Anschluss an BAB oder Bundesstraßen vorhanden. Die B109 ist in ca. 15 km Entfernung über die L262 erreichbar. Die A20 befindet sich ca. 35 km entfernt. Im Bereich Greifswald bestehen Nadelöhre, die durch eine Verlängerung der Ortsumfahrung verbessert werden könnten.
	Gleisanschluss	Ja
	Kaikante	Ja
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehr sowie sperrige, große Gütertransporte	Eingeschränkte Erreichbarkeit aufgrund der Entfernung des Standorts zu Bundesstraßen bzw. der A20. Im Bereich Greifswald bestehen Nadelöhre, die die Erreichbarkeit für Schwerverkehre einschränken. Per Schiene uneingeschränkte Erreichbarkeit.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	25 ha
	Freie Fläche	25 ha (=100%)
	Angesiedelte Branchen	-
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	-
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Stralsund-Greifswald: ca. 18 km (Greifswald)
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 35 Hamburg: 2h 45
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung ca. 800 m (Vierow)

Quelle: Invest in Vorpommern; WFG Vorpommern; <http://www.hafen-vierow.de>; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

3.1.6 Hafen Wismar

Der Hafen Wismar ist nach Rostock der zweitgrößte Seehafen Mecklenburg-Vorpommerns gemessen an seinem Gesamtumschlag. Wichtigste Umschlaggütergruppen des Hafens sind Erzeugnisse der Landwirtschaft, Holz, Sekundärrohstoffe/ kommunale Abfälle und sonstige Abfälle, Steine und Erden, Nahrungs- und Genussmittel sowie chemische Erzeugnisse. Erwähnenswert ist in Wismar insbesondere das sog. Holzcluster Nord. Es gilt als gut etabliertes und wertschöpfungsbezogen gut verzahntes Unternehmens-Cluster, das durch die dynamischen Erwartungen für die Handelsmengenentwicklung für Holz und Holzwaren einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Hafenstandorts Wismar leistet. Als angesiedelte Unternehmen in diesem Bereich sind u.a. die Egger Holzwerkstoffe Wismar GmbH & Co. KG, German Pellets GmbH, Ilim Nordic Timber GmbH & Co. KG, Hwn Holz Werke Nord GmbH sowie die Hütteman Wismar GmbH & Co.KG zu nennen.

Weitere nennenswerte Akteure im Hafen sind beispielsweise K+S, die Salze und Düngemittel umschlagen, sowie verschiedene Maschinenbauunternehmen, u.a. die Kenersys GmbH im Bereich Offshore-Komponenten sowie die Hanse Drehverbindungen GmbH & Co. KG. Für zukünftige Ansiedlungen wird aus Sicht des Hafens insbesondere in den Bereichen Recycling sowie für die Ernährungswirtschaft Wachstumspotential gesehen.

Beim Seehafen Wismar sind etwa 200 Mitarbeiter direkt beschäftigt. In der Hafenwirtschaft in Wismar sind insgesamt 3.300 Mitarbeiter direkt und indirekt beschäftigt.

Der Hafen ist mit einem Tiefgang von bis zu 8,40 m und einer Kailänge von 2.500 m wasserseitig gut erreichbar. Der Hafen ist landseitig zudem über Gleisanlagen und straßenseitig in guter Qualität an das Hinterland angebunden. Das Autobahnkreuz A14/A20 (Kreuz Wismar) ist in unter 10 km erreichbar.

Innerhalb des bestehenden Hafengebiets bestehen lediglich noch etwa 2,5 ha Entwicklungsflächen. Durch zudem vorhandene Flächenpotentiale auf Basis vorhandener externer Erweiterungsflächen im Umfang von 12 ha besteht insgesamt ein Flächenpotential von 14,5 ha.⁴⁷ Im „Regionalen Flächenkonzept hafenauffine Wirtschaft Wismar“ von 2012 wurde ein Flächenbedarf von insgesamt 135 ha ermittelt, wovon 25 ha auf Hafenflächen sowie 110 ha auf hafenauffine bzw. hafennahe Ansiedlungsflächen entfallen.⁴⁸ Zur Deckung dieser Flächenbedarfe können die Standorte Wismar/ Hornstorf-Müggensburg sowie Wismar-Kritzow beitragen, die im Folgenden mit Standortprofilen dargestellt sind.

⁴⁷ Vgl. Hansestadt Wismar et al., 2012

⁴⁸ Vgl. Hansestadt Wismar et al., 2012

Tabelle 22: Wismar/ Hornstorf-Müggenburg

Status der Planung		Vorranggebiet (unbeplant)
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		-
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Keine direkte Anbindung an eine Bundesstraße oder BAB vorhanden. Über die „Osttangente“ sind jedoch die A14 (AS Kritzow) sowie die B105 in ca. 2 km erreichbar.
	Gleisanschluss	Nein, noch keine Planungen vorliegend.
	Kaikante	Nein, straßenseitig etwa 5 km Entfernung
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Keine Einschränkungen durch nahegelegene Anbindung zur A14 (ca. 2 km) ohne Ortsdurchfahrten o.ä. über die „Osttangente“.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	ca. 50 ha
	Freie Fläche	ca. 50 ha (=100%)
	Angesiedelte Branchen	-
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	-
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt sowohl auf dem ACL-Korridor als auch auf dem Skandinavien-Berlin-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Schwerin: ca. 42 km Oberzentrum Rostock: ca. 58 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 20 Hamburg: 1h 20
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung < 100 m (Hornstorf)

Quelle: Seehafen Wismar; Logistikinitiative MV; Investguide MV; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 23: Wismar-Kritzow

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		GE (Gewerbegebiet)
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Sehr gute Erreichbarkeit durch direkten Anschluss an die B105 sowie die A14 (AS Kritzow).
	Gleisanschluss	Nein, Fläche wird von der Gleistrasse Wismar – Bad Doberan tangiert. Im Bedarfsfall wäre ein Abzweig herstellbar.
	Kaikante	Nein, straßenseitig etwa 6 km Entfernung
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Sehr gut, durch direkten Anschluss an die B105 sowie die A14 (AS Kritzow). Keine Einschränkungen
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	165 ha
	Freie Fläche	165 ha (=100%)
	Angesiedelte Branchen	-
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	-
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt sowohl auf dem ACL-Korridor als auch auf dem Skandinavien-Berlin-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Schwerin: ca. 42 km Oberzentrum Rostock: ca. 58 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 20 Hamburg: 1h 20
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung < 100 m (Kritzow)

Quelle: Seehafen Wismar; Logistikinitiative MV; Investguide MV; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

3.2 Landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte

Neben den Standorten für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen gibt es insgesamt acht landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte (Binnenstandorte). Dies sind die Standorte

- Airpark Rostock-Laage
- Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf
- Industriepark Parchim West
- Industriepark Schwerin
- MEGA Park Valluhn/ Gallin
- Neubrandenburg/ Trollenhagen
- Pasewalk sowie
- Pommerndreieck/ Grimmen.

Die Standorte weisen Gesamtgrößen zwischen 100 ha und 506 ha auf und sind infrastrukturell durch gute bis sehr gute Verkehrsanbindung charakterisiert. Für den Großteil der Standorte bestehen direkte oder nahezu direkte BAB-Anschlüsse. Vier der Standorte befinden sich im westlichen Mecklenburg-Vorpommern westlich der A19, drei Standorte befinden sich im östlichen Mecklenburg-Vorpommern entlang der A20 und der Airpark Rostock-Laage befindet sich im zentralen Mecklenburg-Vorpommern südöstlich der Stadt Rostock. Die acht Standorte sind im Folgenden mit Standortprofilen einzeln dargestellt.

Tabelle 24: Airpark Rostock-Laage

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		GI (Industriegebiet) und GE (Gewerbegebiet)
Verkehrs- anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Direkte Anbindung an die A19 (AS Rostock-Laage) sowie an die Bundesstraße B103.
	Gleisanschluss	Ja
	Kaikante	Nein (nicht relevant)
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Sehr gut, durch direkte Autobahn- und Bundesstraßenanbindung. Keinerlei Einschränkungen.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	506 ha
	Freie Fläche	470 ha (=93%)
	Angesiedelte Branchen	Automobilzulieferer, Logistikdienstleistungen
	Bedeutende angesiedelte Unternehmen	TNT Express (Logistikdienstleistungen) Oberaigner (Automobilzulieferer), seit 2012 TRW Airbag Systems (Automobilzulieferer) Flamm Precomp (Automobilzulieferer) Weitere Firmen (u.a. Autohäuser, Tankstelle, Logistikdienstleister) Ehemals ADAM NORD GmbH (Großdruckerei), mittlerweile in Insolvenz und Betrieb am Standort eingestellt
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	Ca. 1.200 direkt Beschäftigte
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Rostock: ca. 31 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 1h 55 Hamburg: 1h 50
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung < 100 m (Weitendorf)

Quelle: Stadt Laage; Rostock Airport; Amt für Raumordnung und Landesplanung Region Rostock; Investguide MV; http://www.b4bmv.de/nachrichten/mittleres-mecklenburg_artikel,-Baustart-fuer-Zulieferwerk-in-Laage_arid,102356.html; <http://www.rostock-airport.de/de/business-und-aviation/gewerbegebiet-airpark/>; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 25: Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert (für Teilfläche von ca. 12 ha), ansonsten Vorrang-/ Vorbehaltsgebiet (unbeplant)
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		GI (Industriegebiet) auf der beplanten Teilfläche (12 ha)
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Der Standort ist in etwa 1 km Entfernung an die A20 (AS Lüdersdorf) nahezu direkt an das Fernstraßennetz angeschlossen.
	Gleisanschluss	Nein
	Kaikante	Nein (nicht relevant)
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Sehr gut, durch nahezu direkten Autobahnanschluss. Keine Einschränkungen.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	100 ha, bestehend aus mehreren Teilflächen
	Freie Fläche	89 ha (=89%)
	Angesiedelte Branchen	Nahrungsmittelproduktion, Dienstleistung
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	Lieken AG, ehem. Kamps (Großbäckerei) Servitex Nord (Großwäscherei)
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	Ca. 300 direkt Beschäftigte
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt sowohl auf dem ACL-Korridor als auch auf dem Skandinavien-Berlin-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Lübeck (Schleswig-Holstein): ca. 13 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 40 Hamburg: 0h 55
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung ca. 400 m (Wahrsow)

Quelle: Regionaler Raumentwicklungsplan Westmecklenburg; Investguide MV;
<http://www.servitexnord.de>; <http://www.lieken.de>; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 26: Industriepark Parchim West

Status der Planung		Vorranggebiet
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		-
Verkehrs- anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Direkte Anbindung an die B191. Über diese ist die A24 (AS Neustadt-Glewe) in etwa 12 km erreichbar.
	Gleisanschluss	Nein, bei Bedarf realisierbar.
	Kaikante	Nein (nicht relevant)
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Gut, über direkten Anschluss an die Bundesstraße und Autobahnnähe. Keine Einschränkungen.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	236 ha
	Freie Fläche	236 ha (=100%)
	Angesiedelte Branchen	-
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	-
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem Skandinavien-Berlin-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Schwerin: ca. 45 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 1h 45 Hamburg: 1h 25
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung < 100 m (Parchim bzw. Neuklockow)

Quelle: Regionaler Raumentwicklungsplan Westmecklenburg; Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg; GIS-Daten; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 27: Industriepark Schwerin

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		GI (Industriegebiet)
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Direkte Anbindung an die Bundesstraße B106 sowie die B321. Die A24 ist in ca. 16 km Entfernung und die A14 in ca. 8 km Entfernung über die B321 erreichbar. Es bestehen Vorplanungen für die Schaffung eines direkten Autobahnzubringers zur A14. Diese würde die bereits gute straßenseitige Anbindung nochmals optimieren.
	Gleisanschluss	Nein, es bestehen aber Planungen für einen Gleisanschluss in mehreren Optionen, u.a. über eine direkt angrenzende vorhandene Gleistrasse im Nordosten des Industrieparks.
	Kaikante	Nein (nicht relevant)
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Erreichbarkeit gewährleistet, der Bau des Autobahnzubringers (s.o.) würde die Erreichbarkeit für Schwerverkehre jedoch optimieren.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	350 ha
	Freie Fläche	223 ha (=64%)
	Angesiedelte Branchen	Luftfahrt/ Stahl- und Metallverarbeitung, Nahrungsmittelproduktion, Automotive, Verpackung, Energie
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	FLAMMAEROTEC GmbH & Co. KG (Luftfahrt-Zulieferer) Nestlé AG (Kaffee kapselwerk), im Bau PTS-precisions GmbH (Automobilzulieferer) Procap (Verpackung), Ansiedlung geplant Schweriner Abfallentsorgungs- und Straßenreinigungs GmbH (Bioabfallverwertungsanlage), Ansiedlung geplant
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	Aktuell ca. 300 direkt Beschäftigte. Nach Ansiedlung Nestlé (Ausbaustufe 1), Procap und SAS insgesamt ca. 800 direkt Beschäftigte.
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt sowohl auf dem ACL-Korridor als auch auf dem Skandinavien-Berlin-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Schwerin: ca. 8 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 00 Hamburg: 1h 15
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung ca. 300 m (Neu Pampow)

Quelle: Regionaler Raumentwicklungsplan Westmecklenburg; Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg; Amt für Wirtschaft und Liegenschaften Schwerin; Investguide MV; http://www.schwerin.de/?internet_navigation_id=649&internet_inhalt_id=605; <http://www.flamm-group.com>; http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/wm/?&pid=63709; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 28: MEGA Park Valluhn/ Gallin

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		GE (Gewerbegebiet)
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Direkte Anbindung an die A24 (Teilanschlussstelle Gallin/Valluhn in/aus Richtung Hamburg; Freigabe im September 2013). ⁴⁹ Die A24 ist in Richtung Osten über die AS Zarrentin in ca. 4 km erreichbar. Zudem direkte Anbindung an die B195.
	Gleisanschluss	Nein, bei Bedarf realisierbar.
	Kaikante	Nein (nicht relevant)
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Sehr gut, durch direkten Autobahnanschluss. Keine Einschränkungen
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	200 ha
	Freie Fläche	48 ha (=24%)
	Angesiedelte Branchen	Nahrungsmittelproduktion mit Schwerpunkt Fleisch/ Seafood sowie Kaffee, Automotive, Automobillogistik
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	Tchibo (Nahrungsmittelproduktion) EDEKA Nord (Nahrungsmittelproduktion, Fleischwerk) Mercedes Benz, (LKW-Ersatzteile und -Service) Marlin Seafood (Nahrungsmittelproduktion) Offergeld (Automobillogistik) Berschneider (Nahrungsmittelproduktion, Fleischwerk)
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	Ca. 3.000 direkt Beschäftigte
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt sowohl auf dem ACL-Korridor als auch auf dem Skandinavien-Berlin-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Schwerin: ca. 50 km Oberzentrum Lübeck (Schleswig-Holstein): ca. 65 km Oberzentrum Hamburg (Hamburg): ca. 65 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 10 Hamburg: 0h 50
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung ca. 800 m (Gallin)

Quelle: Regionaler Raumentwicklungsplan Westmecklenburg; Investguide MV;
<http://www.wflg.de/index.php/de/gewerbeflaechen/83-deutsch/216>; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

⁴⁹ Vgl. http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/_Service/Presse/Aktuelle_Pressemitteilungen/?&pid=56768

Tabelle 29: Neubrandenburg/ Trollenhagen

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert seit 2005 (Änderung 2008)
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		überwiegend GI (Industriegebiet) (ca. 60 %), daneben GE (Gewerbegebiet), untergeordnet GE(e) (eingeschränktes Gewerbegebiet)
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Kein direkter Anschluss Bundesstraße/ BAB vorhanden. Anschluss über die L 35 (ehem. B 96/großräumige Straßenverbindung) in 1,5 km Entfernung. Anschluss an die A20 (AS Neubrandenburg-Nord) in ca. 8 km Entfernung.
	Gleisanschluss	Nein, nicht vorhanden und nicht vorgesehen.
	Kaikante	Nein (nicht relevant)
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Erreichbarkeit gegeben. Ggf. Einschränkungen durch fehlende direkte Bundesstraßen- bzw. BAB-Anbindung.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	130 ha
	Freie Fläche	126 ha (=97%)
	Angesiedelte Branchen	Keine. Flächenenerwerb für die Ansiedlung Maschinen-/ Anlagenbau erfolgt.
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	Bisher noch keine Firmenansiedlung erfolgt, aber Flächenenerwerb im Umfang von ca. 4 ha durch ein dänisches Unternehmen für den Bau von Heizkessel-Anlagen. Erteilte Baugenehmigungen für die Produktionsanlagen wurden jedoch auf Antrag des Vorhabenträgers mehrfach verlängert – jüngst am 06.01.2014.
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf keinem der Korridore
	Nähe zu Oberzentren	Neubrandenburg: ca. 7 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 00 Hamburg: 2h 50
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung < 100 m (Trollenhagen)

Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte, S. 68ff; Amt für Raumordnung und Landesplanung; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 30: Pasewalk

Status der Planung		Vorranggebiet, rechtsverbindlicher B-Plan existiert für eine Teilfläche von 20 ha. Für weitere 90 ha besteht ein FNP
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		Beplante Teilfläche 20 ha: GI (Industriegebiet) FNP-Fläche 90 ha: G (gewerbliche Baufläche)
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Nahezu direkter Anschluss an die Bundesstraße B104 vorhanden. Diese ist in < 0,5 km Entfernung erreichbar. Über die B104 ist die A20 (AS Pasewalk-Süd) in ca. 6 km erreichbar.
	Gleisanschluss	Nein, bei Bedarf realisierbar.
	Kaikante	Nein (nicht relevant)
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Gut, Erreichbarkeit durch nahezu direkten Anschluss an die B104 gewährleistet.
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	155 ha
	Freie Fläche	155 ha (=100%)
	Angesiedelte Branchen	-
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	Sondernutzung des unbeplanten Teils für ein Solarfeld als Zwischennutzung. Dies stellt jedoch keine Ansiedlung im Sinne der Entwicklung des Industriestandorts dar. Zudem findet diese Zwischennutzung auf den unbeplanten Teilflächen statt des Standorts statt.
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	-
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf keinem der Korridore
	Nähe zu Oberzentren	Stettin (Polen): ca. 45 km Neubrandenburg: ca. 55 km
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 1h 30 Hamburg: 3h 05
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung < 100 m (Marienhof/ Pasewalk)

Quelle: Investguide-MV; Förder- und Entwicklungsgesellschaft Uecker-Region mbH; Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

Tabelle 31: Pommerndreieck/ Grimmen

Status der Planung		Rechtsverbindlicher B-Plan existiert.
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		GI (Industriegebiet)
Verkehrs- anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	Direkter Anschluss an die A20 (AS Grimmen Ost) und B194.
	Gleisanschluss	Nein
	Kaikante	Nein (nicht relevant)
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre sowie sperrige, große Gütertransporte	Sehr gut, durch direkten Autobahnanschluss. Keine Einschränkungen
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	299 ha
	Freie Fläche	269 ha (=89%)
	Angesiedelte Branchen	Gastronomie, Tankstelle, Nahrungsmittelproduktion
	Bedeutsame angesiedelte Unternehmen	McDonald's Star Tankstelle Biosanica Manufaktur GmbH (Trockenobst-Produktion), seit Sept. 2013
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	Ca. 50 - 60 direkt Beschäftigte (davon 15 bei Biosanica)
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	Liegt auf dem ACL-Korridor
	Nähe zu Oberzentren	Oberzentrum Stralsund-Greifswald: ca. 23 km (Greifswald) bzw. ca. 32 km (Stralsund)
	Nähe zu Berlin/ Hamburg (Reisezeit per PKW in Min.)	Berlin: 2h 15 Hamburg: 2h 10
	Akzeptanz vor Ort	Keine Widerstände bekannt. Nächstgelegene Wohnbebauung < 100 m (Appelshof)

Quelle: Invest in Vorpommern; Investguide-MV, <http://www.pommerndreieck.de/informationen/flaechenangebot.html>; http://www.focus.de/regional/mecklenburg-vorpommern/unternehmen-biosanica-startet-trockenobst-produktion-am-pommerndreieck_aid_1094817.html; Google Maps

Lage: Siehe Karte im Anhang

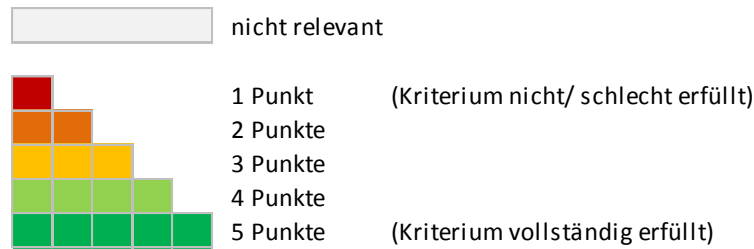
4 Evaluation der Gewerbe- und Industrieflächen

Auf Basis der erfolgten Analyse der Gewerbe- und Industrieflächen wird im folgenden Kapitel eine Evaluation der 21 Standorte mithilfe eines Scoring-Modells vorgenommen. Die in der Analyse identifizierten Aussagen zu den Standorten in Bezug auf die **Kriterien** werden in einer Bewertungsmatrix mit einem fünfstufigen Punktwertverfahren evaluiert und dargestellt. Als Bewertungskriterien werden herangezogen:

- Status der Planung
- Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung
- Verkehrsanbindung
 - Straße
 - Gleisanschluss
 - Kaikante
 - Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre
- Flächenangebot und –nachfrage
 - Gesamtfläche
 - freie Fläche
 - angesiedelte Branchen und Unternehmen
 - Beschäftigungseffekte
- Allgemeine Lagekriterien
 - Lage in Bezug auf die zwei definierten Betrachtungskorridore
 - Nähe zu Oberzentren
 - Nähe zu Berlin/ Hamburg
 - Akzeptanz vor Ort

Die in der Bewertungsmatrix vergebenen Punkte werden mit einer „Ampel-Skala“ von Rot bis Grün visualisiert. Parallel vergrößert sich zur Verbesserung der Lesbarkeit der „Ausschlag“ der Balken je nach Anzahl der vergebenen Punkte. Der vereinfachte Bewertungsschlüssel ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 13: Vereinfachter Bewertungsschlüssel Evaluation



Quelle: Eigene Darstellung, UNICONSLT, 2014

Der *detaillierte Bewertungsschlüssel* für jedes Kriterium ist im Anhang⁵⁰ dokumentiert.

