

4.2 Verkehrsinfrastruktur

Luft-, Schiffs- und Güterverkehr

Für die Aufgabengebiete Luft-, Schiffs- und Güterverkehr trägt im Freistaat Sachsen das SMWA die Verantwortung.

► Luftverkehr

Die Infrastruktur für den Luftverkehr in Sachsen ist durch die internationalen Verkehrsflughäfen Leipzig/Halle und Dresden, drei regionale Verkehrslandeplätze (Rothenburg/Görlitz, Bautzen und Chemnitz-Jahnsdorf), neun lokale Verkehrslandeplätze sowie zehn Sonderlandeplätze gekennzeichnet. Damit sind in Sachsen von Linien- und Touristikflügen über Einzelflüge im Werks- bzw. Geschäftsverkehr bis hin zum Luftsport alle Verkehrsarten möglich.

Die Verkehrsflughäfen Leipzig/Halle und Dresden bieten stabile Verbindungen in die Tourismus- und Verbrauchsschwerpunkte sowie zu den deutschen Hubs in Frankfurt und München. Zudem entstanden im Low-Cost-Segment innerdeutsche, aber auch europäische Linienverbindungen. Seit Mai 2008 betreibt die Deutsche Post AG den Europa-Hub für Expressluftfracht von DHL International GmbH (DHL) am Flughafen Leipzig/Halle. Dementsprechend ist im Koalitionsvertrag 2014–2019 festgelegt, dass die o. g. Verkehrsflughäfen unverzichtbarer Bestandteil des Personenverkehrs und des Warenaustausches sind. Beim weltweiten Frachtflugverkehr soll der Flughafen Leipzig/Halle seine führende Position unter Berücksichtigung der Belange des Gesundheitsschutzes ausbauen.

In ihren strategischen Planungen haben die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden Vorkehrungen getroffen, um im Jahr 2025 ca. 8 Mio. Passagiere bedienen zu können. Die Schienen- und Straßenanbindungen sind an beiden Standorten ausreichend dimensioniert. Gleichwohl sind bei Erreichen o. g. Prognosen die Taktfrequenzen zu erhöhen und zusätzliche Pkw-Parkplätze anzubieten. Der Flughafen Leipzig/Halle soll zudem in das überregionale ICE-Netz integriert werden (Z 3.5.1).

Der Flughafen Leipzig/Halle soll sich zu einem europäischen Frachtdrehkreuz entwickeln. Für den Frachtverkehr sind die Planungen so ausgelegt, dass ca. 1,75 Mio. t umgeschlagen werden können. Dafür sind beispielsweise Rollbahnen, Vorfelder und Abfertigungseinrichtungen sukzessive bedarfsgerecht bereitzustellen. Vom Luftfrachtumschlagbahnhof soll der Air Cargo Express in Betrieb gehen. Damit soll Luftfracht auf die Schiene verlagert und Leipzig/Halle mit anderen Flughäfen besser vernetzt werden (Z 3.5.1).

Der Verkehrsflughafen Dresden bleibt ein Mittelstreckenflughafen, von dem aus z. B. Ziele am Mittelmeer oder am Schwarzen Meer direkt angefliegen werden können. Dementsprechend reichen die vorhandenen Kapazitäten der Start- und Landebahn aus, um die erwartete Nachfrage zu bedienen (Z 3.5.2). Die wettbewerbsfähigen Verkehrslandeplätze sollen erhalten bleiben und ihre Infrastruktur an den zukünftigen Bedarf angepasst werden.

Für die bestehenden Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle soll über den Lärmschutzbereich hinaus ein Siedlungsbeschränkungsbereich festgesetzt werden (vgl. „Bauflächen und Baugebiete“, S. 74). Dies dient der Lärmvorsorge und trägt andererseits zur Planungssicherheit bei der Flughafenentwicklung bei (Z 2.2.1.11).

► Schiffsverkehr

Sachsen nutzt die Bundeswasserstraße Elbe als Anbindung an die Seehäfen sowie an Mittel- und Osteuropa und damit an den internationalen Handel. Hinsichtlich der Fahrinnentiefe ist wasserbaulich das Entwicklungsziel von 1,60 m an durchschnittlich 345 Tagen/Jahr stromabwärts von Dresden erreicht. Stromaufwärts stehen 1,50 m zur Verfügung. Der Bund sichert dies mittels ständiger Reparatur- und Unterhaltungsmaßnahmen durch sein Wasser- und Schifffahrtsamt. Ein Ausbau der Elbe wird im Koalitionsvertrag 2014–2019 ebenso abgelehnt wie eine weitere Vertiefung und der Bau neuer Staustufen (vgl. „Schiffs- und Güterverkehr“, S. 96).

