

Elbschiffahrtstag 2012

„Die Elbe im Visier der Anhaltinischen Wirtschafts- und Verkehrspolitik“

Dr. Klaus Klang, 27. September 2012, Elbe-Rosset-Halle, Dessau-Roßlau

Sehr geehrte Damen und Herren,

Das heutige Zeitalter der Globalisierung zeichnet sich durch vielfältige Effekte aus: Industriestaaten wie Deutschland exportieren einen Großteil ihrer Güter in andere Märkte. Unternehmen werden zu Global Playern und verlagern Produktionsstandorte ins Ausland oder betreiben zunehmend Outsourcing, Schwellenländer öffnen sich gegenüber ausländischen Investoren. Zunehmend erfolgt eine internationale Arbeitsteilung. Dies bringt immer engere Lieferantenbeziehungen und komplexere und längere Supply Chains mit sich. Diesen Entwicklungen kann man sich nicht verschließen. Gerade Sachsen-Anhalt mit seiner Lage im Herzen Europas und der sehr gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur bietet optimale Voraussetzungen den heutigen und künftigen Marktanforderungen gerecht zu werden. Ein wichtiger Bestandteil der Verkehrslandschaft ist dabei die Elbe. „Unsere“ Elbe ist eine internationale Wasserstraße von etwa 1.100 Kilometer Länge, entspringt in Tschechien und verbindet die Wirtschaftsräume in Deutschland mit dem Hamburger Seehafen, bevor sie in die Nordsee mündet.

Die Bedeutung der Elbe zeigt sich auch als europäische Binnenwasserstraße. Im Oktober 2011 hat die Europäische Kommission Ihren Vorschlag für eine neue TEN-Richtlinie vorgelegt. Obwohl Sachsen-Anhalt seine Vorstellungen in Bezug auf den hier so genannten Elbkorridor noch nicht ganz einbringen können, wird der vom Land eingeschlagene Weg bestätigt. Die wichtige Rolle der Binnenwasserstraße Elbe wurde von der EU ausdrücklich bestätigt und die Elbe voll in das TEN-Netz integriert. Das Land strebt auch weiterhin die Anerkennung des multimodalen Elbkorridors Prag-Dresden-Leipzig-Halle-Magdeburg-Hamburg/Stettin an, der die wichtigsten Verkehrsachsen in Sachsen-Anhalt mit umfasst. Der Korridor schließt nördlich von Hamburg nahtlos an die landseitige Verbindung zur Fehmarn-Belt-Querung an. Perspektivisch ist diese Verbindung zwischen Skandinavien und Südosteuropa viel versprechend.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Es ist meine tiefste Überzeugung, dass es mittel- oder langfristig ein Umdenken in der Verkehrslandschaft gibt. Die Gründe sind vielschichtig, insbesondere jedoch die Umweltbelastung sowie steigende Kraftstoffpreise. Damit wird die Attraktivität für Transporte per Schiff neben dem schienengebundenen Verkehr perspektivisch steigen. Das muss die Bundesregierung bei ihren Infrastrukturplanungen berücksichtigen. Hierzu zählt beispielsweise die Ertüchtigung der Elbe für den Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens.

Voraussetzung für Transporte auf der Elbe ist, dass der Transportweg einem gewissen Standard entspricht. Dieser ist definiert als eine Mindestwassertiefe von 1,60 m, die an 345 eisfreien Tagen im Jahr vorhanden ist. Wassertiefen von mehr als 2,50 m treten an 180 Tagen im Jahr auf. Neben der Wassertiefe ist die Durchfahrthöhe unter Brücken ein weiterer Maßstab. Fast alle Brücken sind so hoch, dass ein Binnenschiff mit drei Lagen Containern diese problemlos passieren kann.