Im Anschluss an die Evaluation findet eine Rangfolgenbildung differenziert nach Schlüsselbranchen statt, die für die zukünftige Ansiedlung von Unternehmen an den untersuchten Standorten interessant sind. Dies erfolgt mithilfe eines branchenspezifischen Gewichtungsschlüssels, mit dem die zuvor vergebenen Punktwerte multipliziert werden und zu einem Gesamtpunktwert je Standort addiert werden. Dabei enthält der Gewichtungsschlüssel einer Branche die Faktoren, mit denen jedes der genutzten Kriterien aus der vorangegangenen Analyse gewichtet wird (von 0-100%).

Schließlich werden anhand der durchgeführten Evaluation die Potentiale der Standorte abgeleitet und Maßnahmen benannt, mittels derer die in Kapitel 2 ermittelten Mengenpotentiale der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 optimal ausgeschöpft werden können und die dazu beitragen, auf Entwicklungstrends durch eine zukunftsorientierte strategische Ausrichtung vorbereitet zu sein.

⁵⁰ Vgl. Anhang 21: Detaillierter Bewertungsschlüssel Evaluation der Standorte

4.1 Gesamtbewertung der Standorte

4.1.1 Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen

Die folgende Tabelle zeigt die Bewertung der Standorte für die Ansiedlung *hafenaffiner* Gewerbe- und Industrieunternehmen nach o.g. Methodik.

Abbildung 14: Evaluation der Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen

		Energie- und Technologiepark Lubmin	Bentwisch	Dummerstorf	Rostock- Mönchhagen *	Rostock- Poppendorf	Rostock- Poppendorf-Nord	Rostock Seehafen-Ost	Rostock Seehafen-West	Sassnitz-Mukran **	Stralsund ***	Vierow	Wismar/ Hornstorf- Müggenburg	Wismar-Kritzow	Durchschnitt
Status der Planung															
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung															
Verkehrsanbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)														
	Gleisanschluss														
	Kaikante														
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre														
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche														
	Freie Fläche														
	Anteil angesiedelter Branchen an Schlüsselbranchen														
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen														
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore														
	Nähe zu Oberzentren														
	Nähe zu Berlin/ Hamburg														
	Akzeptanz vor Ort														

* Kriterium 'Status der Planung' mit 4 Punkten bewertet, da für Teile der Fläche bereits ein FNP besteht.; Die Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre wurde als eingeschränkt bewertet (3 Punkte), da noch keine konkreten Planungen für eine schwerlasfähige Straße an das GVZ vorliegen.

** Trotz vorhandener B-Pläne für Teilflächen wurden für das Kriterium 'Status der Planung' nur 4 Punkte vergeben. Grund: Entwicklungshemmnisse durch bislang ungelöste Abwasserproblematik für weite Teile der nicht beplanten Teilflächen. Trotz der direkten Anbindung an die B96/ B96n wurde die straßenseitige Anbindung als mangelhaft (2 Punkte) bewertet. Grund: Kapazitätsprobleme insbesondere in den Sommermonaten (vgl. Kapitel 3.1.2 der Studie).

*** Für das Kriterium 'Klassifizierung nach BauNVO' wurden 4 Punkte vergeben. Da 3 der 4 Teilflächen als GE-Flächen ausgewiesen sind. Am Standort Lüdershagen bestehen GI-Flächenpotentiale. Die 'Verkehrsanbindung Straße' wurde mit 4 Punkten bewertet, da 2 der 4 Teilstandorte direkt an Bundesstraßen angebunden sind und die 2 übrigen Teilstandorte in Bundesstraßennähe liegen. Die 'Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre' wurde mit 4 Punkten bewertet, da für einzelne teilstandorte ggf. Einschränkungen möglich erscheinen. 2 Teilstandorte sind uneingeschränkt erreichbar.

Quelle: Eigene Darstellung, UNICONSLT, 2014

In der Evaluation der **Standorte für die Ansiedelung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen** (vgl. Abbildung 14) wird deutlich, dass für weniger als die Hälfte der hafenaffinen Standorte in Bezug auf den Status ihrer Planung zumindest für Teilflächen ein rechtsverbindlicher B-Plan vorliegt. Die vorhandenen Flächenpotentiale stehen also zu einem Großteil kurzfristig nicht oder nur bedingt zur Ansiedlungsakquise zur Verfügung. Insbesondere im Raum Rostock besteht diesbezüglich eine Unterversorgung. Lediglich für den Standort Rostock-Poppendorf existiert ein rechtsverbindlicher B-Plan (mit Klassifizierung GI). In Rostock-Mönchhagen existiert für Teilflächen zumindest ein Flächennutzungsplan. Keine der beiden Flächen hat jedoch einen direkten Zugang zur Kaikante.

Die verkehrliche Anbindung der hafenaffinen Standorte ist im Durchschnitt als gut zu bewerten. Für drei Standorte (Lubmin, Sassnitz-Mukran und Vierow) bestehen aber deutliche Verbesserungspotentiale für die straßenseitige Anbindung – auch mit Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Standorte für Schwerlastverkehre. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da es sich um die einzigen drei Standorte mit direktem Zugang zur Kaikante handelt, bei denen aufgrund eines existierenden B-Plans (weitere) kurzfristige Ansiedlungserfolge erzielbar wären.

Die umfassendsten bisherigen Ansiedlungserfolge können die Standorte Lubmin und Sassnitz-Mukran aufweisen – auch hier ist der enge Bezug von vorhandenen Kaikantenflächen mit zur Flächennachfrage erkennbar. In Bezug auf allgemeine Lagekriterien ist feststellbar, dass sämtliche Standorte in relativ großer Entfernung (> 60 Minuten Reisezeit) von den Wirtschaftszentren Hamburg und Berlin entfernt liegen, sich jedoch (mit Ausnahme der Standorte Sassnitz-Mukran, Wismar-Hornstorf-Müggenburg sowie Wismar-Kritzow) in unmittelbarer Nähe von Oberzentren befinden, was bspw. in Bezug auf verfügbare Arbeitskräftepotentiale von Bedeutung ist.

4.1.2 Landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte

Die folgende Tabelle zeigt die Bewertung der *landesweit bedeutsamen* gewerblichen und industriellen Großstandorte für die Ansiedelung von Unternehmen nach o.g. Methodik.

Abbildung 15: Evaluation der landesweit bedeutsamen gewerblichen und industriellen Großstandorte

		Airpark Rostock-Laage *	Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf **	Industriepark Parchim West	Industriepark Schwerin	MEGA Park Valluhn/ Gallin	Neubrandenburg/Trollenhagen ***	Pasewalk ****	Pommern-dreieck/ Grimmen *****	Durchschnitt
Status der Planung										
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung										
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)									
	Gleisanschluss									
	Kaikante									
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre									
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche									
	Freie Fläche									
	Anteil angesiedelter Branchen an Schlüsselbranchen									
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen									
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore									
	Nähe zu Oberzentren									
	Nähe zu Berlin/ Hamburg									
	Akzeptanz vor Ort									

* Die 'Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung' weist GI- und GE-Flächen aus. Für die Bewertung wurden 5 Punkte vergeben.

** Das Kriterium 'Status der Planung' wurde mit 5 Punkten bewertet, da für Teilflächen ein rechtverbindlicher B-Plan vorliegt.

*** Die 'Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung' weist GI-/ GE- und GE (e)-Flächen aus. Für die Bewertung wurden 5 Punkte vergeben, da der überwiegende Anteil der Flächen (ca. 60%) als GI-Fläche ausgewiesen ist. Der erfolgte Flächenerwerb durch ein Unternehmen der Branche Maschinen-/ Anlagenbau wird als Ansiedlung eines einzelnen Unternehmens aus einer Schlüsselbranche gewertet. Beschäftigungseffekte gibt es aufgrund des noch nicht erfolgten Baubeginns noch keine.

**** Der Status der Planung wird mit der vollen Punktzahl bewertet, da auf einer ausreichend großen Teilfläche von 20 ha bereits ein B-Plan existiert, der kurzfristig Ansiedlungen ermöglicht.

***** Als angesiedelte Schlüsselbranchen wurde nur die Biosanica Manufaktur GmbH (Nahrungsmittelproduktion) gewertet.

Quelle: Eigene Darstellung, UNICONSLT, 2014

Im Vergleich zu den hafenaffinen Standorten fällt auf, dass die **landesweit bedeutsamen gewerblichen und industriellen Großstandorte (Binnenstandorte)** hinsichtlich ihres Planungsstatus (mit Ausnahme von Parchim) an allen Standorten (zumindest für Teilflächen) rechtsverbindliche B-Pläne vorliegen haben, welche auch kurzfristig Unternehmensansiedlungen ermöglichen. In vielen Fällen sind an den Standorten auch bereits Unternehmensansiedlungen erfolgt. Die verkehrliche Anbindung ist über alle Standorte hinweg in sehr guter Qualität realisiert, jedoch fokussiert auf eine straßenseitige Anbindung. An nur einem Standort (Airpark Rostock-Laage) ist aktuell ein Gleisanschluss vorhanden, an einzelnen weiteren Standorten gibt es Planungen hierzu.

Als Standortfaktor führte die luftseitige Erreichbarkeit über die vorhandenen Regionalflughäfen Parchim, Neubrandenburg sowie den Flughafen Rostock-Laage zu keiner erkennbar höheren Ansiedlungsnachfrage als an Großgewerbestandorten ohne Flughafennähe. In Rostock-Laage wurden zwar sehr gute Ansiedlungserfolge mit hohen Beschäftigungseffekten erzielt, jedoch ohne einen erkennbaren Luftverkehrsbezug der Ansiedlungen (vorrangig Automobilzulieferer). Folglich sind andere Faktoren wie bspw. die Nähe zu den Wirtschaftsräumen Hamburg/ Berlin sowie die straßenseitige Erreichbarkeit offenbar ausschlaggebendere Ansiedlungsargumente. Insbesondere die Nähe zum Wirtschaftsraum Hamburg ist als Erfolgsfaktor für die Ansiedlungserfolge an den Standorten Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf, Industriepark Schwerin sowie MEGA Park Valluhn/ Gallin ablesbar. Gleichzeitig weisen peripherere Standorte mit verhältnismäßig großen Entfernungen zu Berlin oder Hamburg wesentlich schlechtere Bewertungen in Bezug auf Ansiedlungserfolge und Beschäftigungseffekte auf. Dies betrifft bspw. Neubrandenburg/ Trollenhagen, Pasewalk sowie das Pommerndreieck/ Grimmen, die keine oder nur geringe Ansiedlungen vorweisen.

4.2 Standortrangfolge differenziert nach Schlüsselbranchen

Für einzelne Schlüsselbranchen, die für die zukünftige Ansiedlung von Gewerbe- und Industrieunternehmen in Mecklenburg-Vorpommern von Relevanz sind, werden die Standorte im Folgenden durch eine Gewichtung der Bewertungskriterien den typischen Anforderungen der jeweiligen Schlüsselbranche entsprechend differenziert evaluiert. Die Gewichtung der Kriterien für die Schlüsselbranchen basiert dabei auf Annahmen der Berater. Es wird darauf hingewiesen, dass Ansiedlungskriterien auch von Unternehmen innerhalb einer Branche stark variieren können und lediglich eine typische, exemplarische Anforderungsgewichtung dargestellt wird.

Die Auswahl der exemplarischen Schlüsselbranchen ist an die definierten Schwerpunkbranchen der Invest in Mecklenburg-Vorpommern GmbH angelehnt.⁵¹ Für folgende Schlüsselbranchen wird beispielhaft eine Evaluation durchgeführt:

Branchen mit Relevanz für die Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen:

- *Hafen-/umschlagaffine* metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau, Offshore-Komponenten
- Rohstoffumschlag, Rohstoffverarbeitende Industrie, Chemie, Energie.

Branchen mit Relevanz für die landesweit bedeutsamen gewerblichen und industriellen Großstandorte:

- Automotive, Fahrzeugbau, Technologie, *nicht* hafen-/umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau
- Nahrungsmittelproduktion, Verpackung, Konsumgüter.

Einige der in der Gesamtbewertung der Standorte⁵² genutzten Kriterien sind als angebotsseitige KO-Kriterien zu verstehen, deren Erfüllung als erforderliche Voraussetzung für das Infragekommen einer Fläche zur Ansiedlung der Schlüsselbranchen anzunehmen ist. Folglich werden diese Kriterien nicht für die Bildung einer Rangfolge herangezogen. Dies betrifft folgende Kriterien: Status der Planung, Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung, Gesamtfläche, sowie Akzeptanz vor Ort.⁵³

⁵¹ Vgl. <http://www.gfw-mv.de/de/>

⁵² Vgl. Kapitel 4.1

⁵³ Sowohl ein rechtsverbindlicher B-Plan, als auch die darin benannte, für die jeweilige Schlüsselbranche notwendige Klassifizierung nach der Baunutzungsverordnung, sind Voraussetzung für die Ansiedlung entsprechender Unternehmen. Gleiches gilt für ein ausreichendes Gesamtflächenpotential. Diese Kriterien stellen somit keine Unterscheidungskriterien dar, die zu einer Rangfolgebildung der Standorte beitragen können, sondern sind als KO-Kriterien anzusehen. Gleiches gilt für die Akzeptanz vor Ort. Bei fehlender Akzeptanz wird die Verabschiedung eines FNP oder B-Plans ggf. gehemmt. Sofern B-Pläne mit entsprechend passender Klassifizierung für die Branche bestehen, kann also davon ausgegangen werden, dass eine entsprechende Berücksichtigung der Interessen anderer Nutzergruppen erfolgt ist.

Die Kriterien ‚Anteil angesiedelter Branchen an Schlüsselbranchen‘ sowie ‚Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen‘ werden ebenfalls für die Rangfolgenbildung nicht berücksichtigt, da diese hierfür im Rahmen der Evaluation nicht hinreichend differenziert bewertet wurden.⁵⁴ Die bereits erzielten Beschäftigungseffekte durch Unternehmensansiedlungen werden nicht berücksichtigt, da kein grundsätzlicher Zusammenhang zwischen am Standort bereits erreichten Beschäftigungseffekten und der Eignung eines Standorts zur Ansiedlung der jeweiligen Schlüsselbranche festgestellt werden kann.

Für die Bildung einer Standortrangfolge differenziert nach den vier o.g. exemplarischen Schlüsselbranchen verbleiben somit folgende Kriterien die aus nachfrageseitiger Sicht als Unterscheidungskriterien zwischen den Standorten herangezogen werden:

- Verkehrsanbindung:
 - Straße
 - Gleisanschluss
 - Kaikante
 - Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre
- Flächenangebot und –nachfrage:
 - Freie Fläche
- Allgemeine Lagekriterien:
 - Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore
 - Nähe zu Oberzentren
 - Nähe zu Berlin/Hamburg.

Für die genannten Schlüsselbranchen werden folgende **Gewichtungen der für ansiedlungsinteressierte Unternehmen relevanten** Bewertungskriterien unterstellt:

⁵⁴ Die vergebenen Punkte im Rahmen der Evaluation (vgl. Kapitel 4.1) bewerten, **ob** sich Schlüsselbranchen am Standort angesiedelt haben. Sie lassen jedoch keine Differenzierung zu, **welche** Branchen dies sind, und ob dies ggf. Ansiedlungsargumente für die jeweils betrachtete Schlüsselbranche (i.S. einer Clusterbildung) generiert.

Tabelle 32: Gewichtungsschlüssel differenziert nach Schlüsselbranchen

Exemplarische Schlüsselbranchen		Hafen-/ umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau, Offshore-Komponenten	Rohstoffumschlag, Rohstoffverarbeitende Industrie, Chemie, Energie	Automotive, Fahrzeugbau, Technologie, nicht hafen-/ umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau	Nahrungsmittelproduktion, Verpackung, Konsumgüter
Status der Planung		angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
Verkehrsanbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	15,0%	15,0%	35,0%	35,0%
	Gleisanschluss	10,0%	17,5%	10,0%	5,0%
	Kaikante	30,0%	35,0%	0,0%	0,0%
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre	10,0%	5,0%	10,0%	0,0%
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
	Freie Fläche	15,0%	12,5%	7,5%	7,5%
	Anteil angesiedelter Branchen an Schlüsselbranchen	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	5,0%	5,0%	5,0%	10,0%
	Nähe zu Oberzentren	10,0%	5,0%	17,5%	17,5%
	Nähe zu Berlin/ Hamburg	5,0%	5,0%	15,0%	25,0%
	Akzeptanz vor Ort	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
SUMME		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Quelle: UNICONSLT, 2014

Die detaillierten Berechnungstabellen zur Ermittlung der gewichteten Standortrangfolgen sind im Anhang dokumentiert.⁵⁵

Im Ergebnis ergeben sich folgende TOP 5-Rangfolgen für die zwei exemplarischen Schlüsselbranchen mit Relevanz für die **Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen**:

Für die Schlüsselbranche *hafen-/umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau, Offshore-Komponenten*:

Tabelle 33: TOP 5 Ranking Schlüsselbranche „hafen-/umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau, Offshore-Komponenten“

Standort	Rang	Score
Rostock Seehafen-Ost	1	4,80
Rostock Seehafen-West	2	4,65
Rostock-Poppendorf-Nord	3	4,00
Wismar-Kritzow	4	3,90
Rostock-Mönchhagen	5	3,85

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Hinweis: Es ist zu beachten, das Rostock Seehafen-West zum Zwecke der Entflechtung von Hafenfunktionen (vgl. Kapitel 3.1.2) nicht für Industrieansiedlungen sondern als Entwicklungsfläche für mit RoRo- und Fährverkehr in Zusammenhang stehenden Aktivitäten vorgesehen werden sollte.

Für die Schlüsselbranche *Rohstoffumschlag, Rohstoffverarbeitende Industrie, Chemie, Energie*:

Tabelle 34: TOP 5 Ranking Schlüsselbranche „Rohstoffumschlag, Rohstoffverarbeitende Industrie, Chemie, Energie“

Standort	Rang	Score
Rostock Seehafen-Ost	1	4,80
Rostock Seehafen-West	2	4,68
Sassnitz-Mukran	3	4,05
Rostock-Poppendorf-Nord	3	4,05
Rostock-Mönchhagen	5	3,93

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Hinweis: Es ist zu beachten, das Rostock Seehafen-West zum Zwecke der Entflechtung von Hafenfunktionen (vgl. Kapitel 3.1.2) nicht für Industrieansiedlungen, sondern als Entwicklungsfläche für mit RoRo- und Fährverkehr in Zusammenhang stehenden Aktivitäten vorgesehen werden sollte.

