

Schiffs- und Güterverkehr

► Schiffsverkehr

Die Schifffahrt im Freistaat Sachsen wird wesentlich von der Elbe geprägt. Sie ist Bestandteil des TEN-Kernetzes und der Bundeswasserstraße in Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes. Die Elbe verbindet Sachsen mit der Tschechischen Republik und den deutschen Häfen an der Nordsee. Es wird eine Fahrrinntiefe von 1,60 m ab Dresden stromabwärts und von 1,50 m stromaufwärts an durchschnittlich 345 Tagen pro Jahr angestrebt (Z 3.6.1 und Z 4.1.2.2). In Sachsen hat die WSV wasserbaulich dieses Entwicklungsziel erreicht und sichert dieses mittels laufender Unterhaltungsmaßnahmen.

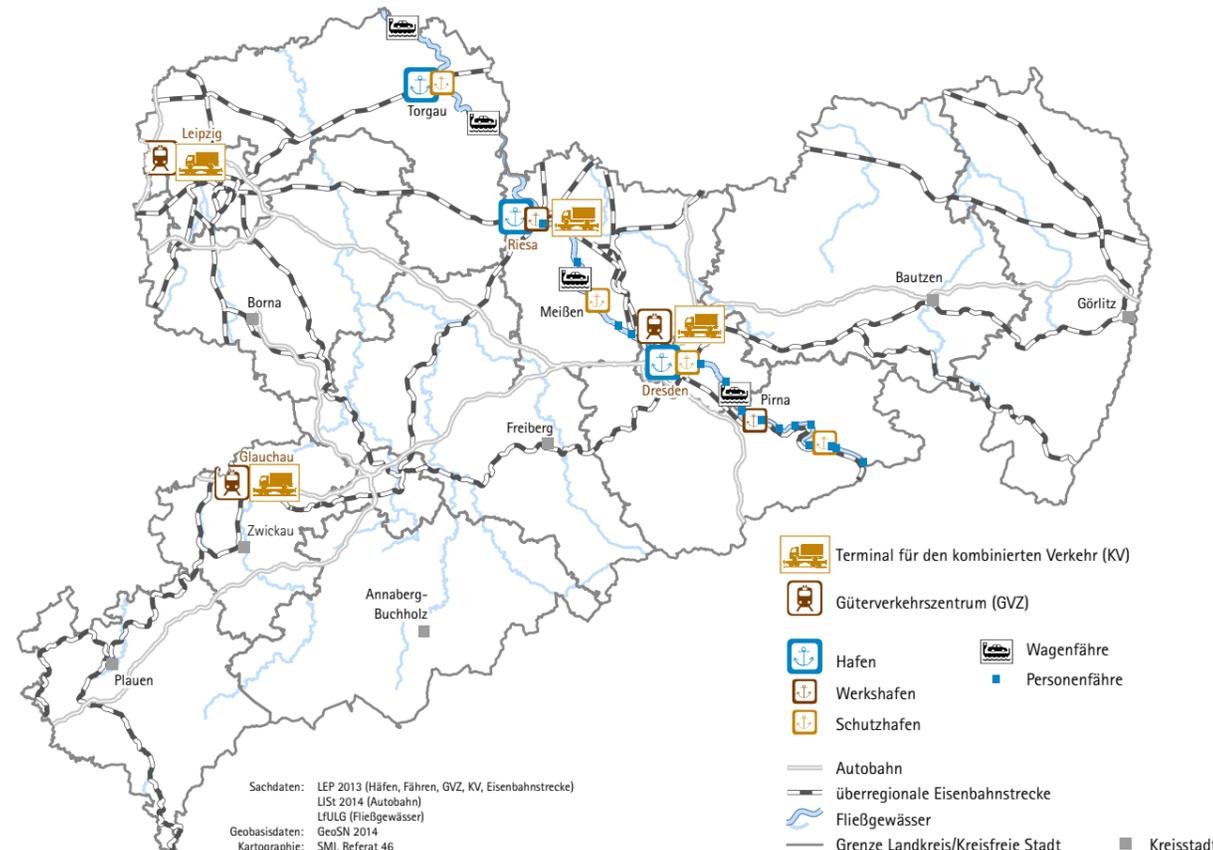
Die wirtschaftliche Befahrbarkeit der Elbe ist maßgeblich für den Schiffsumschlag der drei sächsischen Häfen Dresden, Riesa und Torgau, die von der SBO GmbH betrieben werden. Im Berichtszeitraum trug die SBO GmbH mit 15,8 Mio. € zur Weiterentwicklung der Häfen zu trimodalen Umschlagplätzen an der Schnittstelle zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße bei.