Ferner befinden sich 97,5 % der Elbe in einem relativ stabilen Gleichgewicht zwischen Wassertiefe und Fließgeschwindigkeit, d.h. Baggerungen finden nur im geringen Umfang statt. Allerdings sind 2,5 % der Flussstrecke in einem für die Schifffahrt nicht günstigen Zustand. Diese so genannten Reststrecken bei Coswig und Dömitz sind nicht mehr durchgeführte plan festgestellte Baumaßnahmen aus den 1930er Jahren. Weitere Gründe sind die deutsche Teilung und ausgesetzte Unterhaltungsmaßnahmen nach dem Jahrhunderthochwasser 2002. Derzeit wird in diesen beiden Streckenabschnitten mit großem und wirtschaftlich nicht vertretbarem Aufwand teures Geschiebemanagement getätigt. Dieser Zustand kann nur abgestellt werden, wenn man Querbauwerke (Buhnen, Deckwerke) verändert. Allerdings setzen diese Maßnahmen ein neuerliches Planfeststellungsverfahren voraus. Es müssen also belastbare Entwürfe für diese Reststrecken erarbeitet werden, um konstruktive Gespräche zwischen Ökologie und Ökonomie zu ermöglichen. Auch mögliche Alternativen, die mit weniger Aufwand die Qualität der Wasserstraßen unter Berücksichtigung von Landschaftsbild und Ökologie gewährleisten oder verbessern, sollten erörtert werden. Solange es nicht geschieht, werden wir noch Jahre über das Erfordernis von Investitionsmaßnahmen für die Bereiche bei Coswig und Dömitz diskutieren. Sie haben erheblichen Einfluss auf das Leistungsvermögen der Binnen-

schifffahrt der Elbe, weil die Leistungsfähigkeit von diesem einschränkenden Faktor abhängt. Salopp gesagt, es ist eine Kette, welche nur so stark wie ihr schwächstes Glied ist.

Ich halte diesen Status quo für einen nicht akzeptablen Zustand. Die Kulturlandschaft der Elbe wird durch eventuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Binnenschifffahrt nicht gefährdet.

Daher sind meiner Meinung nach die Verkehrs- und Wirtschaftspolitik sowie Umweltpolitik miteinander vereinbar, sofern man den Willen zur Einigung hat. Ich fordere an dieser Stelle die vermeintlichen Konkurrenten auf, die sich mit den Wittenberger Erklärungen von 2010 und 2012 für eine Schifffahrt auf der Elbe ausgesprochen haben, aufeinander zuzugehen. Zur Erläuterung: Die Wittenberger Erklärung von 2010 ist von Ihrem Verein (Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.), die von 2012 durch Umweltverbände und Kirchenvertreter herausgegeben worden. Den Erklärungen ist gemein, die Schifffahrt auf der Elbe möglich zu machen.

Ein Beispiel dafür, dass gewerbliche Schifffahrt und Wassertourismus durchaus mit der Kulturlandschaft in Einklang zu bringen sind, zeigt sich durch den stark frequentierten Elberadweg. Auch die übrigen an der Elbe angrenzenden Bundesländer haben für ihre Häfen sowohl aus touristischer als auch gewerblicher Sicht ein Interesse an der befahrbaren Elbe. Soweit ich informiert bin, trägt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Sorge dafür, die Elbe in einem guten Zustand zu versetzen, z.B. muss die Qualität dieses Wasserweges für den Einsatz von Eisbrechern für den Hochwasserschutz und zur Erhaltung der Vorflut vorgehalten werden.

Meine Damen und Herren,

die Spediteure und Logistiker fordere ich auf, sich mehr mit dem Transport auf der Wasserstraße zu beschäftigen. Ich habe den Eindruck, dass viele Verloader die Möglichkeit der Einbindung der Wasserstraße noch nicht realisiert haben. Die landesbedeutsamen Häfen in Sachsen-Anhalt würden hiervon auch partizipieren. Es ist hinlänglich bekannt, dass Häfen Motor und Garant wirtschaftlichen Aufschwungs sind. Mit dem Bau der Niedrigwasserschleuse im Rothenseer Verbindungskanal in der Landeshauptstadt Magdeburg ist ein nächster Schritt in Richtung der Förderung der Binnenwasserstraße als Verkehrsträger getan. Sie wird ausschließlich bei Niedrigwasser der Elbe betrieben und lässt die Häfen der Magdeburger Hafen

GmbH, diese sind der Hansehafen, der Kanalhafen und der Industriefafen, unabhängig vom Wasserstand der Elbe werden. Zudem besitzt das Hafengelände über ausgezeichnete Anbindungen an das Straßen-, Schienen und das weitere Wasserstraßennetz. Ein sehr großer Standortvorteil gegenüber anderen Häfen ist, dass er über das Wasserstraßenkreuz Magdeburg auch sehr gut an das europäische Kanalsystem mit Mittelland-, Elbe-Seiten- und Elbe-Havel-Kanal angeschlossen ist.