Es wird, wie bereits in der Evaluation zur Gesamtbewertung der Standorte deutlich, dass insbesondere in der Region Rostock Flächenpotentiale mit guten Bewertungen in Bezug auf Verkehrsanbindung, Flächenverfügbarkeit und allgemeine Lagekriterien bestehen. Die-

⁵⁵ Vgl. Anhang 22: Detaillierte Berechnungstabellen zur Ermittlung der gewichteten Standortrangfolge je Schlüsselbranche

se sind allerdings durch ihren aktuellen Planungsstatus nicht unmittelbar für ansiedlungsinteressierte Unternehmen interessant. Betrachtet man nur jene Standorte, für die (mindestens auf Teilflächen) ein rechtsverbindlicher B-Plan mit GI-Klassifizierung existiert, sind für die Schlüsselbranche „Hafen-/umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau, Offshore-Komponenten“ die Standorte Sassnitz-Mukran (Score: 3,80), Rostock-Poppendorf (3,70) sowie Energie- und Technologiepark Lubmin (3,60) die TOP 3-Standorte. Für die Schlüsselbranche „Rohstoffumschlag, Rohstoffverarbeitende Industrie, Chemie, Energie“ führen dann Sassnitz-Mukran (Score: 4,05), Energie- und Technologiepark Lubmin (3,85) sowie Rostock-Poppendorf (3,80) das Ranking an.

Für die zwei exemplarischen Schlüsselbranchen mit Relevanz für **landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte** ergeben sich folgende TOP 5-Rangfolgen:

Für die Schlüsselbranche *Automotive, Fahrzeugbau, Technologie, nicht hafen-/umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau*:

Tabelle 35: TOP 5 Ranking Schlüsselbranche „Automotive, Fahrzeugbau, Technologie, nicht hafen-/umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau“

Standort	Rang	Score
Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf	1	4,30
Airpark Rostock-Laage	2	4,15
MEGA Park Valluhn/ Gallin	3	4,08
Industriepark Schwerin	4	4,05
Pommerndreieck/ Grimmen	5	3,78

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Für die Schlüsselbranche *Nahrungsmittelproduktion, Verpackung, Konsumgüter*:

Tabelle 36: TOP 5 Ranking Schlüsselbranche „Nahrungsmittelproduktion, Verpackung, Konsumgüter“

Standort	Rang	Score
Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf	1	4,40
MEGA Park Valluhn/ Gallin	2	4,08
Industriepark Schwerin	3	4,05
Airpark Rostock-Laage	4	3,80
Industriepark Parchim West	5	3,60

Quelle: Eigene Berechnungen, UNICONSLT, 2014

Für die beiden Schlüsselbranchen mit Relevanz für Binnenstandorte (landesweit bedeutende gewerbliche und industrielle Großstandorte) wird der Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf als bester Standort identifiziert. Ausschlaggebend sind hierfür insbesondere allgemeine Lagekriterien (Nähe zu Hamburg, Nähe zu Oberzentren) sowie die Qualität der straßenseitigen Verkehrsanbindung. Nach Lüdersdorf wurden die Standorte Airpark Rostock-Laage (für die Schlüsselbranche „Automotive, Fahrzeugbau, Technologie, nicht hafen-/umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau“) sowie MEGA Park Valluhn/ Gallin (für die Schlüsselbranche „Nahrungsmittelproduktion, Verpackung, Konsumgüter“) als TOP-Standorte bewertet. Der Industriepark Schwerin ist ebenfalls in beiden TOP 5-Rankings vertreten.

5 Potentiale und Maßnahmen

Aus der detaillierten Analyse der 21 Gewerbe- und Industriestandorte sowie der durchgeführten Evaluation lassen sich zusammenfassend Potentiale und Maßnahmen ableiten, die als Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen zur weiteren Optimierung des strategischen Umgangs mit den vorhandenen Gewerbe- und Industrieflächenpotentialen beitragen können. Im Folgenden werden dafür für die bereits zuvor definierten Kriterien Status der Planung und Klassifizierung nach BauNVO, Verkehrsanbindung, Flächenangebot/-nachfrage sowie für allgemeine Lagekriterien zusammenfassende Aussagen getroffen.

5.1 Status der Planung/Klassifizierung nach BauNVO

Die Mehrheit der hafenauffinen Standorte ist noch unbeplant, d.h. ein rechtsverbindlicher B-Plan oder ein FNP liegt in den meisten Fällen bislang nicht vor. Insbesondere im Raum Rostock existiert mit Rostock-Poppendorf nur ein Standort mit existierendem B-Plan und GI-Ausweisung, der kurzfristig für Ansiedlungen direkt vermarktbare hafennahe Flächen anbietet. Diverse Standorte im Raum Rostock belegen zeitlich bei der nach Schlüsselbranchen differenzierten Evaluation⁵⁶ die oberen Plätze der Standort-Rankings, was für diese Region einen besonderen Handlungsdruck unterstreicht. Insbesondere die Hafenerweiterung Rostock Seehafen-Ost empfiehlt sich aus Basis der Evaluationsergebnisse, um dem Engpass kurzfristig verfügbarer GI-Flächen mit Zugang zur Kaikante an nicht peripheren Standorten entgegenzuwirken. In Bezug auf die Eignung für die Ansiedlung von Schlüsselbranchen sind GI-Klassifizierungen und nach Möglichkeit auch ein direkter Zugang zur Kaikante wünschenswerte Standorteigenschaften.

 **Empfehlung**
Fortführung der Planungen und zeitnahe Aufstellung von B-Plänen für hafenauffine Standorte, mit besonderem Fokus auf den Raum Rostock.

Bei den betrachteten Binnenstandorten stellt sich der Status der Planung hingegen als sehr gut dar. Für 7 der 8 Standorte liegt mindestens für Teilflächen ein rechtsverbindlicher B-Plan vor. Zudem sind in nahezu allen Standorten GI-Flächen ausgewiesen.

⁵⁶ Vgl. Kapitel 4.2

5.2 Verkehrsanbindung

Mecklenburg-Vorpommern ist charakterisiert durch eine qualitativ hochwertige und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Grundsätzlich ist die infrastrukturelle Anbindung von Standorten/Entwicklungsflächen als angebotsseitige Voraussetzung und Basis für die Ausschöpfung von Ansiedlungspotentialen einzuschätzen („angebotsseitiges KO-Kriterium“).

Dementsprechend besteht für die untersuchten Standorte in der Summe eine sehr gute Basis für Ansiedlungserfolge aus Sicht der Qualität der verkehrlichen Anbindung. Dabei bildet die A20 das Rückgrat der Erreichbarkeit der Standorte, deren Verbindung untereinander sowie deren Verbindung mit wichtigen Wirtschaftsräumen wie Hamburg und Berlin. Weiterhin sind die A14 und die A19 essentielle und leistungsfähige Verkehrsachsen für die Anbindung des Hinterlandkorridors in Richtung Berlin sowie Mittel-/Süddeutschland, der sich in Bezug auf die Entwicklung der Hinterlandverkehre bis 2030 als dynamischer Korridor mit hohen Wachstumspotentialen erweist.⁵⁷ Der weitere Ausbau der A14 in Richtung Süden hat daher eine hohe Bedeutung für Mecklenburg-Vorpommern und für die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte.

Empfehlung
Weiterer Ausbau der A14 in Richtung Süden aufgrund der festgestellten dynamischen Hinterlandverkehrsentwicklung auf diesem Korridor.

Infrastrukturelle Defizite mit negativen Auswirkungen in Bezug auf die Standortqualität einzelner Standorte wurden für Sassnitz-Mukran, Vierow sowie Lubmin festgestellt. Für den Standort Sassnitz-Mukran ist der weitere B96n-Ausbau sowie die Beseitigung des Engpasses zwischen Strüßendorf und Ralswiek essentiell, insbesondere durch die aktuelle Fokussierung des Hafens auf Projektladung/Offshore und aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Straße im Modal Split des Hinterlandverkehrs.⁵⁸ Für Vierow und Lubmin ist die straßenseitige Erreichbarkeit insbesondere durch Engpässe im Raum Greifswald eingeschränkt und sollte verbessert werden. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da es sich um die einzigen drei Standorte mit direktem Zugang zur Kaikante handelt, bei denen aufgrund eines existierenden B-Plans (weitere) kurzfristige Ansiedlungserfolge erzielbar wären. Der existierende Zustand der straßenseitigen Erreichbarkeit ist außerdem maßgeblicher Hemmnisfaktor, der eine (bessere) Einordnung der Standorte in den TOP 5-Rankings der untersuchten Schlüsselbranchen unterbindet.

Empfehlung
Verbesserung der straßenseitigen Erreichbarkeit für die Standorte Sassnitz-Mukran, Lubmin und Vierow.

Ein Ausbau der Schienenanbindung in Richtung Fehmarnbelt („Bad-Kleinen-Kurve“) würde sich für die mecklenburg-vorpommerschen hafenaffinen Standorte tendenziell eher negativ auswirken, da dies die Verkehrsverlagerungseffekte durch die feste FBQ für bahnaffine Gütergruppen verstärken kann. Dies betrifft vorwiegend den Seehafen Rostock.

⁵⁷ Vgl. Kapitel 2.2.5

⁵⁸ Vgl. Kapitel 2.2.2

An fast allen untersuchten hafenaffinen Standorten ist eine direkte Gleisanbindung vorhanden oder vorgesehen. An Binnenstandorten spielt eine Gleisanbindung hingegen eine untergeordnete Rolle. Lediglich einer der acht untersuchten Standorte verfügt aktuell über einen eigenen Gleisanschluss (Airpark Rostock-Laage). Zwar ist die infrastrukturelle Anbindung von Standorten in der Regel als angebotsseitiges KO-Kriterium charakterisiert, in Bezug auf Gleisanschlüsse an den Binnenstandorten kann jedoch empfohlen werden, diese für konkrete Bedarfsfälle planerisch vorzubereiten und die Planungen dann je nach Unternehmensanforderung *bedarfsorientiert* umzusetzen. Ein direkter kausaler Zusammenhang zwischen Ansiedlungserfolgen und Gleisanschlüssen konnte für Binnenstandorte nicht festgestellt werden.



Empfehlung

Planerische Vorarbeiten für die *bedarfsorientierte* Realisierung von Gleisanschlüssen an Binnenstandorten durchführen.

Hinsichtlich der wasserseitigen Erreichbarkeit hafenaffiner Standorte wurde bereits festgestellt, dass nur an 5 der 13 Standorte Flächen mit direktem Zugang zur Kaikante vorhanden sind, von denen nur die 3 vergleichsweise peripher gelegenen Standorte Sassnitz-Mukran, Lubmin und Vierow einen rechtsverbindlichen B-Plan vorweisen. Sobald ausreichend Flächenpotentiale mit Kaikante und B-Plan vorhanden sind, stellen diese erfolversprechende und gefragte Ansiedlungsflächen dar. Der Vorteil vorhandener und kurzfristig vermarktbare GI-Flächen *mit* Kaikante sollte dann noch aktiver vermarktet werden.



Empfehlung

Fokussierung auf die Vorbereitung von Flächen *mit* Kaikante zur Ermöglichung kurzfristiger Vermarktung und aktive Vermarktung des Standortfaktors „GI-Fläche mit Zugang zur Kaikante“.

Die luftseitige Erreichbarkeit über die vorhandenen Regionalflughäfen Parchim, Neubrandenburg sowie den Flughafen Rostock-Laage als Standortfaktor führte zu keiner erkennbaren höheren Ansiedlungsnachfrage als an Großgewerbestandorten ohne Flughafennähe. In Rostock-Laage wurden zwar sehr gute Ansiedlungserfolge mit hohen Beschäftigungseffekten erzielt, jedoch ohne einen direkt erkennbaren Luftverkehrsbezug (vorrangig Ansiedlung von Automobilzulieferern). Folglich sind andere Faktoren wie bspw. die Nähe zu den Wirtschaftsräumen Hamburg/Berlin sowie die straßenseitige Erreichbarkeit offenbar ausschlaggebendere Ansiedlungsargumente.

5.3 Flächenangebot und -nachfrage

Mecklenburg-Vorpommern verfügt über ein enorm hohes Potential in Bezug auf vorhandene gewerbliche und industrielle Flächen, sowohl an hafenaffinen als auch an Binnenstandorten. 9 der 21 Standorte verfügen jeweils über ein Potential von > 150 ha freien Flächen. In den letzten Jahren wurden zudem sehr gute Ansiedlungserfolge erzielt (vgl. Kapitel 3). Beispielhaft zu nennen sind hier Liebherr MCCtec Rostock GmbH, EEW Special Pipe Constructions GmbH sowie Nordex Energy GmbH in Rostock, BUSS Sea Terminal Sassnitz, EnBW/ Siemens, EUROS, Mobil Baustoffe u.a. in Sassnitz-Mukran, die Lieken AG sowie Servitex Nord in Lüdersdorf, FLAMMAEROTEC GmbH & Co. KG, Nestlé AG u.a. im Industriepark Schwerin, Tchibo, EDEKA Nord u.a. im MEGA Park Valluhn/ Gallin, die Biosanica Manufaktur GmbH am Pommerndreieck/ Grimmen, Nord Stream AG, Liebherr MCCtec, EEW Special Pipes Constructions, Bladt Industries u.a. am Standort Lubmin sowie Oberaigner, TRW Airbag Systems, Flamm Precomp u.a. am Airpark Rostock-Laage.

Die enormen Flächenpotentiale sollten in Bezug auf ihre weitere Beplanung (vgl. auch Kapitel 5.1) einer Priorisierung unterzogen werden. Nicht alle Flächenpotentiale müssen sofort zur Verfügung stehen. Eine sinnvolle, stufenweise Entwicklung einschließlich der dazugehörigen Infrastruktur als angebotsorientierte Basis für Unternehmensansiedlungen ist hier sinnvoll und zu empfehlen. Die in Kapitel 4.2 erarbeitete Standortrangfolge differenziert nach exemplarischen Schlüsselbranchen kann hierfür als erste Orientierung genutzt werden. Die im Rahmen der „Regionalen Flächenkonzepte hafenaffine Wirtschaft“ für die Standorte Rostock, Wismar und Stralsund gezogenen Schlüsse und Empfehlungen sollten zügig umgesetzt werden.

Empfehlung
Stufenweise Entwicklung beplanter Flächenangebote einschließlich der dazugehörigen Infrastruktur. Priorisierung der Flächen, beispielsweise orientiert an den Anforderungen exemplarischer Schlüsselbranchen.

Empfehlung
Forcierung der Umsetzung der in den 3 „Regionalen Flächenkonzepten hafenaffine Wirtschaft“ benannten Empfehlungen.

Es fällt an vielen Standorten auf, dass sich dort gewisse Branchen-Cluster konzentrieren: Beispielsweise Energieunternehmen in Lubmin, Automobilzulieferer am Airpark Rostock-Laage, Nahrungsmittelproduktions- und Verpackungsunternehmen am Industriepark Schwerin oder im MEGA Park Valluhn/ Gallin oder Offshore-/Projektladungsunternehmen in Sassnitz-Mukran. Einzelne Standorte sollten sich jedoch trotz dieser Feststellung für ihre Ansiedlungsakquise nicht spezifisch auf einzelne Branchen konzentrieren. Unternehmen haben über alle Branchen hinweg i.d.R. sehr spezifische und unterschiedliche Anforderungen an Standorte. Die Breite des Flächenangebots aus ganz Mecklenburg-Vorpommern sollte hier genutzt werden und das enorme Flächenpotential sollte als Stärke zur Vermarktung und Außenwirkung genutzt werden. Eine landesinterne Konkurrenz um Ansiedlungserfolge besteht zwar in der Realität, sollte aber zugunsten einer gesamtheitlichen Sicht nicht forciert werden.



Empfehlung

Die Fokussierung auf spezifische Einzelbranchen bei der Ansiedlungsakquise vermeiden. Die Breite des Flächenangebots aus ganz Mecklenburg-Vorpommern als Stärke nutzen!

Sofern einzelne Ansiedlungsanfragen in der Vergangenheit nicht bedient werden konnten, lag dies vorrangig an nicht verfügbarer Fläche. Empfehlungen zur Behebung dieses Engpasses wurden in Kapitel 5.2 formuliert. Allgemein ist eine Bewertung nicht erfolgter Ansiedlungen trotz vorhandenen Ansiedlungsinteresses von Unternehmen in der Vergangenheit schwer zu bewerten, da stets ein komplexes Konglomerat sehr spezifischer Anforderungen sowie unternehmenspolitischer Überlegungen und Rahmenbedingungen die Ansiedlungsentscheidung beeinflusst.

5.4 Allgemeine Lagekriterien

Die Erreichbarkeit Hamburgs und Berlins stellt einen enorm wichtigen Standortfaktor dar, sowohl aufgrund der Bedeutung beider Städte als Wirtschaftsregionen als auch wegen des Hafens Hamburg und insbesondere der Flughäfen Hamburg-Fuhlsbüttel und Berlin-Tegel (bzw. zukünftig Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“). Insbesondere für die untersuchten Binnenstandorte konnte eine direkte Kausalität zwischen der Lage zu diesen Wirtschaftsräumen und erzielten Ansiedlungserfolgen beobachtet werden. Binnenstandorte mit einer relativen Nähe zu Hamburg zeigen besondere Ansiedlungserfolge. Beispielhaft können hier Lüdersdorf, der Industriepark Schwerin und der MEGA Park Valluhn/ Gallin genannt werden. Binnenstandorte mit periphererer Lage haben im Vergleich dazu geringere Ansiedlungserfolge vorzuweisen. Beispielhaft zu nennen sind hier Neubrandenburg-Trollenhagen, Pasewalk sowie Pommerndreieck/ Grimmen.

In Bezug auf die luftverkehrliche Erreichbarkeit Mecklenburg-Vorpommerns, die u.a. zur Wahrnehmung von Geschäftsterminen oder für die An- und Abreise nicht vor Ort ansässiger Mitarbeiter von Unternehmen eine wichtige Rolle spielt, bestehen Defizite. Der Flughafen Rostock-Laage kann aktuell i.d.R. keine ausreichend guten Verbindungen in andere europäische Wirtschaftsregionen anbieten. Die Verbesserung der luftverkehrlichen Erreichbarkeit Mecklenburg-Vorpommerns über Rostock-Laage würde die Wahrscheinlichkeit von Ansiedlungserfolgen über alle Standorte hinweg immens erhöhen. Die Flughäfen Hamburg und Berlin können diese Funktion für viele der Standorte Mecklenburg-Vorpommerns aufgrund der zu hohen Entfernung nicht oder nur eingeschränkt kompensieren. Daher ist eine Unterstützung des Flughafens zur Etablierung weiterer Verbindungen von/nach Rostock-Laage dringend zu empfehlen. Weiterführende Hinweise und Empfehlungen zur luftverkehrlichen Erreichbarkeit und zum Flughafen Rostock-Laage können auch der von UNICONSULT und MKmetric erstellten Studie „Gutachterliche Vorarbeit zur Erstellung eines Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes“⁵⁹ aus dem Jahr 2012 entnommen werden.



Empfehlung

Verbesserung der luftverkehrlichen Erreichbarkeit Mecklenburg-Vorpommerns durch die Etablierung weiterer Verbindungen mit wichtigen europäischen Metropolen.

⁵⁹ Vgl. UNICONSULT/ MKmetric, 2012

5.5 Weitere Erkenntnisse

Die für die Ansiedlung von Unternehmen verantwortlichen Institutionen werden ausnahmslos als professionell und sehr aktiv wahrgenommen. Die verschiedenen Institutionen auf Landesebene (Invest in MV) und auf Landkreis-Ebene sind gut und aktiv vernetzt. Wenn möglich werden Synergieeffekte genutzt, beispielsweise durch gemeinsame Messeauftritte und durch Datenaustausch. Mit dem „Investguide MV“ steht eine von allen Ebenen genutzte Flächendatenbank zur Verfügung, die gut gepflegt, aktuell und informativ ist.