Der Hafen Dresden-Friedrichstadt ist ein Schwerpunkt für den Umschlag von Projektladungen. Verladen werden hochwertige Industriegüter wie Turbinen, Transformatoren, Flugzeugteile, Windkraftanlagen, Motoren und Maschinenteile (Z 3.6.4). Der Hafen Riesa ist ein sich dynamisch entwickelnder Umschlagplatz für Container mit einer im Jahr 2014 ausgelasteten Kapazität von 40.000 Ladeeinheiten jährlich. Die Container werden mehrheitlich mit Güterzügen sowie mit einer regelmäßig verkehrenden Elbe-Container-Linie transportiert. Der Hafen Torgau ist ein Universalhafen für die hafenauffine Wirtschaft in der Region.

► Investitionen und Entwicklung der Hafenanlagen

Wesentliche Investitionen waren im Hafen Dresden-Friedrichstadt die Entwicklung von

Karte 4.8: Standorte der Häfen und Fähren, der Güterverkehrszentren und Terminals für den kombinierten Verkehr (LEP 2013)



Landesentwicklungsplan 2013

Ziel 3.6.1 ► Elbe ist für die Binnenschifffahrt zu unterhalten

Ziel 3.6.2 ► die Häfen Riesa, Dresden und Torgau sind als Schnittstelle zwischen der Binnenschifffahrt und Verkehrsträgern Straße und Schiene bedarfsgerecht weiterzuentwickeln

Ziel 3.6.3 ► Terminalneubau für den KV im Hafen Riesa

Ziel 3.6.4 ► der Hafen Dresden ist bedarfsgerecht für Projektladungsverkehr, für den Containerverkehr und den Umschlag von Massen- und Stückgütern weiterzuentwickeln

Grundsatz 3.7.1 ► Verlagerung des Güterfernverkehrs mittels KV-Terminals von der Straße auf die Schiene; der Güternahverkehr soll möglichst umwelt- und stadtvträglich erfolgen

Ziel 3.7.2 ► GVZ Leipzig, Dresden und Südwestsachsen sind bedarfsgerecht zu entwickeln

Ziel 3.7.3 ► bedarfsgerechter Ausbau der Terminals für den KV

Grundsatz 3.7.4 ► Erhaltung der Zugangsstellen zum Schienengüterverkehr

Ziel 4.1.2.2 ► Erhalt der Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe

Ansiedlungsflächen für 0,8 Mio. € und die Ertüchtigung einer Eisenbahnbrücke für 0,5 Mio. €. Im Hafen Riesa entstand für 4,5 Mio. € der Ersatzneubau einer Kaimauer, für 3,6 Mio. € wurde ein Logistikkomplex und für 1 Mio. € eine Umschlagsanlage für den KV errichtet (Z 3.6.3).

Im Hafen Torgau wurde für 0,7 Mio. € die Kaimauer ertüchtigt und die Hafeninfrasturktur instand gesetzt. Durch diese Investitionstätigkeit mit Hilfe von Mitteln des EFRE entstanden leistungsfähige Schnittstellen zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße (Z 3.6.2).

Die Umschlagszahlen der sächsischen Häfen im klassischen Bereich Schiff, die sich bei einem Niveau von 200.000 t jährlich eingependelt haben, zeigen eine starke Abhängigkeit von den Hoch- und Niedrigwasserperioden der Elbe. Aufgrund der trimodalen Aufstellung der Häfen ist die SBO GmbH zunehmend in der Lage, diese naturgegebenen Schwankungen durch die gewachsene Angebotspalette der alternativen Transportarten Bahn und Lkw auszugleichen. Der Gesamtumschlag von 2 Mio. t pro Jahr weist einen moderaten Wachstumstrend auf.

Zukunftsfelder mit weiterem Investitionsbedarf sind der Containerumschlag vorrangig im Hafen Riesa und der Projektladungsverkehr im Hafen Dresden-Friedrichstadt. Das Flächenmanagement in den Häfen fördert die Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen und ist somit ein Instrument der Wirtschaftsförderung Sachsens. Ende 2014 waren in den Häfen 70 Unternehmen mit ca. 500 Mitarbeitern ansässig.