Ein weiterer landesbedeutsamer Hafen an der Elbe ist der trimodale Hafen Aken. Er hat sich zum Schwerpunkt für Schwergutverkehre im Land entwickelt. Seine Lage im nördlichen Teil des mitteldeutschen Wirtschaftsraumes bietet hervorragende Voraussetzungen für den Im- und Export von Rohstoffen, Halbzeugnissen und Fertigprodukten. Immerhin haben den Hafen Aken im Jahr 2011 663 Schiffe angelaufen. Aktuell wird das östliche Hafenaerial für die Erweiterung für Schwergut- und Projektladungsverkehre ausgebaut. An dieser Stelle sei angemerkt, dass die Elbe durch Firmen in Dresden, Magdeburg oder auch Aken als Schwerguttransportweg für Windkraftanlagen und Transformatoren verstärkt genutzt wird. Gerade Schwerguttransporteure klagen über immer unzumutbarere Transportmöglichkeiten auf dem Verkehrsträger Straße, u. a. durch den rapiden Zuwachs von Kreisverkehren sowie enge Kurven und unzureichende Durchfahrtshöhen. Auf diese nachteiligen Veränderungen hat Hr. Draaf, Leiter des Bundesamtes für Schwergutverkehr, anlässlich einer Vortragsveranstaltung im Mai 2012 beim Rising IndustrieForum in Aken aufmerksam gemacht.

Bei den genannten Häfen liegen vor allem, wie bereits angedeutet, die Potenziale im Seehafenhinterlandverkehr. Die Einbeziehung der hiesigen Binnenschifffahrt in den Container-Hinterlandverkehr des Seehafens Hamburg wird seit 1999 erfolgreich praktiziert. Erfolgsfaktor ist das gemeinsame Engagement von Binnenhäfen an der Elbe und einer großen Binnenreederei, gestützt durch das BMBF-Projekt Flexible Transportkette: Wasser, Demonstrationsfeld „Durchgehende Transportkette Seehäfen / Binnenhäfen entlang der Elbe“. Es stellte sich heraus, dass die Etablierung von Liniendiensten im Schubschifffahrtssystem die entscheidende Grundlage bildet. Beispielsweise bedient die Elbe-Container-Linie ECL die Relation Hamburg – Magdeburg – Aken – Riesa dreimal wöchentlich per Binnenschiff. Das Containeraufkommen beider Häfen stieg ab dem Jahr 2008 kontinuierlich an. Allein zwischen

2010 und 2011 verzeichnete der Hafen Magdeburg einen Anstieg von rund 9,5 Prozent, der Hafen Aken von 8 Prozent.

Als dritter landesbedeutsamer Hafen an der Elbe ist der Hafen Dessau-Roßlau zu nennen, der ebenfalls von unterschiedlichen Containerlinien, wie die Elbe-Projektlinie EPL, die Binnenschiffahrtlinie ETS-Elbe oder die schon erwähnte Elbe-Containerlinie ECL angefahren wird. Das Erstarren der ostdeutschen Exportwirtschaft fiel auch hier mit Steigerungen im Umschlag von 3 Prozent ins Gewicht.

Aber man sollte nicht nur das Augenmerk auf die Containerschiffahrt legen. So finden die bereits erwähnten Sondertransporte von überschweren und übergroßen Objekten ihren Weg auf der Elbe zu den Seehäfen, da sich der Landtransport immer schwieriger gestaltet. Auch Massengüter werden unter Berücksichtigung der Wassertiefen per Binnenschiff transportiert. Allein die Verbesserungen in den 2,5 % Elbestrecken und der damit verbundenen dauerhaft erhöhten Wassertiefe von 20 cm würde die Wirtschaftlichkeit durch 200t zusätzlicher Ladekapazität merklich erhöhen. Zudem fördern die „Weißen Flotten“, der Elberadweg, die „Strassen der Gärten und Romanik“ und die vielen Sportboote den Tourismus in dem Elbekorridor. So ist z. B. in Hitzacker eine große Marina geplant, in Wittenberge wächst ein gewerblicher Hafen.