Insgesamt zeichnet sich Mecklenburg-Vorpommern als unternehmensfreundlicher Wirtschaftsstandort mit dem erkennbaren Willen zu Gewerbe- und Industrieansiedlungen aus, die in der Breite auch von regionalen Akteuren und der Bevölkerung getragen wird. Eine lösungsorientierte und vergleichsweise unbürokratische Begleitung ansiedlungsinteressierter Unternehmen in Verbindung mit der o.g. guten „Verzahnung“ der unterschiedlichen involvierten Institutionen lässt hier keine wesentlichen Optimierungspotentiale erkennen.

Vereinzelte bestehen Optimierungspotentiale im Bereich der Erteilung von Baugenehmigungen bei erfolgter Ansiedlungszusage oder der Genehmigung von Förderungen. Hier sollte eine zügigere Bearbeitung und Genehmigung sichergestellt werden. Da Ansiedlungen spezifischer Branchen oftmals auch spezifische Problemstellungen und Anforderungen in Bezug auf zu erteilende Genehmigungen durch lokale Amtsstuben mit sich bringen, wird angeregt, hier einen Erfahrungsaustausch zwischen den Ämtern zu fördern. Hierdurch könnten Ämter, die mit der Ansiedlungsabwicklung von Unternehmen einer spezifischen Branche bereits Erfahrungen sammeln konnten, andere Ämter, denen diese Erfahrung bislang nicht zur Verfügung steht, unterstützen.



Empfehlung

Gegenseitigen Erfahrungsaustausch zwischen lokalen, mit Genehmigungen befassten Ämtern fördern!

6 Detailanalyse der Standorte „Industriepark Schwerin“ sowie „Sassnitz-Mukran“ unter ressourceneffizienten Gesichtspunkten

Das folgende Kapitel beleuchtet bestehende Ansätze innerhalb des Themenfeldes Ressourceneffizienz und Nachhaltigkeit in zwei exemplarischen Standorten Mecklenburg-Vorpommerns. Dargestellt werden die Ansätze sowohl für den Industriepark Schwerin als Vertreter eines Binnenstandorts als auch für den Standort Sassnitz-Mukran als Hafenstandort. Die Erkenntnisse beruhen im Wesentlichen auf Expertengesprächen, die im Rahmen der Studierenerstellung geführt wurden.

6.1 Nachhaltigkeits- und Ressourceneffizienzaspekte

Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz sind breite Themenfelder, die in Bezug auf Gewerbe- und Industriegebiete viele verschiedene Ansätze und Aspekte beinhalten. Nachhaltigkeit beschreibt als Begriff eine langfristige, ganzheitliche und globale Handlungsweise, im Rahmen derer „[...] nicht mehr verbraucht werden darf, als jeweils nachwachsen, sich regenerieren, künftig wieder bereitgestellt werden kann.“⁶⁰ Der Nachhaltigkeitsaspekt umfasst dabei ökonomische, ökologische sowie soziale Nachhaltigkeit. Sind Unternehmen oder wirtschaftliche Aspekte betroffen, wird dies oftmals auch als Corporate Social Responsibility (CSR) bezeichnet.⁶¹

Nachhaltigkeits- und Ressourceneffizienzaspekte in Zusammenhang mit bestehenden Gewerbe- und Industrieparks bzw. Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung können dabei in folgende Themenfelder untergliedert werden:

- *Energie/Wasser:*
z.B. lokale Energieproduktion aus regenerativen Quellen, Nutzung von Wärme/Abwärme, Energieeffizienz, nachhaltige Wassermanagement-Konzepte, Energiekreisläufe
- *Verkehr/Transport:*
z.B. ÖPNV-Angebote, Verkehrsvermeidung, optimierte Anbindung, alternative Antriebe (Elektromobilität etc.), betriebliches Mobilitätsmanagement
- *Nachhaltige Bauweisen/Werkstoffe:*
z.B. Wärmedämmung, optimierte Nutzung von natürlicher Belüftung und Tageslicht, Berücksichtigung nachhaltige Aspekte bei Bauausschreibungen (Nutzung lokaler, nachhaltiger Baumaterialien, schonende Bauverfahren, kurze Transportwege)

⁶⁰ Vgl. Duden, Begriff „Nachhaltigkeit“

⁶¹ Vgl. Logistik-Initiative Hamburg e.V., 2010

- *Synergien/Materialverbrauch:*
z.B. Bildung verzahnter Produktionscluster, Schaffung von Rohstoffkreisläufen, gemeinsame Belieferung etc.
- *Gemeinsame soziale Infrastruktur:*
z.B. betriebliche Kindertagesstätten, Sozialräume, öffentliche Flächen
- *Image/Zertifizierung:*
z.B. Gütesiegel Nachhaltiges Bauen der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen e.V. (DGNB) oder des U.S. Green Building Councils (USGBC)
- *Wissenstransfer/vernetztes Arbeiten:*
z.B. durch regelmäßigen unternehmensübergreifenden Austausch, Schaffung von Plattformen
- *Flächen:*
sparsamer Flächenverbrauch, durch Konversion oder Flächenverdichtung.

In den folgenden beiden Kapiteln werden Ansätze benannt, die in Bezug auf o.g. Nachhaltigkeits-/Ressourceneffizienzthemen an den Standorten Industriepark Schwerin bzw. Sassnitz-Mukran bereits existieren.

6.2 Industriepark Schwerin

Folgende Ansätze bestehen aktuell am Standort Industriepark Schwerin bzw. sind in Planung oder als Überlegung vorhanden:

Energie/Wasser:

Am Standort befindet sich ein Biomassekraftwerk der SAS GmbH im Bau, das lokal regenerative Energie (Strom) und Wärme erzeugen wird. Es besteht die Möglichkeit, den gewonnen Strom und Wärme angesiedelten Unternehmen lokal zur Verfügung zu stellen. Eine konkrete Nutzungsabsicht durch ein ansässiges Unternehmen ist aktuell nicht bekannt.

Gemeinsame soziale Infrastruktur:

Die aktuell in Bau befindlichen Produktionsanlagen der Nestlé AG beinhalten eine Kantine, die voraussichtlich unternehmensübergreifend für Mitarbeiter des gesamten Standorts nutzbar sein wird. Zudem gibt es erste (noch unkonkrete) Überlegungen eine Kindertagesstätte im Industriepark Schwerin zu etablieren.

Synergien/Materialverbrauch:

Produktionssynergien könnten sich bei der Ansiedlung mehrerer Unternehmen einer Branche ergeben. Denkbar wäre dies bspw. für Procap und Nestlé, da für die Bereiche Verpackung sowie Nahrungsmittelproduktion theoretisch Synergiepotentiale bestehen.

Verkehr/Transport:

Nestlé wird auf dem Betriebsgelände automatisierte Fahrzeuge mit Elektroantrieb nutzen. In Bezug auf eine ÖPNV-Anbindung bestehen Ideen eines Regionalbahn-Haltepunkts auf der Strecke Parchim-Schwerin, die den Industriepark direkt tangiert. Aktuell besteht jedoch keine ÖPNV-Anbindung des Industrieparks – auch nicht per Bus.

Image/Zertifizierung:

Angesiedelte Unternehmen haben ein starkes Interesse an Umweltzertifizierungen, da diese für die Imagebildung, unternehmenseigene CSR-Ansätze sowie als Marketinginstrumente wertvoll sind. Nestlé strebt aktuell eine LEED-Zertifizierung des USGBC an. Das LEED-Gebäudeklassifizierungsprogramm ist eines der verbreitetsten freiwilligen Qualitätsprüfungen im Bereich des umweltfreundlichen, schadstoff- und emissionsarmen und nachhaltigen Bauens.⁶²

Für die zukünftige Stärkung nachhaltiger bzw. ressourceneffizienter Aspekte am Standort Industriepark Schwerin ist es insbesondere empfehlenswert, die lokale Nutzung der lokal erzeugten Energie (Strom und Wärme) anzustreben und dies aktiv als Ansiedlungsargument zu nutzen. Dies sollte unter Federführung des für den Industriepark zuständigen Amts für Wirtschaft und Liegenschaften Schwerin in enger Zusammenarbeit mit der SAS

⁶² Vgl. <http://www.eco-institut.de/von-der-analyse-bis-zur-qualitaetssicherung/internationales-labelling/leed/>

GmbH geschehen. Eine landesseitige Unterstützung in Bezug auf die Verfügbarkeit von Nachhaltigkeitsstrategien und -kompetenz sollte bspw. durch einen „nachhaltigen Gewerbe- und Industrieflächenkoordinator“ (vgl. Kapitel 6.4) hierfür zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sollten von städtischer Seite in Zusammenarbeit mit lokalen Verkehrsbetrieben wie oben beschrieben Ansätze für eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung konkretisiert und geprüft werden. Dies muss nicht zwangsläufig über einen Bahnhofpunkt geschehen, auch eine Busanbindung kann hier zweckmäßig sein. Sowohl von öffentlicher Seite als auch von Unternehmensseite scheint ein Interesse an einer gemeinsamen Erarbeitung der Ressourceneffizienz verbessernder Ansätze zu bestehen. Von Unternehmerseite spiegelt sich dieses Interesse insbesondere in Zertifizierungsbestrebungen wieder.

6.3 Sassnitz-Mukran

Folgende Ansätze bestehen aktuell am Standort Sassnitz-Mukran bzw. sind in Planung oder als Überlegung vorhanden:

Energie/Wasser sowie Image:

Am Standort ist ein Blockheizkraftwerk vorhanden und an den Hafen angeschlossen. Neue Hallen im Hafen haben durchgängig die statischen Voraussetzungen für die nachträgliche Installation von Photovoltaik/Solarthermie. Photovoltaik- oder Solarthermieranlagen sind jedoch aktuell nicht vorhanden.

Der Hafen plant sich mittel- und langfristig als Offshore-Hafen zu etablieren. Es existieren (noch unkonkrete) Überlegungen zur Nutzung des Themas Offshore zur lokalen Energieversorgung durch die Errichtung von Prototypen von Windenergieanlagen im Hafen und der lokalen Nutzung der Energie im Hafen, sowie einer damit verbundenen imagebildenden öffentlichkeitswirksamen Vermarktung.

Verkehr/Transport:

Die ansässige Firma BUSS nutzt auf dem Hafengelände Hybrid-Gabelstapler. Zudem existiert eine E-Lok für Rangierfahrten und Terminalverkehre, die in Verbindung mit sogenannten „Umachungen“ (Wechsel von Normal- auf Breitspur und umgekehrt) anfallen.

Potentiale im Bereich der Ausweitung der ÖPNV-Nutzung sind aufgrund der ländlichen Lage des Standorts sehr begrenzt. Aktuell fährt ab Haltestelle „Mukran Fährhafen“ die Buslinie 18 mit einer Fahrt pro Tag und Richtung nach Sassnitz. Entlang der L29 (in ca. 1 -1,5 km Entfernung von den Verwaltungsgebäuden des Fährhafens Sassnitz) verkehrt zudem die Buslinie 20 zwischen Sassnitz und Binz mit ca. 20 Fahrten pro Tag und Richtung.⁶³

Flächen:

Im Bereich des nachhaltigen Flächenmanagements sind insbesondere im Bereich des Rail-Terminals zahlreiche Brachflächen und –gebäude vorhanden, die als Konversionsflächen

⁶³ Vgl. <http://www.rpnv.de>

wieder aktiviert werden könnten, sofern entsprechende Flächennachfrage besteht. Hier bestehen allerdings Entwicklungshemmnisse durch fehlende B-Pläne in diesem Bereich, die aufgrund der noch ungelösten Abwasserproblematik aktuell nicht realisierbar sind.⁶⁴

Für die zukünftige Entwicklung ressourceneffizienter und nachhaltiger Ansätze am Standort Sassnitz-Mukran sollte man sich zunächst auf die Umsetzung lokal erzeugter regenerativer Energie durch die Installation einer Windenergieanlage im Hafen konzentrieren. Dies birgt neben der Nachhaltigkeitskomponente Potentiale für die Imagebildung und Vermarktung, was wiederum die Ansiedlungsakquise am Standort unterstützt (vgl. Kapitel 6.4). Als Akteure sollte hier federführend der Seehafen Sassnitz agieren. Eine Umsetzung setzt zudem ein Interesse ansässiger Unternehmen aus dem Offshore-/Windenergie-Sektor voraus. Wie am Standort Schwerin ist es empfehlenswert, eine Unterstützung von Landesseite, bspw. durch einen „nachhaltigen Gewerbe- und Industrieflächenkoordinator“ (vgl. Kapitel 6.4) zu gewährleisten. Darüber hinausgehende wesentliche Ansätze für die zukünftige Entwicklung im Bereich Ressourceneffizienz werden am Standort nicht gesehen. Aufgrund der eher peripheren Standortlage ist der Standort aus Sicht der Berater nicht als „Vorreiter“ solcher Bestrebungen in Mecklenburg-Vorpommern geeignet.

6.4 Potentiale und Maßnahmen

Auf Basis der bestehenden Nachhaltigkeitsansätze an den Standorten Industriepark Schwerin und Sassnitz-Mukran lassen sich die folgenden Schlussfolgerungen und Erkenntnisse ableiten. Sofern sinnvoll und relevant, werden aus den Erkenntnissen Handlungsempfehlungen abgeleitet. Für einzelne Punkte werden Best-Practices benannt, die beispielhaft erfolgreiche Ansätze und Umsetzungen einer Thematik repräsentieren und für Mecklenburg-Vorpommern als Orientierung dienen können.

Energie/Wasser:

Bei lokal verfügbaren Produzenten regenerativer Energien sollte die Möglichkeit der lokalen Verwendung dieser Energie durch ansässige Unternehmen geprüft werden. Insbesondere die lokale Verwendung von Wärme kann Vorteile für Produzenten und Verbraucher mit sich bringen. Sofern lokal regenerative Energien produziert werden, sollten Potentiale für die Ansiedlung energieintensiver Produktion oder Logistik (bspw. Kühllogistik) geprüft und ggf. als Ansiedlungsargumentation aktiv genutzt werden.

 **Empfehlung**
Lokale regenerative Energien vor Ort nutzen und diese Möglichkeit als Ansiedlungsargumente in der Unternehmensakquise aktiv kommunizieren!

An Hafenstandorten mit Offshore-Bezug (bspw. in Sassnitz-Mukran) kann die Errichtung von Windenergieanlagen im Hafen und die lokale Nutzung der Energie im Hafen Potentiale für öffentlichkeitswirksame Vermarktungsansätze und Imagebildung generieren. Mittelfristig sollte an Hafenstandorten mit Kreuzfahrt- und Fährverkehren das Thema Landstrom mit

⁶⁴ Vgl. Kapitel 3.1.3

Machbarkeitsstudien untersucht werden, da dies – insbesondere für Personenverkehre – wachsende Bedeutung hat.

Empfehlung
Untersuchung der Machbarkeit von Einrichtungen zur Landstromnutzung an Hafenstandorten – insbesondere an Standorten mit Kreuzfahrt- und Fährverkehren.

**Best-Practice:
GreenPort Magdeburg**
Im Binnenhafen Magdeburg wird eine lokale Energieproduktion durch eine Windenergieanlage im Hafen gewährleistet. Die erzeugte Energie wird lokal verwendet für

- Landstrom zur Versorgung anlegender Binnenschiffe
- Elektrotankstelle für eigene und fremde Hybridloks
- KV-Terminal-Versorgung

In einer weiteren Entwicklungsstufe ist eine Elektrotankstelle für Elektromobile und Kleintransporter geplant.
Diese Ansätze werden aktiv vermarktet und zur Imagebildung genutzt. Der Hafen hat sich den Namenszusatz „GreenPort“ schützen lassen.



Quelle: <http://www.magdeburg-hafen.de>

Verkehr/Transport:

Hinsichtlich alternativer Antriebe wird LNG aus langfristiger Sicht sowohl im See- als auch im Landverkehr (LKW) von wachsender Bedeutung sein. Hieraus können sich Potentiale sowohl für Hafenstandorte (Bunker-Stationen) oder Binnenstandorte (LNG-LKW-Tankstelle) ergeben. Die mittel- und langfristigen Potentiale, die durch eine verstärkte LNG-Nutzung entstehen, sollten in einer Potentialstudie untersucht werden.

Empfehlung
„Vision LNG“: Potentiale, die durch eine verstärkte LNG-Nutzung entstehen können, sollten in einer Potentialstudie untersucht werden!

Zur Optimierung der Erreichbarkeit von Gewerbe- und Industriestandorten sollten Möglichkeit zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung geprüft werden. Dies kann je nach lokalen Gegebenheiten als schienengebundener ÖPNV-Anschluss oder bspw. durch Bussen umgesetzt werden. Ergänzend dazu kann die Etablierung standortweiter, unternehmensübergreifender, betrieblicher Mobilitätsmanagementkonzepte zur Verbesserung der Nachhaltigkeit in Bezug auf mitarbeitergenerierte Verkehre beitragen.

 **Empfehlung**
ÖPNV-Anbindung und/oder standortweites, unternehmensübergreifendes Mobilitätsmanagement etablieren!

Nachhaltige Bauweisen/Werkstoffe:

Für die Forcierung nachhaltiger Bauweisen (nachhaltige Werkstoffe, energieeffiziente Gebäude) sollten Auflagen in die B-Pläne aufgenommen werden. Mögliche Auflagen könnten beispielsweise begrünte Dächer sein. Dies sollte jedoch nur für Standorte mit potentiell hoher Nachfrage erfolgen, da Auflagen andernfalls die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts in der Ansiedlungsakquise negativ beeinflusst.

 **Empfehlung**
Bei Flächenneuentwicklungen prüfen, ob Auflagen mit Nachhaltigkeitswirkung in B-Pläne aufgenommen werden können.

 **Best-Practice:**
Verordnung über den B-Plan „Wilhelmsburg 86“ (Obergeorgswerder Deich) in Hamburg
Die Verordnung beinhaltet u.a. folgende Vorgaben:

- „Im Gewerbe- und Industriegebiet sind Dachflächen der Gebäude in einem Anteil von mindestens 20 v.H. der zulässigen Grundfläche mit einem mindestens 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und extensiv zu begrünen.“
- „Im Gewerbe- und Industriegebiet sind Außenleuchten mit insektenfreundlichen Leuchtmitteln [...] auszustatten.“

Quelle: <http://www.hamburg.de/contentblob/1047738/data/wilhelmsburg86-verordnung.pdf>

Auch bei der Erschließung der Standorte können Nachhaltigkeitsaspekte Berücksichtigung finden. Durch das Land oder die Kommunen, die für die Bauauftragsvergabe verantwortlich sind, sollten Nachhaltigkeitskriterien in die Vergabeentscheidung einfließen, sodass Bauunternehmen auch nach nachhaltigen Gesichtspunkten wie der Nutzung nachhaltiger Baumaterialien, dem CO₂-Verbrauch, der Nutzung lokaler Rohstoffe und Lieferanten usw. ausgewählt werden.

 **Empfehlung**
Nachhaltigkeitskriterien bei der Vergabe von Erschließungsleistungen in die Ausschreibungen integrieren!

Best-Practice:

Hamburg Port Authority (Preisträger Hanse Globe 2013)

Die HPA bewertet bei der Ausschreibung von Straßensanierungsarbeiten mit einem neu konzipierten Vergabeverfahren die Wahl der Transportmittel sowie die Entfernung zum Herkunftsort der Baustoffe und zum Mischwerk und lässt dies in die Vergabeentscheidung einfließen. Über Umrechnungstabellen werden die beim Transport eingesparten CO₂-Emissionen errechnet, so dass Angebote von Asphaltlieferanten auch unter ökologischen Aspekten bewertet werden. Das neue Verfahren wurde erstmals bei der Erneuerung des Veddeler Damms im Hamburger Hafen angewendet, wodurch sich in der Ausschreibung das sog. Vollrecyclingverfahren durchsetzte.

Quelle: <http://www.verkehrsrundschau.de/hpa-gewinnt-den-hanse-globe-1311514.html>

Gemeinsame soziale Infrastruktur:

Zur Schaffung zusätzlicher Vermarktungs-/Ansiedlungsargumente kann die Schaffung gemeinschaftlicher sozialer Infrastruktur („Social Islands“) durch das Land oder die Kommune geprüft/gefördert werden. Dies können u.a. die Schaffung gemeinschaftlicher Sozialräume, Kindertagesstätten oder beispielsweise sanitärer Anlagen und Aufenthaltsmöglichkeiten (bei Standorten mit hohem LKW-/Lieferverkehrsaufkommen etc.) sein.

