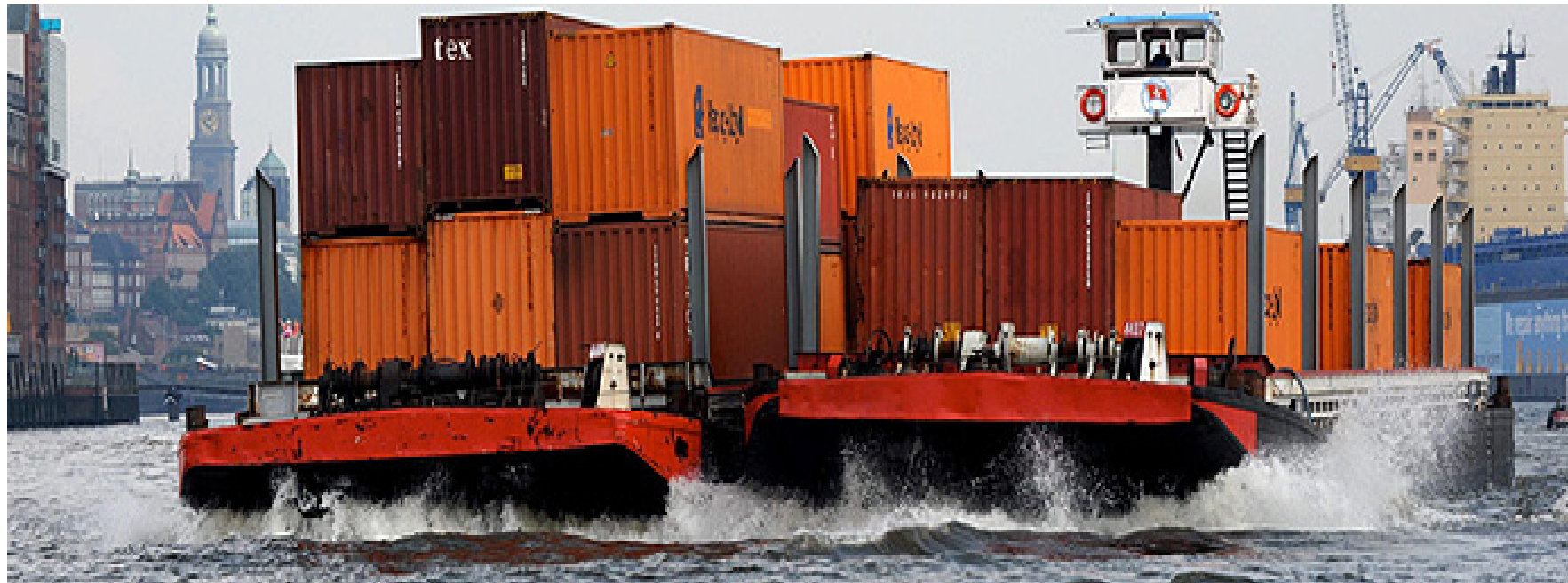




Was erwartet und wünscht sich der Elbstromverein von der Bundesregierung

Peter Plewa, Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. und
Geschäftsführer HHLA Intermodal GmbH
Berlin, 13. April 2011



AGENDA

-
- Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.
 - Elbe und Hinterlandregionen
 - Was der Verein sich wünscht
 - Was der Verein erwartet
 - Fazit / Ausblick
-

Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.

Wer wir sind

- Bereits 1930 forderten die IHK Magdeburg, Dresden, Lübeck und HK Hamburg den Niedrigwasserausbau für die bessere Hinterland Anbindung und gründeten einen Elbeverein.
- Der Verein profitiert von seiner diversifizierten Mitgliederstruktur: Unternehmen aus der verladenden Wirtschaft und der Verkehrswirtschaft, Landes- und Kommunalbehörden, regionale Industrie- und Handelskammern sowie Einzelmitgliedern beiderseits der Elbe einschließlich Tschechiens unterstützen die Vereinsarbeit.
- Der Verein setzt sich in Anbetracht der herausragenden verkehrs- und wirtschaftsgeographischen Lage der Elbe, ihrer schiffbaren Nebenflüsse und der angrenzenden Kanalstrecken für eine nachhaltige Verbesserung der Binnenschifffahrts-Infrastruktur im Elbstromgebiet ein.
- Der Verein versucht durch Vorträge, Veröffentlichungen und auf andere geeignete Weise das Verständnis für den Wert und die Bedeutung eines leistungsfähigen Wasserstraßensystems in der Öffentlichkeit zu wecken.