Trotz aller Bemühungen des Landes-Sachsen Anhalt und daraus resultierenden kleinen oder größeren Erfolge den Transport auf der Elbe erstarren zu lassen, stehen wir noch am Anfang der Möglichkeiten, die Elbe als Transportstraße zu nutzen. Aus der Wittenberger Erklärung vom Juli dieses Jahres geht hervor, dass etwa 0,5 Prozent des in Deutschland transportierten Aufkommens über die Elbe verschifft werden. Die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern liegt bei 0,2 Prozent. Sicherlich ist da nicht hilfreich, dass der 5. Bericht zur WSV-Reform und damit letzte Abschlussbericht im Bereich der Bundeswasserstraßen keine Aussagen zur vorläufigen Netzstruktur unserer Bundeswasserstraßen Elbe und Saale getätigt worden. Erst nach Abschluss der laufenden Untersuchung werden beide Flüsse kategorisiert. Eine volle Durchgängigkeit des Ost-West-Wasserstraßensystems ist damit gefährdet. Immerhin werden bis zur endgültigen Entscheidung der Betrieb und die Unterhaltung im bisherigen Umfang fortgesetzt. An dieser Stelle sage ich klipp und klar: für Sachsen-Anhalt und „ich denke“ für die anderen Elbanrainerländer ist dieser Aspekt in keiner Weise zufrieden stellend. Hier gilt es aktiv am Ball zu bleiben, damit die

weitere Entwicklung vor allem im aufstrebenden Logistikbereich an der Elbe nicht gefährdet wird. In diesem Sinne möchte ich sogleich eine Forderung des Elbschiffahrtstages vom Jahr 2010 untermauern, dass angrenzende Kanäle und Flüsse der Elbe bedarfsgerecht ausgebaut werden müssen. In Sachsen-Anhalt haben wir dieses Ziel verinnerlicht. Gegenwärtig wird um den Bau des Saale-Seitenkanals gerungen. Nach Erhalt des Gutachtens zeigt sich, dass der Saale-Seitenkanal kein Projekt ist, welches sich beim BMVBS größerer Beliebtheit erfreut. Allerdings ist der vom BMVBS beauftragte Gutachter Planco GmbH beispielsweise von viel geringerem Tonnagen ausgegangen, als die Unternehmer an der Saale plausibel dargelegt haben. Die Fertigstellung des Kanals kann laut der Studie der LUB Consulting GmbH mit dem Titel: „Das schifffahrtsaffine Potenzial des Elbstromgebietes und seine Entwicklungsmöglichkeiten - Fortschreibung und Aktualisierung der Studie für den Bereich Ober- und Mittelelbe bis Magdeburg für den Zeitraum 2006 bis 2010“ zu einer Erhöhung des Transportaufkommens auf der Elbe um 2,5 Mio. Tonnen bis 3,5 Mio. Tonnen führen. Das sind Zahlen, die zur Standortortsicherung beitragen und darüber hinaus Chancen für die Entwicklung und den Aufbau von Unternehmen bieten. Die in Sachsen-Anhalt gelegenen Flussabschnitte werden nach Erhebungen des Jahres 2011 von rund 150 Unternehmen für Transportzwecke benutzt.

Meine Damen und Herren,

Ein weiterer Baustein ist die Umsetzung des strategischen Gesamtkonzeptes für den Flussraum Elbe. Bereits Ende 2010 haben sich das BMVBS und das BMU auf ein Eckpunktepapier als Diskussionsgrundlage für ein Gesamtkonzept Elbe verständigt. Es wird dabei auf die unterschiedlichen Ansprüche an die Elbe verwiesen, die einerseits die Nutzung des Gewässers für die Binnenschiffahrt weiterhin ermöglicht, andererseits sollen die Grundlagen des Naturhaushaltes weiterentwickelt und verbessert werden.

Ich wünsche mir, dass alle Elbeinteressenten sich vorurteilslos an einen Tisch setzen und einander zuhören und lösungsorientierte Gespräche führen. Lassen sie uns dieses Thema auf der Basis belastbarer Entwürfe angehen!

Ich danke Ihnen für ihr geduldiges Zuhören.