Empfehlung

Bei der Planung von Standorten die Integrierbarkeit von „Social Islands“ (gemeinschaftlich genutzter sozialer Infrastruktur) prüfen!

Image/Zertifizierung:

Insbesondere große Unternehmen haben i.d.R. eigene Nachhaltigkeitsstrategien, aus denen sich Potentiale für die Verbesserung der Nachhaltigkeit eines gesamten Standorts ergeben. Dieses Eigeninteresse der Firmen, das sich bspw. in Zertifizierungsbestrebungen widerspiegelt, sollte genutzt und nach Möglichkeit durch geeignete Institutionen moderiert und unterstützt werden, um daraus Vorteile für den gesamten Gewerbe-/Industriestandort zu generieren oder mehrere Firmen des Standorts zu vernetzen.

Empfehlung

Unterstützung von Unternehmen zur Erlangung von Umweltzertifizierungen oder Zertifizierungen für nachhaltige Bauweisen.

Synergien/Materialverbrauch sowie Wissenstransfer/vernetztes Arbeiten:

Gemeinsame, verzahnte Rohstoff- oder Reststoffkreisläufe mehrerer Unternehmen können nachhaltige Produktionscluster ergeben. Dies kann durch gezielte Unternehmensansprache gefördert werden, wächst aber in der Regel eher mittel- bis langfristig und ist nur begrenzt beeinflussbar.



Best-Practice:

Holz Cluster Nord (HCN) im Raum Wismar

Das HCN ist ein regionaler Forschungsverbund, der ein effektives Cluster- bzw. Netzwerk-Management in der Region Wismar und Umgebung etabliert hat. Der Schwerpunkt lag dabei nicht nur in der Vernetzung, sondern auch im Transfer von Wissen.

Quelle: <http://holzclusternord.wismar.net/>

Die Initiierung einer regelmäßigen (bspw. vierteljährlichen) Kommunikationsplattform zum Austausch von Unternehmen eines Standorts kann zur besseren Vernetzung der Unternehmen und zur Förderung der Nutzung von Synergien beitragen.



Empfehlung

Initiierung einer Kommunikationsplattform zur Etablierung eines regelmäßigen, unternehmensübergreifenden Austauschs innerhalb eines Standorts.



Best-Practice:

Lokales Logistik-Netzwerk Hamburg-Bergedorf moderiert durch die Logistik-Initiative Hamburg

Das Logistiknetzwerk Bergedorf bildet eine Plattform für logistiknahe Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung, Vertreter betroffener Institutionen sowie der bezirklichen Verwaltung in Bergedorf. Das Netzwerk verfolgt folgende Ziele:

- Austausch über aktuelle Entwicklungen am Standort
- Erörterung von lokalen Problemen und Anfragen
- Diskussion von Ideen, Verbesserungsvorschlägen und Projekten
- Stärkung der Identifikation der Unternehmen und der Verwaltung mit dem (Logistik-) Standort Bergedorf

Quelle: <http://www.hamburg-logistik.net/veranstaltungen/logistik-netzwerke/in-bergedorf.html>

Flächen:

Nachhaltiges Flächenmanagement kann grundsätzlich durch Flächenverdichtung oder durch Konversion, d.h. die Nutzung und Aufbereitung von Brachflächen oder leerstehenden Gebäuden, forciert werden. Dies stellt in Mecklenburg-Vorpommern durch das große vorhandene Flächenangebot schnell einen Zielkonflikt dar, da dies Pacht- oder Kaufpreise verteuern kann. Zudem besteht kein entsprechender nachfrageseitiger Handlungsdruck für solche Ansätze. Trotzdem sollte aus Nachhaltigkeitsgründen stets ein möglichst sparsamer Flächenverbrauch angestrebt werden. Wo möglich (bspw. in Sassnitz-Mukran) sollten Brachflächen genutzt werden, bevor „auf der grünen Wiese“ gebaut wird. Konversion ist das geeignetere Mittel für nachhaltiges Flächenmanagement bei großem Flächenangebot und eher peripheren Standorten. Flächenverdichtung ist ein eher für Ballungsräume wie Hamburg geeignetes Mittel zum nachhaltigen Umgang mit Flächen.

Themenübergreifend:

Die Einrichtung einer Landesstelle „Nachhaltiger Gewerbe- und Industrieflächenkoordinator“ wird empfohlen. Dieser könnte sich ansiedelnde und ansiedlungsinteressierte Unternehmen sowie kommunale mit der Flächenentwicklung betraute Institutionen in Bezug auf

Nachhaltigkeit beraten, begleiten und steuern. Dies würde eine landesweite Kompetenzbündelung für den Bereich nachhaltige Industrie- und Gewerbeflächen ermöglichen.

 Empfehlung

Einrichtung einer Landesstelle „Nachhaltiger Gewerbe- und Industrieflächenkoordinator“ zur Gewährleistung einer anforderungsgerechten Beratung, Steuerung und Kompetenzbündelung.

Es wird empfohlen, sich dem Thema „Nachhaltige Gewerbe- und Industriparks“ mit einem oder mehreren Pilotprojekten an geeigneten Standorten zu nähern, die ggf. Förderung erhalten können, um so Praxiserfahrung in diesem Themengebiet zu sammeln und Ansätze auf ihre Wirksamkeit sowie Umsetzbarkeit zu prüfen.

 Empfehlung

Pilot- bzw. Modellprojekte zum Thema „Nachhaltige Gewerbe- und Industriparks“ in Mecklenburg-Vorpommern initiieren!

 **Best-Practice:
Zero Emission Park**

„Zero Emission Park ist ein erstmalig in Deutschland durchgeführtes Modellprojekt zur Entwicklung nachhaltiger Industrie- und Gewerbegebiete. An drei Industriestandorten unterschiedlicher Bundesländer in Bottrop (NRW), Bremen und Kaiserslautern (Rheinland-Pfalz) wurden in den Industriegebieten ein Entwicklungsprozess unter Berücksichtigung nachhaltiger – ökologischer, ökonomischer und sozialer – Kriterien eingeleitet.“

Quelle: <http://www.zeroemissionpark.de/>

7 Guidelines for the strategic planning of commercial and industrial sites along transport routes- an example from the ACL transport corridor

7.1 Aim of the Guideline

The aims of this Guideline are to

- provide a brief overview on the transport development within the ACL region up to 2030 including port handling, Hinterland traffic and other land based transport,
- present key facts and measures for the strategic planning of commercial and industrial sites along transport routes and to
- give recommendations for the enhancement of sustainability at commercial and industrial sites.

The findings of this guideline are based on a detailed study on “Regional economic effects through the development of infrastructure - The logistics region Mecklenburg-Vorpommern within the ACL corridor” elaborated by UNICONCONSULT Universal Transport Consulting GmbH on behalf of the Ministry of Energy, Infrastructure and State Development Mecklenburg-Vorpommern.

7.2 Traffic development up to 2030

Port handling

The traffic volume of German sea ports will grow increase by an average of 2.8% per year between 2010 and 2030 according to data available through the Maritime forecast 2030 of the German Federal Ministry of Transport (BMVBS)⁶⁵. This sums up to a total increase of 74% during this period. For the Baltic Sea traffic a slightly lower growth rate is predicted than for the German North Sea ports. For the German Baltic sea ports the expected average growth rate per year is 2.0% equaling a total growth of 49% between 2010 and 2030. Largest German Baltic seaport is Rostock with about 19.5 million tons (net weight) in 2010.

According to the Baltic Transport Outlook (BTO) 2030 a less dynamic growth is to be expected for German Baltic sea ports. BTO forecasts expect an average annual growth rate of only 1.0% for German ports while the traffic development for the total Baltic sea region is slightly more optimistic with an expected average growth of 1.3% per year until 2030.⁶⁶

⁶⁵ MWP et al., 2013

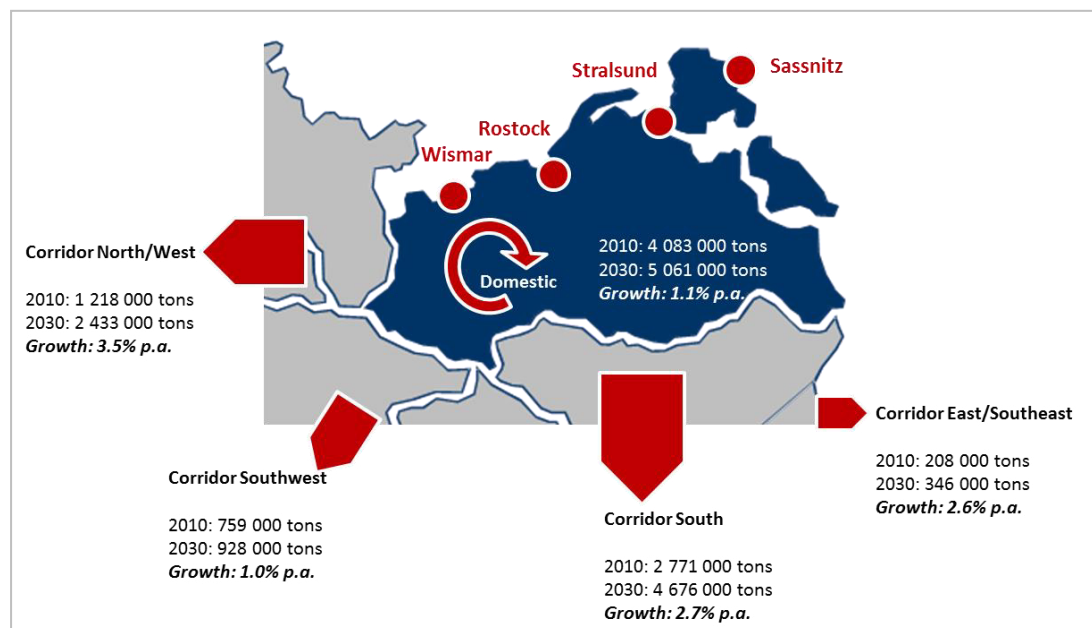
⁶⁶ Tetraplan A/S et al., 2011

Hinterland traffic

Hinterland traffic that has been induced by port traffic will increase, too, up to 2030. The following figure shows the expected hinterland traffic development expected for Mecklenburg-Vorpommern between 2010 and 2030 (including figures for their four main sea ports Rostock, Sassnitz-Mukran, Stralsund and Wismar). Hinterland transport volumes have been aggregated to five corridors indicating the direction of Hinterland traffic (“North/West”, “Southwest”, “South” and “East/Southeast” as well as “MV-domestic” accounting for internal traffic within the State of Mecklenburg-Vorpommern).

Internal Hinterland traffic volumes were the most important for Mecklenburg-Vorpommern and also will be for 2030. For traffic coming from or going to places outside the State, the corridors “South” (including Berlin, Bavaria, Saxony, Austria, Italy and others) and “North/West” (including Hamburg, Bremen, Lower Saxony, Belgium, Netherlands, UK, Scandinavia and others) are the most important and also most dynamic corridors.

Abbildung 16: Hinterland traffic development for Mecklenburg-Vorpommern, 2010-2030



Quelle: UNICONSLT, 2014

In total the average annual growth rate for hinterland traffic in Mecklenburg-Vorpommern is at 2.0%. Looking at the Modal Split, road transport is the most important transport mode, also slightly increasing its significance until 2030. Inland waterway transport (IWT) is not relevant with a share of only 0.1%.

Tabelle 37: Total Hinterland traffic volume and Modal Split for Mecklenburg-Vorpommern, 2010-2030

		2010	2030	Av. annual growth (2010-2030)
Total Hinterland traffic (in tons)		9 038 000	13 445 000	2.0%
Modal Split	Rail	26.9%	24.3%	1.5%
	Road	72.9%	75.6%	2.2%
	Inland Waterway Transport	0.1%	0.1%	1.8%

Quelle: UNICONSLT, 2014

Along the ACL transport corridor (Hamburg – Rostock – Stralsund – Sassnitz – Lithuania – Belarus/Russia), key findings concerning traffic development have to be considered in separate parts. For the western part of the transport corridor with a link function to Hamburg and to Western Europe, a dynamic development (+3.5% p.a.) is expected starting from an already good transport volume level, which leads to a doubling of traffic volumes by 2030. Eastbound, in the direction of Lithuania/Belarus, traffic development will be on an above-average growth level, too (+2.6% p.a.), but starting from a rather low transport volume level compared to the Western part of the corridor. The transport connection towards the Eastern part of the corridor is mainly ensured via sea traffic. Mecklenburg-Vorpommern plays a vital role within this corridor due to its central position within the corridor itself and also through its ports, connecting land based and sea transport and thus providing significant logistic functions.

Other land based transport

The expected increase for cross-border road freight transport for the Baltic Sea region will be 73% from 2010 to 2030, which means an average annual growth of almost 3%. In the same period the rail freight traffic will grow less dynamic than the road freight traffic, with a total surplus of with 43% until 2030 equaling an average annual growth rate of 1.9%.

Overall, the German cross-border land based freight transport will increase about 40% between 2010 and 2030. In other Baltic States there a far higher growth expectations than in Germany, though. Based on their comparatively still rather low traffic volume levels for land based freight transport, countries like Latvia (+130%), Lithuania (+110%) Estonia (+80%) will show a highly dynamic transport development concerning cross-border traffic.⁶⁷

⁶⁷ Tetraplan A/S et al., 2011; only cross-border freight transport

7.3 Key facts and measures for the strategic planning of commercial and industrial sites

In the following chapter potentials and measures are described that may contribute as findings and recommendations for the further optimization of the strategic planning of existing commercial and industrial development potentials. For this purpose the following criteria has been taken into account:

- Status of planning and classification of the sites
- Transport links
- Space supply and demand
- General location aspects
- Further findings.

Followed by this, a rough weighting of criteria for port related and inland commercial or industrial sites is being described.

Status of planning and classification of the sites

For the effective and successful settlement of companies, it is important to see the development of commercial and industrial sites as a supply-oriented aspect, which is mandatory in order to be able to make acquisitions. Therefore, the development of legally binding land-use plans/ development schemes is necessary before the marketing of commercial or industrial site estates can be successful. The classification of the sites determines what kind of companies or industries are able to settle. Classifications can be either commercial or industrial, commercial sites allowing e.g. trade or service companies to settle and industrial sites also allowing manufacturing and heavy industry companies to settle. For port related sites it is mostly recommended to achieve the classification of an industrial site whereas for inland sites it is depending on the local circumstances and aims.

Transport links

A good quality concerning the accessibility of commercial or industrial sites is very important in order to develop successful sites with a high demand for industrial location. For port related sites, a direct access to the quays is the most important aspect. Not all port related companies need a direct quay access, though. Estates in close proximity of the quays can also be sufficient, if they are connected with direct road and or rail links designed for freight or heavy freight traffic. For inland sites, which are not port related, road access is the most important aspect, followed by rail tracks and – if applicable inland waterway links. Rail tracks and inland waterway links can especially be a pro-settlement fact for industrial sites, whereas commercial sites are usually well equipped with just a road link. It is however recommended to prepare in advance planning for rail tracks, too on commercial

sites. This way, rail tracks can be built on rather short notice, if a specific demand is expressed by a company planning to take up residence at the site.

Air accessibility is a major economic factor in terms of access to other economic regions and major European cities, e.g. for business trips, conferences or other business reasons. A major airport with versatile connections in close proximity to a commercial or industrial site is thus a relevant success factor for attracting companies for settlement. Nevertheless, a regional airport usable by companies, e.g. for air freight, does not necessarily lead to a demand of estate for companies with air traffic affinity, especially if those airports are based in rather rural regions.

Space supply and demand

A high amount of available commercial and industrial sufficient estate is the base for successful settlements of companies. In order to be able to merchandise those estates, the existence of legally binding land-use plans/ development schemes is necessary (see above). Usually not the whole sites have to be ready for merchandising at once, though. It is recommended to apply a gradual development of several estates of one site, depending on the actual demand. This is especially advisable for large sites, which is not likely to be sold or leased at once or to one single company. For commercial and industrial sites the layout of estates is also important for its successful marketing. Especially for industrial sites, the size of the estate should usually exceed 3 to 5 hectare in order to be sufficient for the demand of space of typical industrial companies. A generalization concerning the demand of space is however difficult, as the requirements differ from company to company and from one industrial sector to the other.

It is quite common for industries and companies to settle at sites with other companies of the same or a related industrial sector. This way enterprise clusters/networks are being formed, which leads to advantages through high levels of exchange good practices as well as interlocked raw materials cycles. This way everyone can benefit from synergy effects that result from the vicinity to each other. Some good practices within the ACL corridor can be found in Mecklenburg- Vorpommern: E.g. in Lubmin, a vital energy cluster with port related companies has been developed, around the port of Wismar a wood processing cluster has formed and at the Airpark Rostock-Laage lots of automotive companies have settled close to each other.

Nevertheless, single commercial or industrial sites should not limit their marketing of available estates to specific industrial sectors only, as this also limits their probability of establishing new company settlements. Also, different commercial and industrial sites should be merchandised in a cooperative and holistic approach instead of forming local contention. Companies usually have very specific and high requirements on estates they are looking for, which increases the probability of being able to offer them decent space if working together on a local basis.

General location aspects

Accessibility and travelling distances to large cities and other economic regions are a major factor for successful marketing of available sites. Within the ACL corridor this is especially true for Hamburg, Copenhagen, Klaipeda, Riga and others. If none of these major cities are in direct proximity, the distance to regional metropolis (like Rostock, Schwerin, Stralsund-Greifswald and Neubrandenburg in Mecklenburg-Vorpommern) is essential. The accessibility is important in order to be able to reach other companies that are in economic relationship with each other in an efficient and reliable way, but also because the distance to major or regional metropolis is crucial for the availability of qualified employees. The existence of an airport with good air connections vastly increases the attractiveness of available commercial or industrial sites, as described above.⁶⁸

During the research on sites within Mecklenburg-Vorpommern this could be observed in a very explicit way: Whilst sites rather close to Hamburg or Lübeck were showing good results in recruiting companies for settlement, peripheral sites with no good airport access or no regional or major metropolis around were having far less success with new company settlements (e.g. sites in Neubrandenburg-Trollenhagen, Pasewalk and Pommern-dreieck/Grimmen). Peripheral locations are less defacing for port related sites than for inland sites as long as they are equipped with high quality transport links to their relevant hinterland.

Further findings

Local, regional and supra-regional economic development agencies play an important role in merchandising available estates for the settlement of companies. The agencies' work in Mecklenburg-Vorpommern can be mentioned as a good practice, as their activities are reviewed to be very professional resulting in a supra-regional perceptibility of their work.

The existing „Investguide MV“ is a comprehensive, up-to-date online database showing all available estates within commercial or industrial sites of Mecklenburg-Vorpommern. It is managed by the statewide operating “Invest in MV” agency and updated and used by local economic development agencies in order to support their work and of course it has been made publicly available.

A non-bureaucratic, goal-oriented support of companies interested in relocating or settling is another important step for successfully achieving company settlements. When it comes to planning and building permissions, a quick and reliable handling through the responsible administrative bodies is important. It is recommended to establish a knowledge transfer between different local administrative bodies, as the settlement of specific industrial sectors entails specific parameters and problems that need to be solved. The exchange of experiences made can support the quality and liability of those services.

⁶⁸ Also see: UNICONSLT/MKmetric, 2012

Criteria weighting for port related and inland sites

For different industrial sectors a different weighting of criteria applies for the decision whether an available commercial or industrial estate is sufficient or not. Some of the above mentioned criteria is characterized as “supply-oriented” criteria, which as a result is a criterion for exclusion in case of not meeting the company’s needs. This is especially true for the status of planning as well as the classification of the site (see above).

Concerning other criteria, the following general key findings can be illustrated:

For port related commercial or industrial sites the access to quays or, if not possible a location in direct proximity with good direct road/rail links to the quay is the most important criterion. This is followed by the quality of road access as well as the layout and sufficient size of the available estate. Further aspects are available rail links and the proximity to regional or major metropolis.

For inland sites direct accessibility to quay walls naturally isn’t an aspect to be considered. In return, road accessibility is in general the most important criterion, followed by the proximity to regional or major metropolis in order to have sufficient qualified employees available and again followed by layout and sufficient size of the available estates. The availability of rail tracks is usually a rather marginal criterion, depending on the specific industrial sector and company.

