



Resolution der ostdeutschen Wirtschaft

Zur Bedeutung der Wasserstraßen für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und den Wirtschaftsstandort Deutschland

Die ostdeutschen Industrie- und Handelskammern (IHK) stimmen mit dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages überein, dass eine Konsolidierung des Bundesverkehrshaushaltes geboten ist und unterstützen dementsprechend die geplante Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Die vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geplante Kategorisierung der Bundeswasserstraßen und Seehäfen aber wird entschieden abgelehnt. Die damit verbundenen lediglich kurzfristigen Haushaltseinsparungen würden zu erheblichen Risiken für die wirtschaftliche und demografische Entwicklung in Teilen Deutschlands führen.

Ein Blick auf die Landkarte verdeutlicht die negativen Auswirkungen des aktuellen Politikvorhabens: Für den gesamten Osten Deutschlands verabschiedet sich das BMVBS durch das faktische „Aussperren“ eines ganzen Verkehrsträgers offensichtlich vom allgemein anerkannten verkehrspolitischen Grundsatz der Mul-

timodalität. Mehr als eine halbe Million zusätzlicher Lkw-Fahrten wären aber nötig, müsste man die bereits heute auf den Wasserstraßen Ostdeutschlands transportierten Güter auf die Straße verlagern. Die Schiene kommt hierfür wegen unzureichender Kapazitäten und fehlender Gleisanschlüsse schon heute nur begrenzt in Frage. Für die Zukunft gehen entsprechende Untersuchungen von einem potenziellen Verkehrsaufkommen von drei Mrd. Tonnen im Güterfernverkehr im Jahr 2025 aus. Dieses Aufkommen wird nur zu bewältigen sein, wenn der Modal Split -Anteil des Binnenschiffs deutschlandweit bei etwa zehn Prozent stabilisiert werden kann. In Folge der vom BMVBS geplanten Kategorisierung wird im Osten Deutschlands eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf das Binnenschiff verhindert oder gar die wirtschaftliche Nutzung des Binnenschiffs gänzlich unmöglich gemacht. Damit droht ein Verkehrskollaps. Die Folge wäre in jedem Fall ein zusätzlicher Investitionsbedarf in die Straßen- und Schieneninfrastruktur bei gleichzeitig steigenden CO²- und Lärm-Emissionen.



Bundeswasserstraße Elbe



Verbesserte Bedingungen für den internationalen Warentransport per Binnenschiff auf der Bundeswasserstraße Elbe fordern die Anrainerunternehmen. Stabile Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe sind nicht nur für den Güterverkehr im Elbstromgebiet von immenser Bedeutung, sondern auch für die Sicherstellung des Hochwasserschutzes. Kombinierte Verkehre, die das Binnenschiff einbinden und die freien Kapazitäten der Wasserstraße nutzen können, bieten für einen optimalen Hinterlandverkehr gute Wachstumschancen. Alle zwei Jahre treffen sich Akteure für die Bundeswasserstraße Elbe zum „Elbschifffahrtstag“, um gemeinsam mit den Mitgliedern der Elbe Allianz e. V., des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e. V., der Kammerunion Elbe/Oder sowie Vertretern aus Wirtschaft und Politik über Themen zur Entwicklung der Elbschifffahrt zu diskutieren.

Im Ergebnis dieses Treffens und unter Beisein hochrangiger Persönlichkeiten des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) werden die Forderungen der Teilnehmer des Elbschifffahrtstages in Form einer Resolution den Vertretern des BMVI übergeben. Unter der

Überschrift „Verbesserte Bedingungen für den internationalen Warentransport per Binnenschiff auf der Wasserstraße Elbe schaffen“ wurden die wesentlichen Forderungen zusammengefasst. Zum wiederholten Male wurde auf die Zusage des Bundesverkehrsministeriums für eine durchgängige Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 Meter zwischen Hamburg und Dresden erinnert. Wichtig für den Freistaat Sachsen, aber auch für die Anrainer ist die Nutzung und Auslastung der vorhandenen Ressourcen bei der Erreichbarkeit der Seehäfen per Binnenschiff für die Wirtschaftsunternehmen im Einzugsbereich der Elbe. Mit der Verbesserung der Binnenschifffahrtsverhältnisse werden neben der Einschränkung von Erosion und Wasserspiegelverfall auch durchgehende dreilagige Containerverkehre möglich. Mit den Erhaltungsmaßnahmen wird der ursprüngliche auentypische Charakter des Flusses geschützt.

Eine verlässliche und zukunftsorientierte Binnenschifffahrtspolitik ist für die Wirtschaft unverzichtbar. Dazu gehört unausweichlich die Ertüchtigung der Binnenwasserstraße Elbe.