Die Wasserstrasse Elbe

Überblick



- Vor 100 Jahren: meistbefahrener Strom Europas
- Eine der 28 deutschen Bundeswasserstraßen
- Quelle im tschechischen Riesengebirge
- Länge: knapp 1.100 km (über 700 km in Deutschland)
- Mittel- und Oberelbe: Hafenhinterlandanbindung des Hamburger Hafens
- Erschließt 7 deutsche Bundesländer und die Tschechische Republik

Die Elbe

Eine wichtige Verbindung zwischen den stark wachsenden Märkten in Mittel- und Osteuropa

- Trotz des kontinuierlichen Wachstums der letzten Jahre, wird das vorhandene Potential der Mittel- und Oberelbe, aufgrund jahrelang vernachlässigter Instandhaltungsmaßnahmen, nicht einmal annähernd ausgeschöpft.
- Ergänzung der transportierten Güterarten von Flüssig- und Massengut (Kohle, Getreide) durch containerisierter Ladung und Projektladung (z.B. Rotorblätter für Windkraftanlagen)
- Kontinuierliche Ausweitung der Fahrpläne in der Containerbinnenschifffahrt (z.B. DBR für Riesa: Erhöhung der Abfahrtsfrequenz auf 4 Abfahrten pro Woche geplant / Entlastung der Straße um ca. 500 LKW pro Woche)



Die Elbregion ist ein wesentlicher Bestandteil des Hamburger Hinterlandes

Was der Verein sich wünscht

von der Bundesregierung

- eine stabile und durchgängige Fahrrinntiefe von min. 1,60 m unter GIW und mehr an min. 345 Tagen im Jahr zur Sicherstellung eines durchgängigen, dreilagigen und zuverlässigen Containerverkehr
- zeitnahe Instandhaltung und Modernisierung von Buhnen und Leitwerken für eine stetig durchgängige Schiffbarkeit der Elbe bis nach Tschechien sowie den Bau der Staustufe bei Děčín
- bedarfsgerechter Ausbau angrenzender Flüsse und Kanäle für einen durchgängigen zweilagigen und zuverlässigen Containerverkehr
- den weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie die Beseitigung von Engpässen im grenzüberschreitenden (D / CZ) Bahnverkehr

Nur durch Kombination der drei Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße ist eine sinnvolle und nachhaltige Anbindung Ostdeutschlands möglich.

Was der Verein erwartet

von der Bundesregierung

- Information zum aktuellen Stand der Unterhaltungsmaßnahmen zur Erreichung der Schifffahrtsverhältnisse von vor 2002 (Fahrrinntiefe von min. 1,60 m unter GIW und mehr an min. 345 Tagen im Jahr)
- Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für die Buhnenverlängerungen für die Reststrecken bei Dömitz/Hitzacker und Coswig, damit eine ständige Instandsetzung durch Baggerarbeiten dauerhaft reduziert wird
- Nachbesserungen zur WSV Reform unter Einbeziehung der Wirtschaft, der Elbianer sowie der relevanten Verbände / Vereine
- Unterstützung bei der Verlagerung von Transporten zur Reduzierung externer Kosten (CO₂ Ausstoß, Mineralölverbrauch, Unfälle, etc.)

Nach Durchführung der Ausbau und Instandhaltungsmaßnahmen müssen die Schifffahrtsverhältnisse auf Mittel- und Oberelbe auf dem dann erreichten Status Quo dauerhaft erhalten bleiben.

Fazit

Die Elbe muss eine verlässlichen Wasserstraße bleiben

Die Elbregion muss per Schiff über die Elbe erreichbar sein, da

- sie ein integraler Bestandteil der Hamburger Wirtschaftsregion sowie des weiteren Hinterlandes ist und dadurch Ökonomie mit Ökologie sinnvoll verbunden wird.
- die Kapazitäten der Schiene und Straße das prognostizierte Wachstum nicht bewältigen können.
- der Transport von Projektladung (z.B. Rotorblätter für Windkraftanlagen) über die Schiene fast unmöglich und über die Straße nur mit hohem Aufwand und Kosten zu bewältigen ist.
- dadurch die Wirtschaft im Osten Deutschlands und Tschechiens nachhaltig gestärkt wird und eine weitere Verlagerung von Transporten stattfinden kann.

Eine gezielte und nachhaltige Instandsetzung der Elbe ist nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch aus umweltpolitischen Gründen sinnvoll und notwendig.



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Berlin, 13.04.2011