7.4 Recommendations for the enhancement of sustainability at commercial and industrial sites

In this chapter recommendations for the enhancement of sustainability at commercial and industrial sites will be given along with several best practices. The focus of those recommendations lies on pragmatic approaches that can already enhance sustainability by implementing only single measures with rather little effort.

Sustainability and resource efficiency are broad topics that include many different approaches and aspects. Sustainability as a concept describes a long-term, holistic and global action, under which the amount of consumed resources should not exceed the amount of these resources that can grow, regenerate or be provided in the future again. The aspect of sustainability encompasses economic, ecological and social sustainability. Sustainability issues that affect business and economic aspects are often also referred to as Corporate Social Responsibility (CSR).⁶⁹

Sustainability and resource efficiency aspects in the context of existing commercial and industrial sites as well as commercial and industrial site development can be divided into the following sub-topics:

⁶⁹ Logistik-Initiative Hamburg e.V., 2010

- Energy/water
- Transport/traffic
- Sustainable construction/sustainable materials:
- Synergies/material consumption:
- Common social infrastructure:
- Image/certification
- Knowledge exchange/networking
- Space supply/estates

In the following sections possible measures and recommendations are mentioned and described.

Energy/water

Measures in the context of energy and water supply include local energy production from renewable sources, the use of heat, increasing energy efficiency, sustainable water management concepts as well as implementing or improving energy cycles.

It is recommended to use local renewable energy supply on site where available and also to use this opportunity to actively communicate it as positive arguments for further company acquisitions. Local renewable energy production could be realized through wind energy or biomass power stations for example. Local eat usage can also improve sustainability and entail economic advantages for local companies, too.

For port related sites with relevant cargo handling or production/assembling in the off-shore wind industry sector the construction of wind turbines within the port and the local use of energy can generate potentials for effective public marketing approaches and image building.

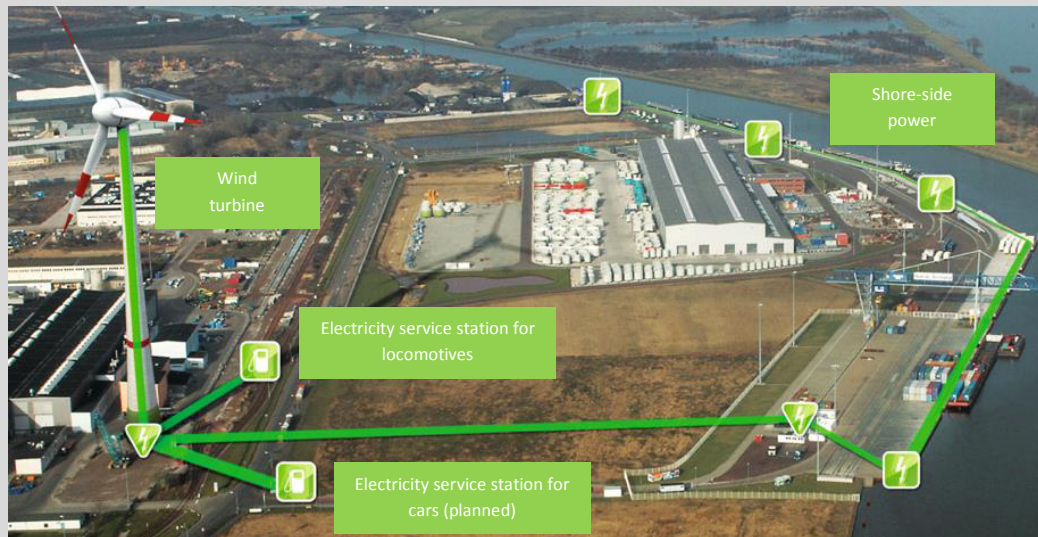
Electric shore-side power supply for ships should be examined through feasibility studies for port locations with cruise and ferry traffic for the medium-to-long term as this topic is increasing in importance, especially for passenger transport related ports.

Best-Practice: "GreenPort" Magdeburg (Germany)

In the inland port of Magdeburg a local renewable energy production is realized through a large wind turbine. The produced energy is used for

- Electric shore-side power for inland vessels
- "Electricity service station" for hybrid locomotives operating in the port
- Electric power supply for the port terminal

These approaches are being actively used for marketing. The port added the name affix "GreenPort" to its name and uses it for corporate communication. An "electricity service station for cars" is planned for the future.



Source: <http://www.magdeburg-hafen.de>, modified by UNICONSULT, 2014

Transport/traffic

Measures in the context of transport/traffic are for example the improvement public transport, measures leading to traffic avoidance, optimized connectivity, usage/implementation of alternative drive systems (electro mobility etc.) or implementing mobility management strategies at companies.

It is recommended to have a look into potentials for the improvement of public transport services to and from commercial and industrial sites and/or to implement inter-company mobility management strategies for sites, including bicycle friendly environments, car sharing platforms, shuttle buses to/from bus and train stations and others.

Sustainable construction/sustainable materials

Measures in the context of sustainable construction and sustainable materials include insulation of buildings, optimized use of natural ventilation and daylight as well as taking into account aspects of sustainability for construction tenders (use of local, sustainable construction materials, construction procedures, short transport distances).

For the promotion of sustainable construction methods (sustainable materials, energy efficient buildings etc.) it is recommended to include requirements in land development plans/development schemes of commercial and industrial sites. Possible requirements could for example be green roofs improving indoor climate conditions and saving energy.

However, this should only be done for sites with a potentially high demand as such requirements otherwise affect the competitiveness of the site/estate in a negative way.

Also for the development of site infrastructure sustainability aspects can be taken into account. Through the land or the municipalities, which are responsible for the construction contract tendering, sustainability criteria should be included in the award decision. This way, construction companies would also be selected according to sustainability criteria, such as the use of sustainable building materials, the CO₂ consumption, the use of local raw materials and suppliers.



Best-Practice: Hamburg Port Authority (Winner of the “Hanse Globe” Price 2013)

The Hamburg Port Authority implemented sustainability criteria to the tendering processes used for the selection of road construction contracts within the port of Hamburg. This includes criteria like the sustainability of the transport of raw materials, the distance between the source and the construction site as well as the emissions saved through innovative concepts.

Source: <http://www.verkehrsrundschau.de/hpa-gewinnt-den-hanse-globe-1311514.html>

Common social infrastructure

Measures in the context of common social infrastructure include e.g. kindergarten facilities for the site, common social rooms and/or public areas.

In order to create additional marketing and settlement arguments for commercial or industrial sites, the establishment of a common social infrastructure (so called "social islands") can be supported by the state or municipality. This may, inter alia, include the creation of social rooms, kindergarten or public sanitation.

Image/certification

Measures in the context of image/certification include e.g. certification for sustainable buildings by the “German Sustainable Building Council” (Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen e.V., DGNB) or the U.S. Green Building Council (USGBC).

In particular, large companies usually have applied their own sustainability strategies, giving rise to potential for improving the sustainability of an entire commercial or industrial site. This self-interest of companies like their certification efforts should be used and if possible moderated by appropriate institutions, in order to generate benefits for the entire commercial and industrial site or to bring several companies of the site together to exchange experience.

Synergies/material consumption and knowledge exchange/networking

Measures in the context of synergies, material consumption and knowledge exchange or networking can include the development of enterprise clusters/networks, exchange of knowledge, interlocked raw materials cycles, the establishment regular inter-company exchange of experiences as well as the creation of communication platforms.

Common, interlocked raw materials cycles of several companies can result in sustainable production clusters networks, which create economic as well as ecologic advantages. This is usually a long-term process, though, that cannot easily be influenced by political decisions or economic development agencies. Good marketing from those agencies can support the establishment of clusters, but usually has only limited influence.



Best-Practice: Wood processing cluster ("Holzcluster Nord") in Wismar (Germany)

The wood processing cluster established in the region of Wismar in Mecklenburg- Vorpommern is a regional cluster that was founded as a regional research organization. The focus of this organization lies on the networking between different wood processing companies benefit from each other as well as vital knowledge exchange.

Source: <http://holzclusternord.wismar.net/>

It is recommended to establish regular (e.g. quarterly) communication meetings of different company representatives of one commercial or industrial site. Such meetings can contribute to a better networking of those companies and to promote the identification and use of synergies.

Space supply/estates

Measures in the context of space supply/estates include aspects of economical land use, either by conversion of surfaces or by densification of estate use.

Sustainable land management can quickly lead to economic conflicts of interest in cases with a high amount of available space/estates, as this may increase the lease or purchase costs. Moreover, if there is no corresponding demand-side pressure to act for such approaches. Conversion is the more appropriate approach for sustainable land management in rather peripheral locations with large existing estates. Densification of estates is suitable for more metropolitan areas such as Hamburg means, in order to ensure a sustainable use of land.

Multi-sector topics

The establishment of a regional office of a "sustainable commercial and industrial area coordinator" is recommended. This coordinator could support companies interested in settling as well as municipal staff responsible for land development in terms of sustainability, guide and control them. This would enable a statewide or nationwide pool of expertise in the field of sustainable industrial and commercial sites.

Furthermore, it is recommended to start one or several pilot schemes in order to foster the approach of sustainable commercial or industrial sites. This can help to better understand the practical conditions and problems occurring within these topics. Suitable locations identified for pilot schemes may be support by providing funding. Altogether, pilot schemes can help to analyze effects and the feasibility of specific approaches, like the ones explained above.



Best-Practice: Zero Emission Park (Germany)

„Zero Emission Park“ is a pilot scheme analyzing the effects and the feasibility of sustainable commercial sites in Germany. On three different sites in Bottrop, Bremen and Kaiserslautern different sustainability approaches have been implemented at the existing sites, accompanied by a scientific monitoring. Within the project economic, ecologic as well as social aspects of sustainability have been considered.

Source: <http://www.zeroemissionpark.de/>

Quellenverzeichnis

B4BMV.de, Ansiedlung Oberaigner Airpark Rostock-Laage, Online-Ressource: http://www.b4bm.de/nachrichten/mittleres-mecklenburg_artikel,-Baustart-fuer-Zulieferwerk-in-Laage-_aid,102356.html, Zugriff: 21.1.2014

DEGES, Online-Ressource: <http://www.deges.de/Projekte/VDE-Zubringer/VDE-Zubringer-B-96n-Stralsund-Ruegen/VDE-Zubringer-B-96n-Stralsund-Ruegen-K164.htm>, Zugriff: 10.1.2014

DFDS Seaways, Fähre Sassnitz – Klaipėda, Online-Ressource: <http://www.dfdsseaways.de/faehre-litauen-sassnitz-klaipeda/#.UrMifdh0l6N>; Zugriff: 19.12.2013

Duden.de, Begriff „Nachhaltigkeit“, Online-Ressource: www.duden.de/rechtschreibung/Nachhaltigkeit, Zugriff: 27.1.2014

Eco-Institut, LEED-Zertifizierung, Online-Ressource: <http://www.eco-institut.de/von-der-analyse-bis-zur-qualitaetssicherung/internationales-labelling/leed/>, Zugriff: 27.1.2014

EEW Special Pipe Constructions GmbH, Online-Ressource: <http://www.eewspc.com/de/>, Zugriff: 8.1.2014

EWN GmbH, Standort Lubmin, Online-Ressource: http://www.ewn-gmbh.de/fileadmin/user_upload/EWN/Greifswald/Entwicklung_Standort/Standort_06_2013.pdf, Zugriff: 21.1.2014

Fährhafen Sassnitz, Online-ressource: <http://www.faehrhafen-sassnitz.de>, Zugriff: 9.1.2014

Flamm Group, Online-Ressource: <http://www.flamm-group.com>, Zugriff: 10.1.2014

Focus Online, Biosanica Ansiedlung Pommerndreieck, Online-Ressource: www.focus.de/regional/mecklenburg-vorpommern/unternehmen-biosanica-startet-trockenobst-produktion-am-pommerndreieck_aid_1094817.html, Zugriff: 14.1.2014

Hafen Vierow, Online-Ressource: <http://www.hafen-vierow.de>; Zugriff: 21.1.2014

Hamburg.de, Verordnung B-Plan Wilhelmsburg 86, Online-Ressource: www.hamburg.de/contentblob/1047738/data/wilhelmsburg86-verordnung.pdf, Zugriff: 28.1.2014

Hansestadt Rostock et al.: Regionales Flächenkonzept hafenauffine Wirtschaft Rostock, Zusammenfassender Abschlussbericht, Mai 2010

Hansestadt Wismar et al.: Regionales Flächenkonzept hafenauffine Wirtschaft Wismar, Kurzfassung, Wismar, Juli 2012

Holzcluster Nord, Online-Ressource: <http://holzclusternord.wismar.net/>, Zugriff: 28.1.2014

IFMO (Hrsg.): Ost-West-Güterverkehre 2030, Analysen, Prognosen und verkehrspolitische Herausforderungen für Deutschland und ausgewählte europäische Länder, Berlin, 2008

IMO, Emission Control Areas, Online-Ressource: <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx>, Zugriff: 17.1.2014

Invest in MV, Online-Ressource: <http://www.gfw-mv.de/de/>, Zugriff: diverse im Zeitraum 15.11.2013 bis 31.1.2014

Investguide-MV, Online-Ressource: <http://www.investguide-mv.de/de/>, div. Zugriffe 1.12.2013-15.1.2014

Lemper, B.; Hader, A.; Hübscher, A.; Maatsch, S.; Tasto, M.: Die weitere Reduzierung des Schwefelgehalts in Schiffsbrennstoffen auf 0,1% in Nord- und Ostsee im Jahr 2015: Folgen für die Schifffahrt in diesem Fahrtgebiet, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, September 2010

Logistik-Initiative Hamburg e.V. – Arbeitskreis Nachhaltigkeit: Leitfaden Nachhaltigkeit in der Logistik – Anforderungen, Umsetzung in die Praxis, Beispiele, Hamburg, Mai 2010

Logistik-Initiative Hamburg e.V., Logistiknetzwerk Bergedorf, Online-Ressource: <http://www.hamburg-logistik.net/veranstaltungen/logistik-netzwerke/ln-bergedorf.html>, Zugriff: 28.1.2014

Magdeburg Hafen, Online-Ressource: <http://www.magdeburg-hafen.de>, Zugriff: 28.1.2014

Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern: Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, August 2005

MWP GmbH; IHS; UNICONSULT GmbH; Fraunhofer CML: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Los 2 – Seeverkehrsprognose – Eckwerte der Hafenumschlagsprognose, Berlin, Juli 2013

Nordex, Online-Ressource: <http://www.nordex-online.com/de/>, Zugriff: 9.1.2014

Pommerndreieck/ Grimmen, Online-Ressource: <http://www.pommerndreieck.de/informationen/flaechenangebot.html>, Zugriff: 7.1.2014

Regierung-mv.de, A24 Teilanschlussstelle Valluhn/ Gallin, Online-Ressource: http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/_Service/Presse/Aktuelle_Pressemitteilungen/?&pid=56768, Zugriff: 10.1.2014

Regierung-mv.de, Ansiedlungen im Industriepark Schwerin, Online-Ressource: http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/wm/?&pid=63709, Zugriff: 10.1.2014

Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte, 2011

Regionaler Planungsverband Region Rostock: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock, 2011

Rostock Airport, Airpark Rostock-Laage, Online-Ressource: <http://www.rostock-airport.de/de/business-und-aviation/gewerbegebiet-airpark/>, Zugriff: 21.1.2014

Rostock Port, Online-Ressource: <http://www.rostock-port.de>, Zugriff: 8.1.2014

Rügener Personennahverkehrs GmbH (RPNV), Fahrplanabfrage, Online-Ressource: <http://www.rpnv.de/>, Zugriff: 27.1.2014

Schleswig-Holstein, Zeitplan Fehmarnbelt, Online-ressource: http://www.schleswig-holstein.de/FehmarnBelt/DE/Zeitplan/Zeitplan_node.html, Zugriff: 7.1.2014

Schwerin.de, B-Plan Industriepark Schwerin, Online-Ressource: http://www.schwerin.de/?internet_navigation_id=649&internet_inhalt_id=605, Zugriff: 10.1.2014

Tetraplan A/S; University of Turku; HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Christian Albrechts University Kiel; Protrans AG, Ramböll Finland oy; Ramböll Sverige AB: Baltic Transport Outlook 2030 – Executive Report, Dezember 2011 (a)

Tetraplan A/S; University of Turku; HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Christian Albrechts University Kiel; Protrans AG, Ramböll Finland oy; Ramböll Sverige AB: Baltic Transport Outlook 2030 – Main Task 3: Scenarios, Dezember 2011 (b)

TransBaltic: Macroregional Transport Action Plan, 2012

UNICONSLT; MKmetric: Gutachterliche Vorarbeit zur Erstellung eines Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes, im Auftrag der Länder Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, Hamburg/ Karlsruhe, März 2012

UNICONSLT: Hafenentwicklungskonzept Schleswig-Holstein, im Auftrag des GvSH Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V. und des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein, Hamburg, Juli 2013

Verkehrsrundschau, Hanse Globe 2013, Online-Ressource: www.verkehrsrundschau.de/hpa-gewinnt-den-hanse-globe-1311514.html, Zugriff: 28.1.2014

WFG Vorpommern: Hafenstandorte in Vorpommern, Umschlag und Produktion mit Schienenanbindung, Broschüre, Januar 2012

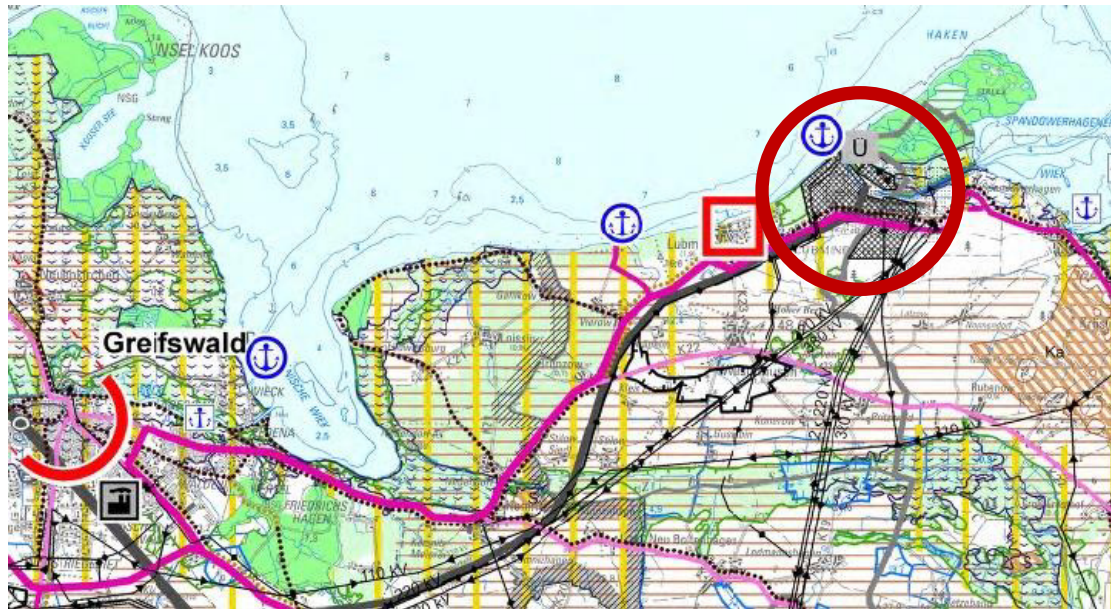
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Südwestmecklenburg mbH, Online-Ressource: <http://www.wflg.de/index.php/de/gewerbeblaechen/83-deutsch/216>, Zugriff: 10.1.2014

YARA, Online-Ressource: http://www.yara.de/about/production_in_germany/index.aspx,
Zugriff: 6.1.2014

Zero Emission Park, Online-Ressource: www.zeroemissionpark.de/, Zugriff: 28.1.2014