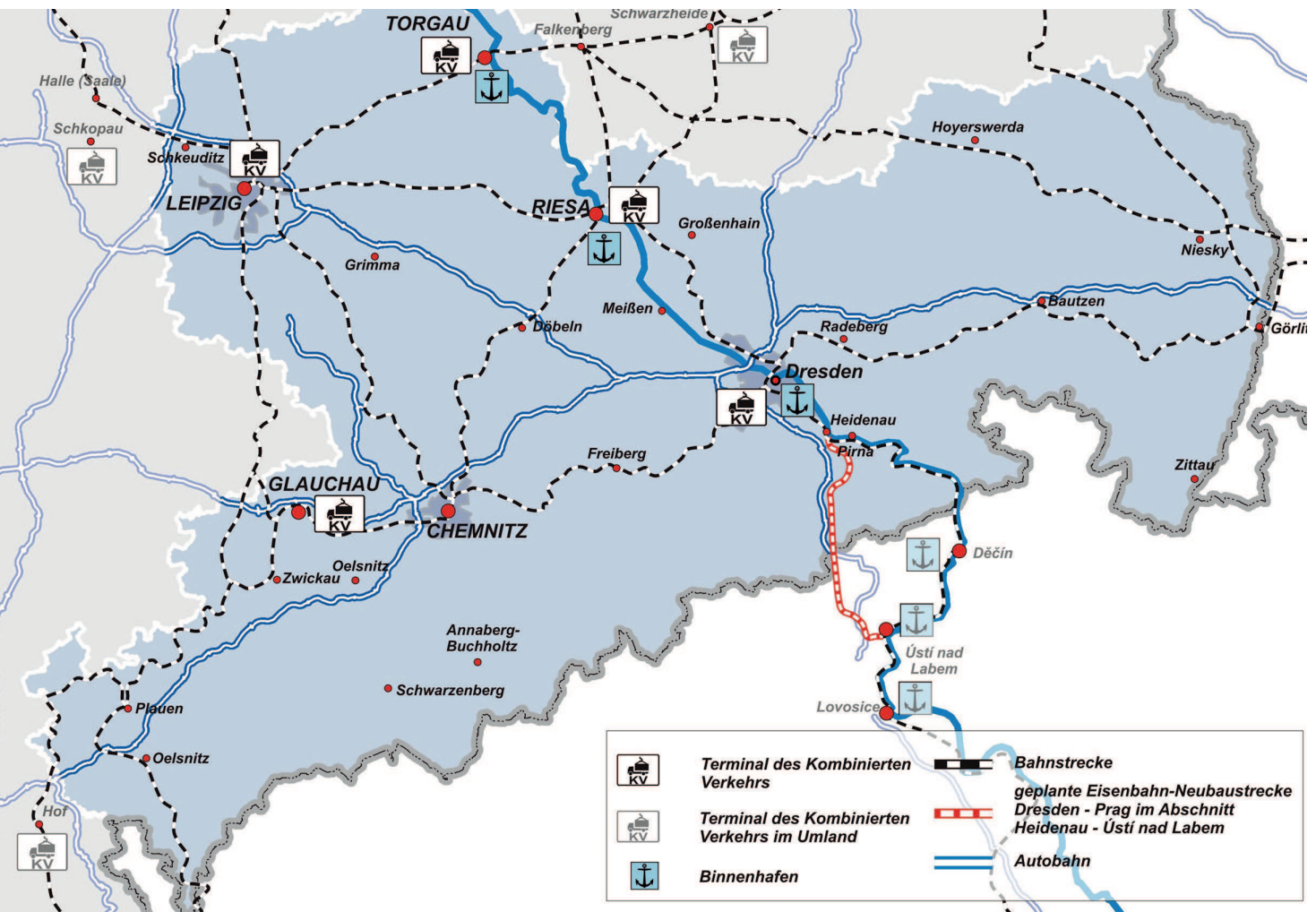




Anlagen des Kombinierten Verkehrs (KV), Güterverkehrszentren (GVZ)

Der Freistaat Sachsen verfügt über eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Dazu zählen neben dem gut ausgebauten Eisenbahn- und Autobahnnetz und der natürlichen Wasserstraße Elbe die drei Güterverkehrszentren (GVZ) in Dresden, Leipzig und Glauchau sowie die drei Binnenhäfen in Dresden, Riesa und Torgau. An allen Standorten gibt es Schnittstellen für den Kombinierten Verkehr (KV), das heißt, es können Waren von der Straße auf die Schiene bzw. das Binnenschiff umgeschlagen werden. In unmittelbarer Nähe zum Flughafen Leipzig/Halle befindet sich das GVZ Leipzig. Neben der Anbindung an den Flughafen verfügt es über einen Anschluss an die Schiene sowie die Autobahnen A 9, A 14 sowie A 38. In den letzten Jahren haben sich hier zahlreiche Industrie- und Logistikunternehmen angesiedelt. Das GVZ Dresden befindet sich nahe dem Zentrum der Landeshauptstadt mit einem Anschluss an das Schienen- und Autobahnnetz (A 4, A 13, A 17). Mit dem Hafen Dresden ist auch der Anschluss an die Wasserstraße Elbe gewährleistet. Im GVZ Dresden haben sich zahlreiche namhafte Speditionen sowie das Logistikzentrum der