► Güterverkehr

Dem Güterverkehr stehen im Freistaat Sachsen folgende GVZ zur Verfügung:

- Dresden mit einer Kapazität von 90.000 TEU (Einheit für einen 20-Fuß-Standardcontainer),
- Glauchau mit 30.000 TEU und
- Leipzig mit 160.000 TEU.

GVZ-Funktion erfüllt auch das KV-Terminal im Hafen Riesa mit einer Kapazität von 40.000 TEU. Die sächsischen GVZ und KV-Terminals verfügen sowohl über Anschlüsse an den überregionalen Güterverkehr als auch über stabile Verbindungen zu den Seehäfen an der Nord- und Ostsee (G 3.7.1). Dies gilt insbesondere für den Elbehafen Riesa, den maßgeblichen sächsischen Container-Umschlagplatz im kombinierten Verkehrssystem Schiene-Straße-Wasserstraße. Stabile Güterzugverkehre und eine regelmäßig verkehrende Elbe-Container-Linie verbinden den Hafenstandort mit dem Seehafen Hamburg.

► Investitionen und Entwicklung der Anlagen für den Güterverkehr (Z 3.7.2)

Der Freistaat Sachsen setzte die Weiterentwicklung dieser dem umweltfreundlichen Gütertransport dienenden Infrastrukturen für den KV im Berichtszeitraum fort (Z 3.7.3). 2012 wurde begonnen, die Kapazität des GVZ Glauchau mit Investitionen in Höhe von 8,6 Mio. € auf 70.000 TEU zu erhöhen. Ein Abschluss der Maßnahme wird 2015 erwartet.

Die Containerumschläge der GVZ Glauchau und Leipzig liegen an bzw. über der Kapazitätsgrenze, sodass kurz- bis mittelfristig Erweiterungen anstehen. Am Standort Glauchau bietet sich nach dem jüngsten Ausbau bei anhaltend weiter steigenden Umschlagsmengen keine Erweiterungsmöglichkeit. Daher besteht mittelfristig Bedarf für ein weiteres GVZ im Raum Südwestsachsen. Über Kapazitätsreserven verfügt lediglich das GVZ Dresden.

Im Ergebnis verfügt der Freistaat über gesicherte Umschlagskapazitäten mit stabilen Verbindungen, um steigenden Anforderungen sächsischer Unternehmen an ihre Im- und Exportbeziehungen gerecht zu werden (G 3.7.4). ■ SMWA

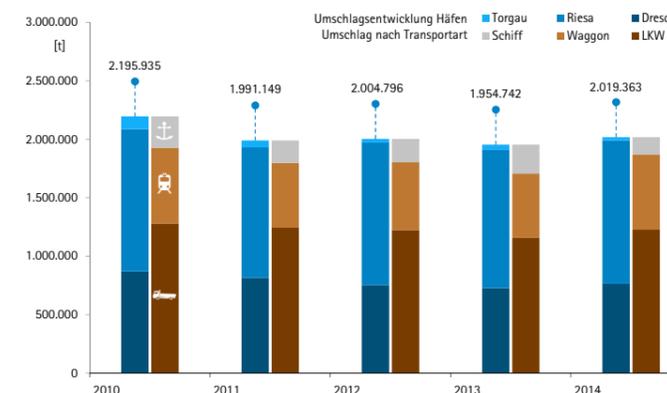


Abbildung 4.6: Umschlagsentwicklung der sächsischen Häfen sowie Umschlag nach Transportart (Schiff, Waggon, LKW) in t 2010–2014 (Quelle: SMWA)

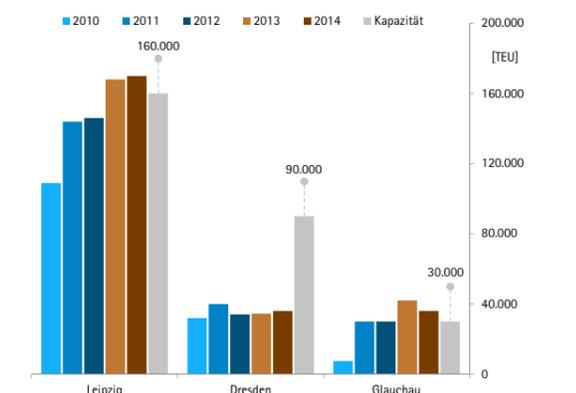


Abbildung 4.7: Umschlagsleistungen sächsischer Terminals in TEU 2010–2014 (Quelle: SMWA)