Anhang

Anhang 1: Lage Standort Energie- und Technologiepark Lubmin



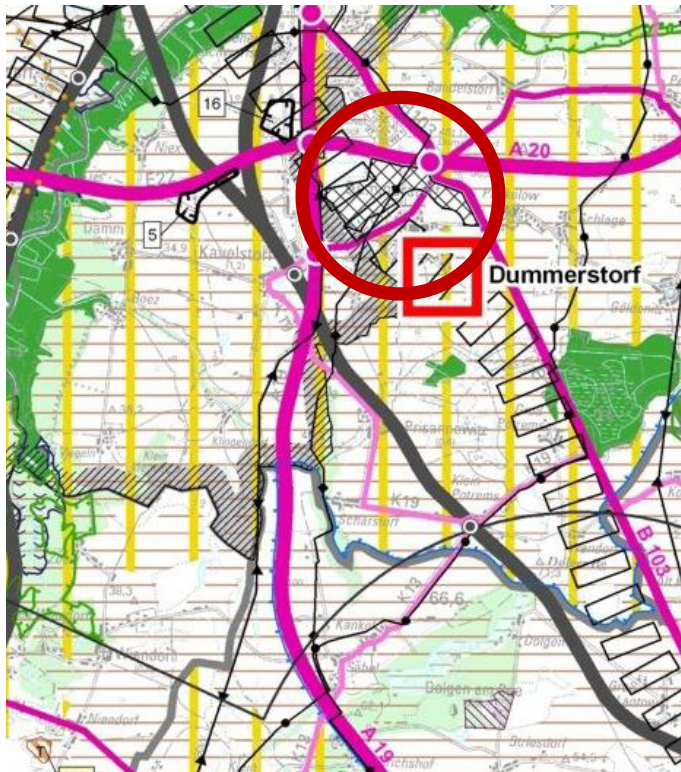
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern

Anhang 2: Lage Standort Bentwisch



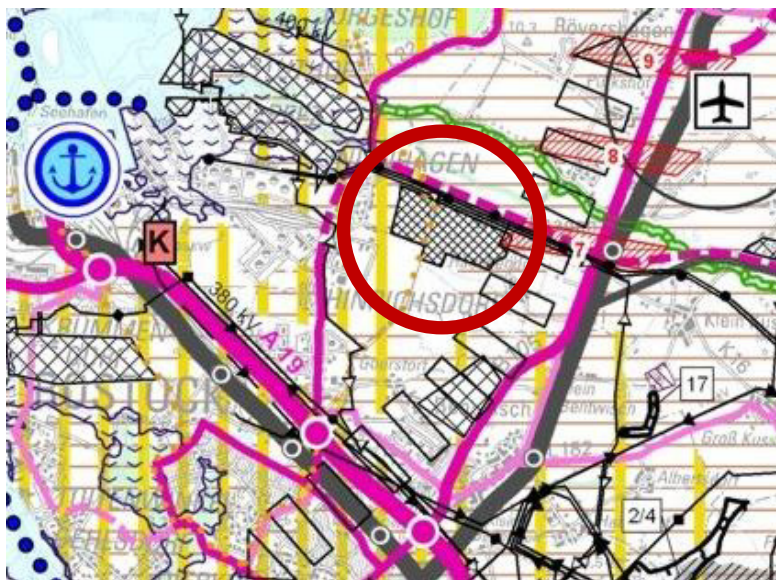
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock

Anhang 3: Lage Standort Dummerstorf



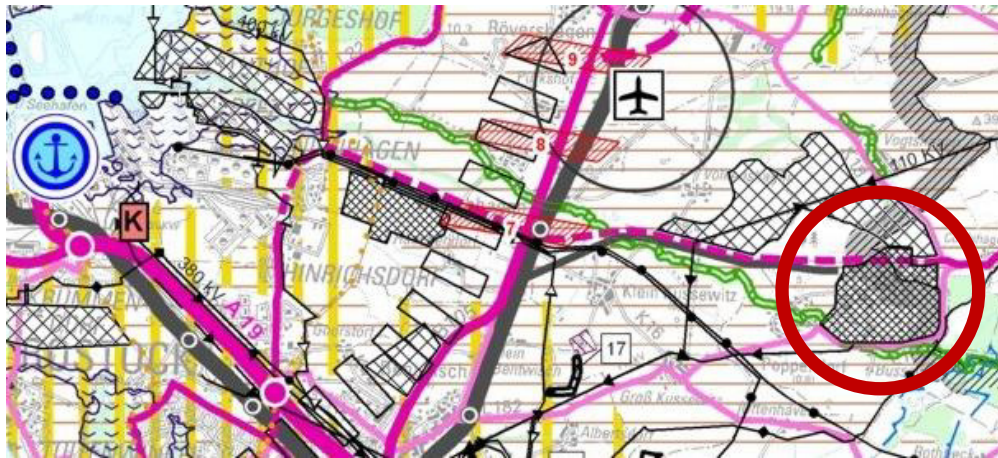
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock

Anhang 4: Lage Standort Rostock-Mönchhagen



Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock

Anhang 5: Lage Standort Rostock-Poppendorf



Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock

Anhang 6: Lage Standort Rostock-Poppendorf-Nord



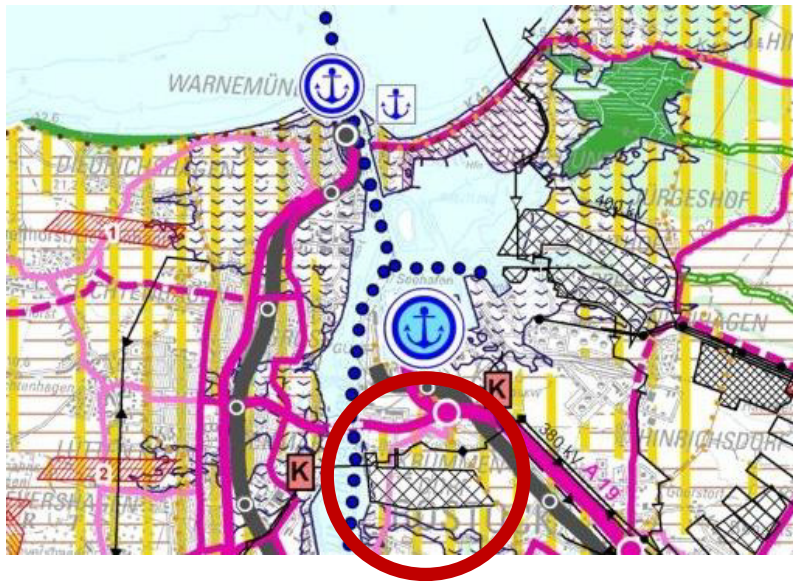
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock

Anhang 7: Lage Standort Rostock-Seehafen-Ost



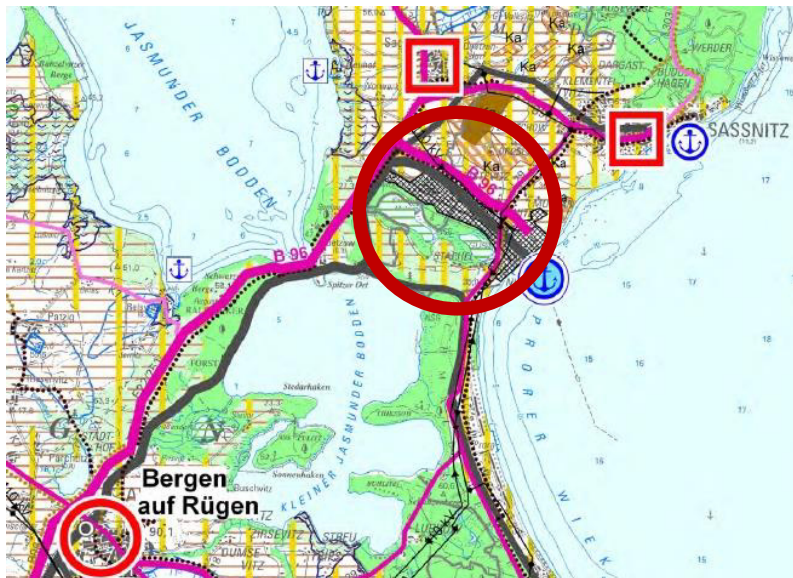
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock

Anhang 8: Lage Standort Rostock-Seehafen-West



Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock

Anhang 9: Lage Standort Sassnitz-Mukran



Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern

Anhang 10: Lage Standort Vierow



Quelle: www.hafen-vierow.de

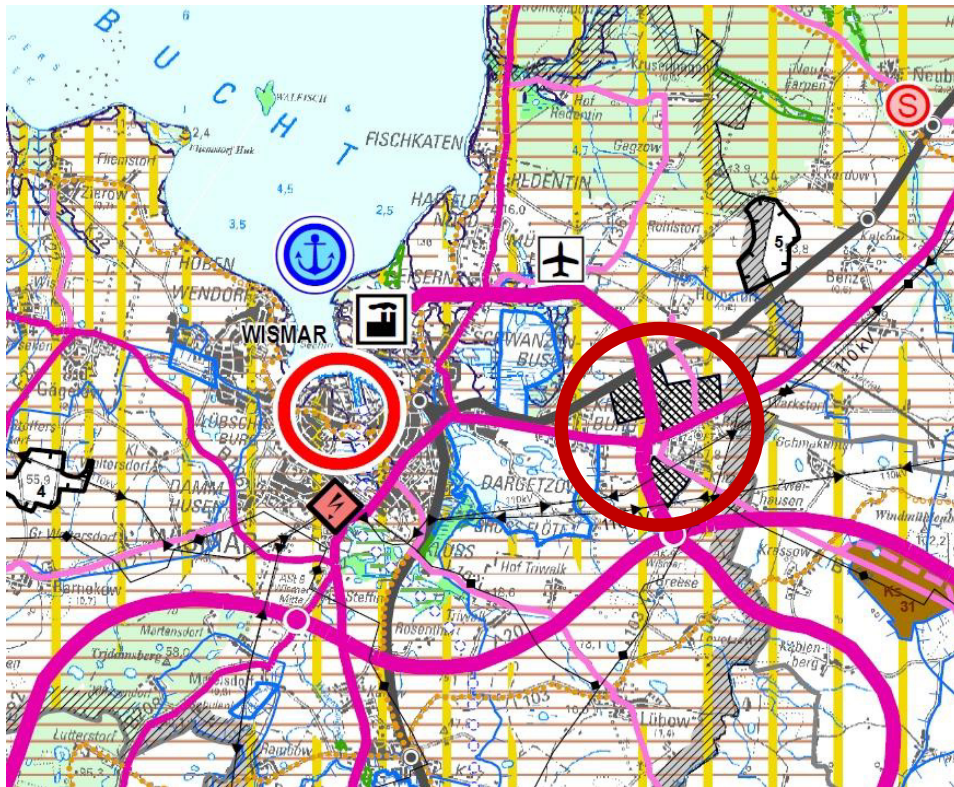
Anhang 11: Lage Standort Wismar/ Hornstorf-Müggenburg



Möglicher Gewerbestandort im Raum Müggenburg mit Anbindung an den Hafen

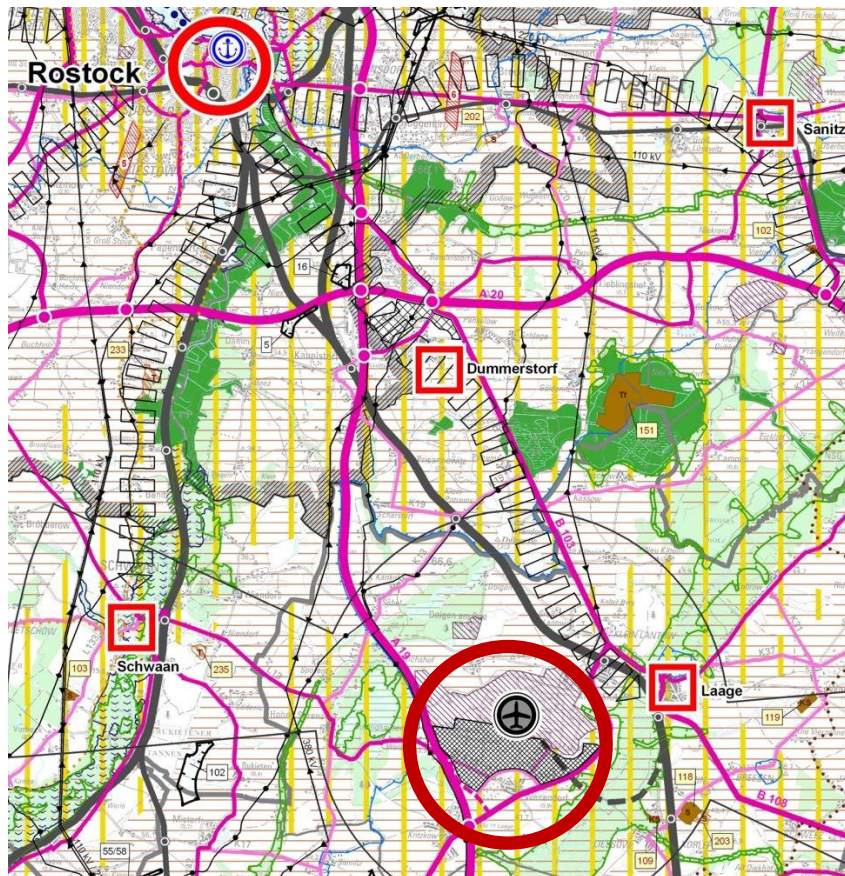
Quelle: Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg

Anhang 12: Lage Standort Wismar-Kritzow



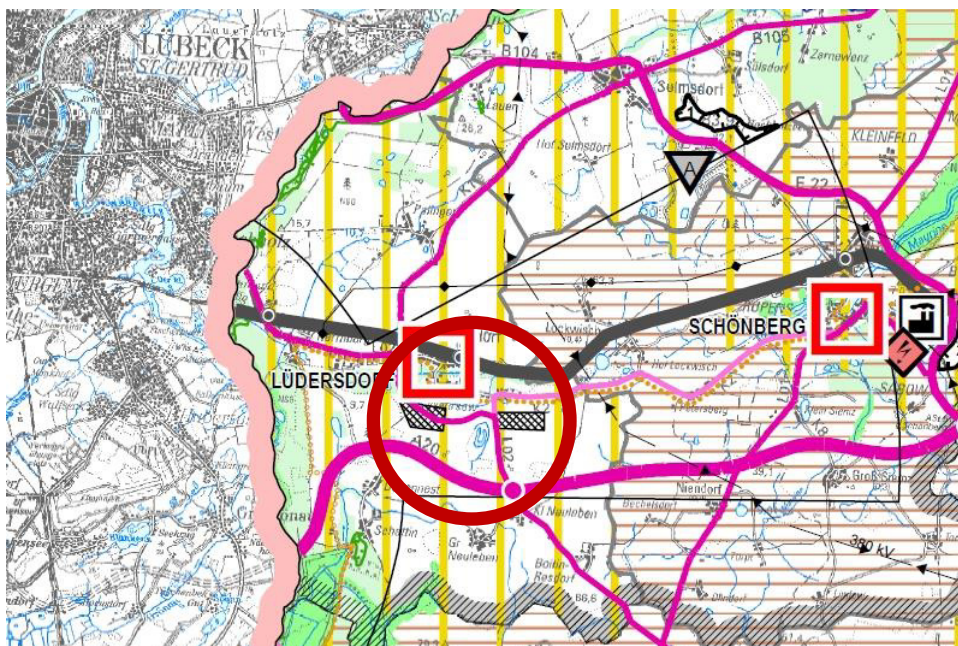
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg

Anhang 13: Lage Standort Airpark Rostock-Laage



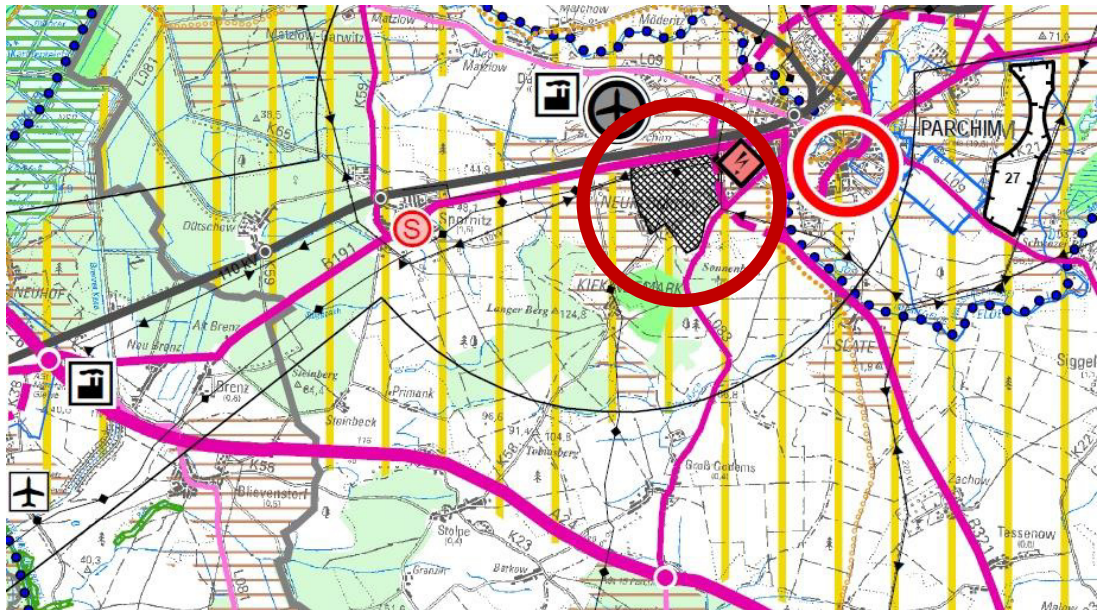
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock

Anhang 14: Lage Standort Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf



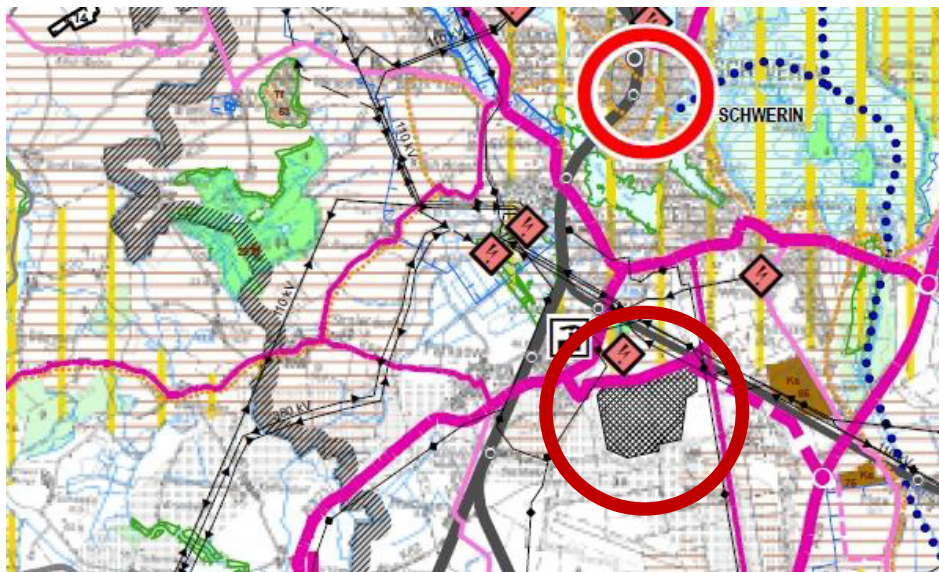
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg

Anhang 15: Lage Standort Industriepark Parchim West



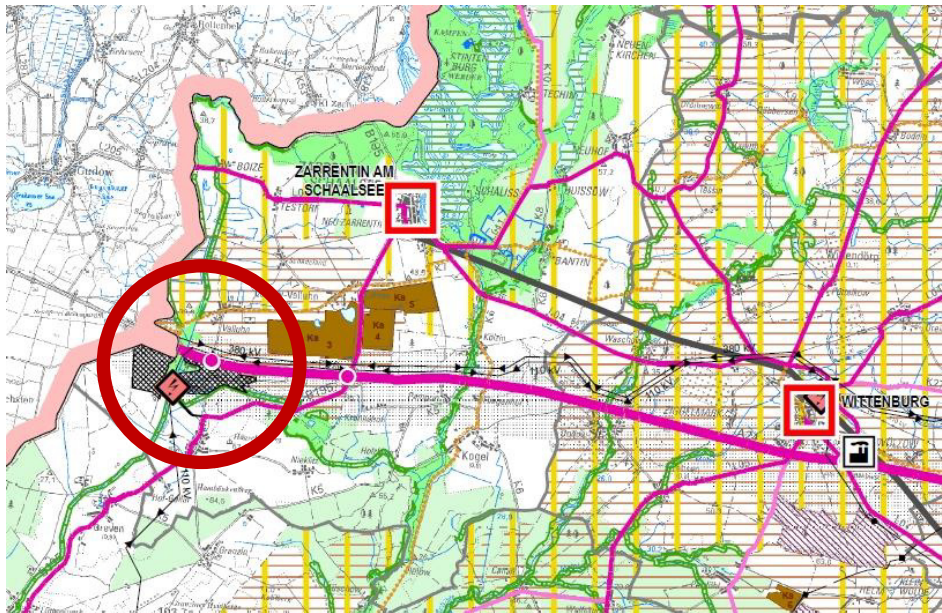
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg

Anhang 16: Lage Standort Industriepark Schwerin



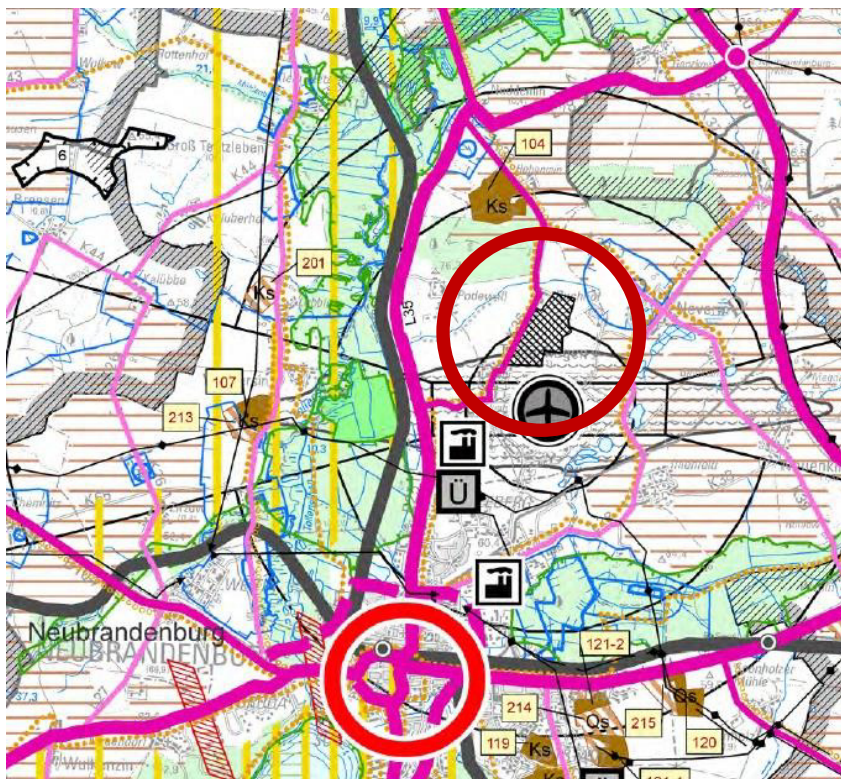
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg

Anhang 17: Lage Standort MEGA Park Valluhn/ Gallin



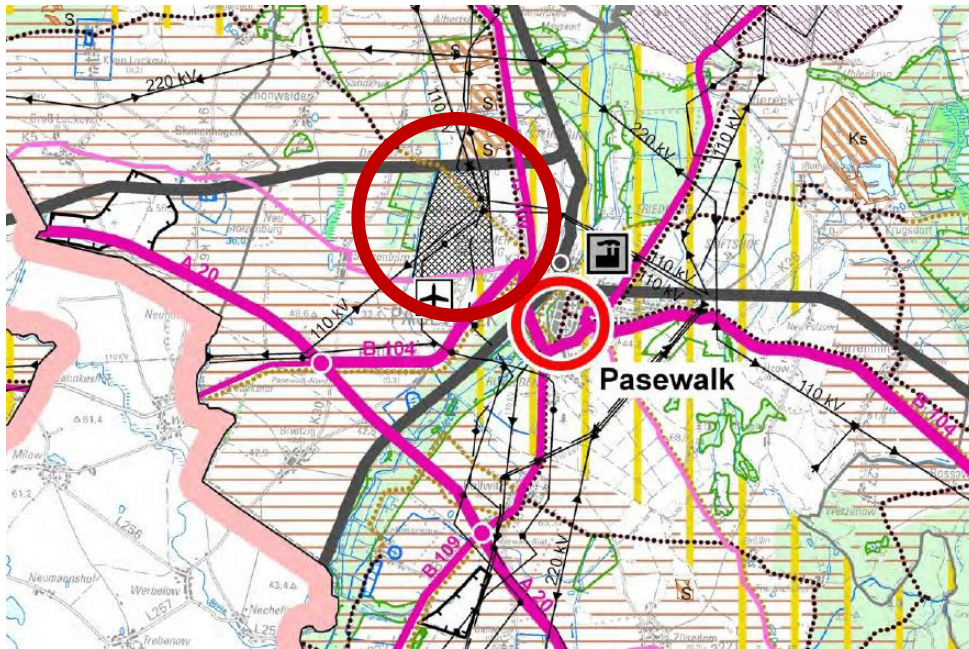
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg

Anhang 18: Lage Standort Neubrandenburg/ Trollenhagen



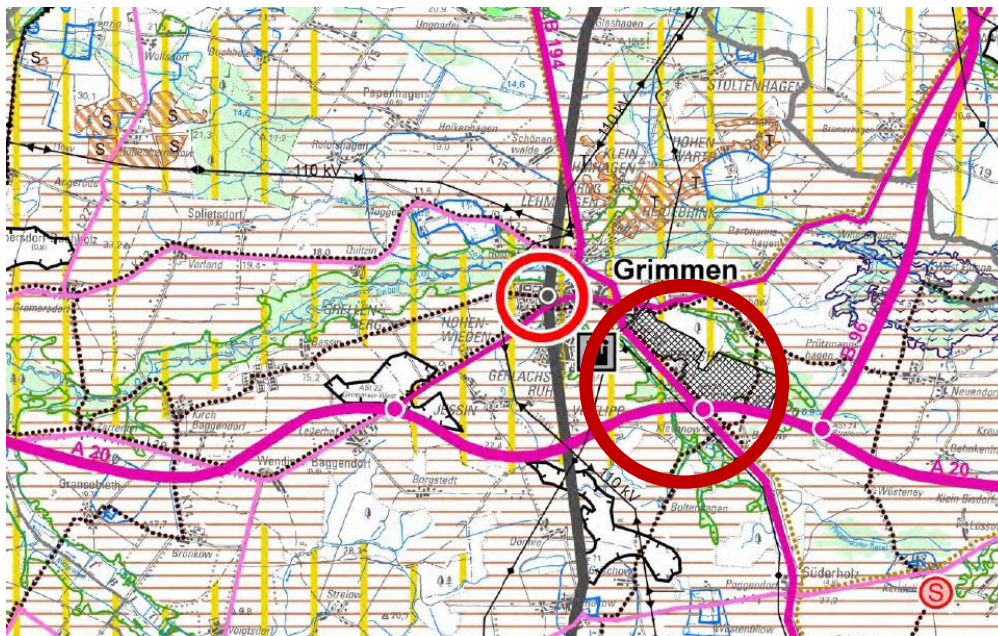
Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte

Anhang 19: Lage Standort Pasewalk



Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern

Anhang 20: Lage Standort Pommerndreieck/ Grimmen



Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern

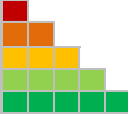
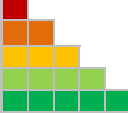
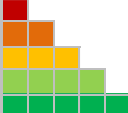
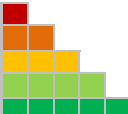
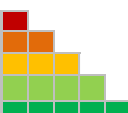
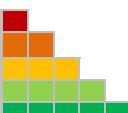
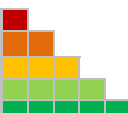
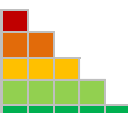
Anhang 21: Detaillierter Bewertungsschlüssel Evaluation der Standorte

Bewertungsschlüssel (Teil 1)

		nicht relevant
Status der Planung		<i>Kategorie nicht vergeben</i> Vorbehaltsgebiet (unbeplant) Vorranggebiet (unbeplant) FNP existiert Rechtskräftiger B-Plan existiert
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		<i>Kategorie nicht vergeben</i> <i>Kategorie nicht vergeben</i> GE(e) - eingeschränktes Gewerbegebiet GE - Gewerbegebiet GI - Industriegebiet
Verkehrsanbindung: Straße (BAB und Bundesstraßen)		keine straßenseitige Erreichbarkeit mangelhaft (eingeschränkte Erreichbarkeit) befriedigend (uneingeschränkte Erreichbarkeit über untergeordnete Straßen) gut (direkter Anschluss Bundesstraße/ nahegelegener BAB-Anschluss) sehr gut (direkter BAB-Anschluss)
Verkehrsanbindung: Gleisanschluss		kein Gleisanschluss vorhanden <i>Kategorie nicht vergeben</i> Gleisanschluss möglich (wird bspw. nur bedarfsorientiert errichtet) <i>Kategorie nicht vergeben</i> Gleisanschluss vorhanden bzw. vorgesehen (bei Gebieten ohne B-Plan)
Verkehrsanbindung: Kaikante		keine Kaikante vorhanden, straßenseitige Entfernung > 25 km keine Kaikante vorhanden, straßenseitige Entfernung ≤ 25 km keine Kaikante vorhanden, straßenseitige Entfernung ≤ 15 km keine Kaikante vorhanden, straßenseitige Entfernung ≤ 5 km <i>oder</i> Anschluss über Pipelines gewährleistet Kaikante vorhanden
Verkehrsanbindung: Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre		keine Erreichbarkeit gewährleistet sehr eingeschränkte Erreichbarkeit eingeschränkte Erreichbarkeit gute Erreichbarkeit sehr gute Erreichbarkeit (keinerlei Einschränkungen)

Quelle: UNICONSLT, 2014

Bewertungsschlüssel (Teil 2)

Flächenangebot und -nachfrage: Gesamtfläche		0 - 10 ha 11 - 50 ha 51 - 100 ha 101 - 150 ha > 150 ha
Flächenangebot und -nachfrage: Freie Fläche		0 - 10 ha 11 - 50 ha 51 - 100 ha 101 - 150 ha > 150 ha
Flächenangebot und -nachfrage: Anteil angesiedelter Branchen an Schlüsselbranchen		keine Schlüsselbranchen angesiedelt eine/ einzelne Schlüsselbranche, repräsentiert durch ein Unternehmen eine/ einzelne Schlüsselbranche, repräsentiert durch mehrere Unternehmen mehrere Schlüsselbranchen, repräsentiert durch max 3 Unternehmen mehrere Schlüsselbranchen, repräsentiert durch > 3 Unternehmen
Flächenangebot und -nachfrage: Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen		0 - 50 direkt Beschäftigte 51 - 250 direkt Beschäftigte 251 - 500 direkt Beschäftigte 501 - 1000 direkt Beschäftigte > 1000 direkt Beschäftigte
Allgemeine Lagekriterien: Lage in Bezug auf die zwei definierten Entwicklungskorridore		<i>Kategorie nicht vergeben</i> <i>Kategorie nicht vergeben</i> liegt auf keinem der Korridore liegt auf einem der beiden Korridore liegt auf beiden Korridoren
Allgemeine Lagekriterien: Nähe zu Oberzentren		nächstgelegenes Oberzentrum in > 100 km nächstgelegenes Oberzentrum in 51- 100 km nächstgelegenes Oberzentrum in 31 - 50 km nächstgelegenes Oberzentrum in 16 - 30 km nächstgelegenes Oberzentrum in ≤ 15 km
Allgemeine Lagekriterien: Nähe zu Berlin/ Hamburg		Erreichbarkeit von Berlin <i>oder</i> Hamburg in > 120 Minuten Erreichbarkeit von Berlin <i>oder</i> Hamburg in 91 - 120 Minuten Erreichbarkeit von Berlin <i>oder</i> Hamburg in 61 - 90 Minuten Erreichbarkeit von Berlin <i>oder</i> Hamburg in 31 - 60 Minuten Erreichbarkeit von Berlin <i>oder</i> Hamburg in ≤ 30 Minuten
Allgemeine Lagekriterien: Raumwiderstände (Akzeptanz der Bevölkerung)		hohe/ massive Widerstände mittlere Widerstände geringe Widerstände sehr geringe/ marginale Widerstände keine Widerstände bekannt

Quelle: UNICONSLT, 2014

Anhang 22: Detaillierte Berechnungstabellen zur Ermittlung der gewichteten Standortrangfolge je Schlüsselbranche

Schlüsselbranche 1:
Hafen-/ umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau, Offshore-Komponenten (relevant für Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen)

Hafen-/ umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau, Offshore-Komponenten		Energie- und Technologiepark Lubmin	Bentwisch	Dummerstorf	Rostock-Mönchhagen	Rostock-Poppendorf	Rostock-Poppendorf-Nord	Rostock Seehafen-Ost	Rostock Seehafen-West	Sassnitz-Mukran	Stralsund	Vierow	Wismar/Hornstorf-Müggenburg	Wismar-Kritzow
Status der Planung		angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
Verkehrsanbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	0,3	0,6	0,8	0,5	0,5	0,5	0,8	0,8	0,3	0,6	0,3	0,6	0,8
	Gleisanschluss	0,5	0,1	0,1	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,1	0,5	0,1	0,3
	Kaikante	1,5	0,9	0,9	1,2	1,2	1,2	1,5	1,5	1,5	0,9	1,5	1,2	0,9
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre	0,2	0,4	0,5	0,3	0,3	0,3	0,5	0,5	0,2	0,4	0,2	0,4	0,5
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
	Freie Fläche	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,8	0,8	0,6	0,8	0,3	0,3	0,3	0,8
	Anteil angesiedelter Branchen an Schlüsselbranchen	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
	Nähe zu Oberzentren	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,3	0,5	0,4	0,3	0,3
	Nähe zu Berlin/ Hamburg	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
	Akzeptanz vor Ort	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
SUMME		3,60	3,25	3,65	3,85	3,70	4,00	4,80	4,65	3,80	3,05	3,45	3,30	3,90
RANG		9	12	8	5	7	3	1	2	6	13	10	11	4

Quelle: UNICONSLT, 2014

Schlüsselbranche 2:
Rohstoffumschlag, Rohstoffverarbeitende Industrie, Chemie, Energie (relevant für Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Industrieunternehmen)

Rohstoffumschlag, Rohstoffverarbeitende Industrie, Chemie, Energie		Energie- und Technologiepark Lubmin	Bentwisch	Dummerstorf	Rostock-Mönchhagen	Rostock-Poppendorf	Rostock-Poppendorf-Nord	Rostock Seehafen-Ost	Rostock Seehafen-West	Sassnitz-Mukran	Stralsund	Vierow	Wismar/Hornstorf-Müggenburg	Wismar-Kritzow
Status der Planung		angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
Verkehrsanbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	0,3	0,6	0,8	0,5	0,5	0,5	0,8	0,8	0,3	0,6	0,3	0,6	0,8
	Gleisanschluss	0,9	0,2	0,2	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,2	0,9	0,2	0,5
	Kaikante	1,8	1,1	1,1	1,4	1,4	1,4	1,8	1,8	1,8	1,1	1,8	1,4	1,1
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre	0,1	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,1	0,2	0,1	0,2	0,3
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
	Freie Fläche	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,6	0,6	0,5	0,6	0,3	0,3	0,3	0,6
	Anteil angesiedelter Branchen an Schlüsselbranchen	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
	Nähe zu Oberzentren	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
	Nähe zu Berlin/ Hamburg	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
	Akzeptanz vor Ort	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
SUMME		3,85	2,95	3,28	3,93	3,80	4,05	4,80	4,68	4,05	2,78	3,73	3,18	3,75
RANG		6	12	10	5	7	3	1	2	3	13	9	11	8

Quelle: UNICONSULT, 2014

Schlüsselbranche 3:
Automotive, Fahrzeugbau, Technologie, nicht hafen-/ umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau (relevant für landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte)

Automotive, Fahrzeugbau, Technologie, nicht hafen-/ umschlagaffine metallverarbeitende Industrie, Maschinen- und Anlagenbau		Airpark Rostock-Laage	Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf	Industriepark Parchim West	Industriepark Schwerin	MEGA Park Valluhn/ Gallin	Neubrandenburg/ Trollenhagen	Pasewalk	Pommern-dreieck/ Grimmen
Status der Planung		angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
Verkehrsanbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	1,8	1,8	1,4	1,4	1,8	1,1	1,4	1,8
	Gleisanschluss	0,5	0,1	0,3	0,3	0,3	0,1	0,3	0,1
	Kaikante	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,5
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
	Freie Fläche	0,4	0,2	0,4	0,4	0,2	0,3	0,4	0,4
	Anteil angesiedelter Branchen an Schlüsselbranchen	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
	Nähe zu Oberzentren	0,5	0,9	0,5	0,9	0,5	0,9	0,5	0,7
	Nähe zu Berlin/ Hamburg	0,3	0,6	0,5	0,5	0,6	0,3	0,5	0,2
	Akzeptanz vor Ort	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
SUMME		4,15	4,30	3,65	4,05	4,08	3,18	3,60	3,78
RANG		2	1	6	4	3	8	7	5

Quelle: UNICONSLT, 2014

Schlüsselbranche 4:
Nahrungsmittelproduktion, Verpackung, Konsumgüter (relevant für landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte)

Nahrungsmittelproduktion, Verpackung, Konsumgüter		Airpark Rostock-Laage	Industrie- und Gewerbepark Lüdersdorf	Industriepark Parchim West	Industriepark Schwerin	MEGA Park Valluhn/ Gallin	Neubrandenburg/Trollenhagen	Pasewalk	Pommern-dreieck/Gruppen
Status der Planung		angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
Klassifizierung nach Baunutzungsverordnung		angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
Verkehrs-anbindung	Straße (BAB und Bundesstraßen)	1,8	1,8	1,4	1,4	1,8	1,1	1,4	1,8
	Gleisanschluss	0,3	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1
	Kaikante	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Flächenangebot und -nachfrage	Gesamtfläche	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
	Freie Fläche	0,4	0,2	0,4	0,4	0,2	0,3	0,4	0,4
	Anteil angesiedelter Branchen an Schlüsselbranchen	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet
	Beschäftigungseffekte durch angesiedelte Unternehmen	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet	nicht differenziert bewertet
Allgemeine Lagekriterien	Lage in Bezug auf die zwei definierten Korridore	0,4	0,5	0,4	0,5	0,5	0,3	0,3	0,4
	Nähe zu Oberzentren	0,5	0,9	0,5	0,9	0,5	0,9	0,5	0,7
	Nähe zu Berlin/ Hamburg	0,5	1,0	0,8	0,8	1,0	0,5	0,8	0,3
	Akzeptanz vor Ort	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium	angebotsseitiges KO-Kriterium
SUMME		3,80	4,40	3,60	4,05	4,08	3,08	3,50	3,53
RANG		4	1	5	3	2	8	7	6

Quelle: UNICONSULT, 2014

Anhang 23: Liste der im Rahmen der Datensammlung und Studierenerstellung geführten persönlichen und telefonischen Expertengespräche

Frau Ilona Abt, Amt für Wirtschaft und Liegenschaften Schwerin, Industriepark Schwerin

Herr Thomas Biebig, Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock

Frau Susann Ehrlich, Wirtschaftsförderung Landkreis Rostock GmbH (Datenabfrage zum Standort Poppendorf)

Frau Christiane Falck-Steffens, Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern

Herr Jörn Gorzelski, Fährhafen Sassnitz

Herr Rolf Kammann, Invest in Vorpommern (WFG Vorpommern)

Herr Michael Kremp, Geschäftsführer Seehafen Wismar und Vorsitzender Logistikinitiative Mecklenburg-Vorpommern

Herr Jörg Neumann, Niederlassungsleiter BUSS Sea Terminal Sassnitz

Herr Bernd Nottebaum, Amt für Wirtschaft und Liegenschaften Schwerin, Industriepark Schwerin

Herr Rainer Pochstein, Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg

Frau Petra Proba, Flughafen Rostock-Laage

Herr Gert Proba, Rostock Business

Herr Ulf Riedel, Invest in MV

Herr Manfred Sasse, Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte

Herr Gerd Schäde, Amt für Raumordnung und Landesplanung Region Rostock

Frau Carmen Schmidt, Logistik-Initiative Hamburg

Herr Volker Utke, EWN Energiewerke Nord GmbH, Lubmin

Herr Ziebell, Förder- und Entwicklungsgesellschaft Uecker-Region mbH