VW-Manufaktur auf eigenen Grundstücken angesiedelt. Das dritte sächsische GVZ ist am Standort Glauchau das GVZ Südwestsachsen, welches 2010 mit einem Umschlagbahnhof ausgerüstet wurde. In den nächsten Jahren ist geplant, die Terminalkapazität zu verdoppeln. Darüber hinaus befindet sich in Glauchau der derzeit einzige Railport der Deutschen Bahn in Sachsen. Ein weiterer Standort wird derzeit von einem Privatunternehmen in Chemnitz geplant. Railports sind multimodale Schienenlogistikzentren für den konventionellen Wagenladungs- und Einzelwagenverkehr und sollen der gesunkenen Anzahl an Ladestellen entgegenwirken. Neben den GVZ gibt es in Sachsen Binnenhäfen in Dresden, Riesa und Torgau. Durch diese Schnittstellen zwischen Wasser, Straße und Schiene ist Sachsen über die Elbe sowohl an die norddeutschen Seehäfen und damit an den internationalen Seehandel angebunden. Daneben wird in Leipzig ein Umschlagterminal für nicht kranbare Sattelaufleger entstehen. Damit wird es möglich Lkw-Aufleger mit wenig Zeit- und Arbeitsaufwand auf Waggons zu verladen und auf der Schiene zu transportieren.



Forderungen der IHK zur Verkehrsinfrastruktur – Teil Luftverkehr



Die sächsische Wirtschaft fordert die markt- und bedarfsge- rechte Entwicklung der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden. Die Flughäfen fungieren als Anziehungspunkte für Investoren und sind eine wichtige Voraussetzung für die Ansiedlung der verschiedensten Industriebranchen. Insbesondere Leipzig/Halle mit direkter Anbindung an das überregionale Autobahn- und Schienennetz bietet ideale Standortbedingungen für einen Frachtflughafen im 24-Stunden-Betrieb. Die Konzentration der Wirtschaft am Standort Leipzig/Halle bestätigt die positive Ent- wicklung.

Für beide Flughäfen sind für die Region optimale Verbindungen im innerdeutschen und europäischen Flugverkehr wichtig. Die bishe- rige gute Entwicklung der inländischen Flugverbindungen ab Dres- den gilt es weiter auszubauen, um mit neuen Flugzielen den Anteil des touristischen Angebotes zu erweitern. Neue Linienflugver- bindungen zu innerdeutschen (Hamburg) und europäischen Zie- len (Zürich, Amsterdam, Wien) bereichern den Flugplan. Die einst angenommenen Kapazitäten beider Flughäfen sind noch längst

Die Forderungen der IHK

- Stärkung des Frachtlogistikknosens am Flughafen Leipzig über die weitere Vermarktung entsprechender Flughafen- flächen
- zielgerichtete weltweite Vermarktung der sächsischen Flughäfen zur Angebotserweiterung
- individuelle und unterschiedliche Angebotserweiterungen der Flughäfen Leipzig und Dresden bei Direktflugverbin- dungen nach europäischen Hauptstädten
- verbesserte Anbindung an europäische Luftdrehkreuze

nicht erreicht, umso wichtiger sind die Erweiterung der Angebo- te für interessante Städteverbindungen, attraktive ganzjährige Urlaubsziele und speziell für den Frachtflughafen, die Stärkung des Logistikstandortes.



Herausgeber:

Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern im Freistaat Sachsen

www.sachsen.ihk.de



Die Sächsischen
Industrie- und Handelskammern

Redaktion:

LUB Consulting GmbH Dresden

Redaktionsschluss:

September 2014

Gestaltung, Layout und Satz:

fink grafik+werbung, Dresden

Wir bedanken uns für die Unterstützung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Bildquellen:

Titelseite: LUB Consulting GmbH Dresden; Flughafen Dresden GmbH

Seite 3: Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern im Freistaat Sachsen

Seite 4: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH; Flughafen Dresden GmbH

Seite 6: European Commission

Seite 8: LUB Consulting GmbH Dresden

Seite 10–11: Landesverkehrsplan Sachsen 2025, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr;

BMVI Seehafenverkehrsprognose 2030

Seite 12–34: LUB Consulting GmbH Dresden