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO GmbH) betreibt die Häfen in Torgau, Riesa und Dresden und hat in den vergangenen Jahren umfangreiche Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt. Damit kommt die Staatsregierung dem Auftrag aus dem Koalitionsvertrag 2014–2019 und dem LEP 2013 nach, wonach die sächsischen Häfen für den Güterverkehr bedarfsgerecht weiter zu entwickeln sind.

► Güterverkehr

Nach der Verkehrsprognose 2025 wird nahezu jeder zweite Lkw auf einer sächsischen Autobahn im Transitverkehr unterwegs sein. Die Prognose für den Seehafenhinterlandverkehr spricht von jährlichen Steigerungen von 6 % bis 2025, was mehr als einer Verdoppelung des heutigen Aufkommens entspricht. Die größten Steigerungen werden im Containerverkehr erwartet, weshalb auf Straße, Schiene und Wasserstraße mit stark steigenden Güterverkehrsströmen zu rechnen ist. Im Güterfernverkehr werden bis 2025 für Transporte auf Stra-

ße und Schiene zweistellige, für Transporte per Schiff einstellige Steigerungsraten prognostiziert.

GVZ dienen der Bündelung und Entflechtung von Güterverkehrsströmen, der Trennung von Güterfernverkehr und Güternahverkehr und der Verlagerung von Ferntransporten auf die Schiene und die Wasserstraße. Damit sind GVZ wichtige Bestandteile der Verkehrspolitik und der Verkehrsinfrastruktur und für transportaffine Unternehmen ein Standortfaktor mit Effekten auf Wirtschaft und Beschäftigung in der umliegenden Region. Nach dem Koalitionsvertrag 2014–2019 sollen die Anteile am kombinierten Verkehr (KV) erhöht und Ansiedlungen von Unternehmen in den GVZ gefördert werden. Aktuell besteht in Südwestsachsen Bedarf nach erweiterten Kapazitäten (Z 3.7.2).

Damit Sachsen seiner im europäischen Maßstab zentralen Rolle für den Transit, die Logistik und den Güterverkehr auch künftig gerecht werden kann, wird sich die Staatsregierung für den Erhalt und den bedarfsgerechten Ausbau aller Güterverkehrsträger, insbesondere zu den Hauptproduktionsregionen einsetzen. Angesichts sich bereits abzeichnender einzelner Kapazitätsengpässe und aufgrund langer Planungshorizonte beim Ausbau von Verkehrswegen ist es das Bestreben der Staatsregierung, dass sich die Verkehrsträger diskriminierungsfrei entwickeln können.

Die Bundeswasserstraße Elbe bleibt ein wichtiger Verkehrsträger, auch wenn das Transportmittel Schiff derzeit noch keine herausragende Rolle spielt. Angesichts der prognostizierten Steigerungen im Seehafenhinterlandverkehr werden die Häfen mit Straßen- und Gleisanschluss weiter qualifiziert, damit sie ihrer zunehmenden Rolle als Knotenpunkte bzw. als Terminals für den KV gerecht werden (G 3.7.1, G 3.7.4).

Die GVZ in Leipzig, Dresden und Südwestsachsen sind bedarfsgerecht auszubauen (Z 3.7.2). Neben der Verkehrsfunktion unterstützen die GVZ die Wirtschaft auch, indem sie Gewerbeflächen erschließen sowie zahlreiche Services anbieten.

Die Kapazitäten für den KV sind bedarfsgerecht am Standort Leipzig-Wahren oder ggf. an einem weiteren Standort auszubauen. Der Markt nimmt das Terminal in Glauchau sehr gut an. Obwohl erst im Oktober 2010 eröffnet, hat es bereits seine Kapazitätsgrenze erreicht. Nach der geplanten Erweiterung werden hier keine weiteren Flächen mehr zur Verfügung stehen. Daher ist mittelfristig die Entwicklung eines weiteren Standortes in Südwestsachsen für den KV zu prüfen (Z 3.7.2).

Für den nicht über die KV-Terminals abzuwickelnden Schienengüterverkehr (Ganzzüge, Wagengruppen und Wagenladungen) ist der Erhalt der in Sachsen relativ hohen Anzahl von Zugangsstellen (Betriebsstellen, Gleisanschlüsse und öffentliche Ladestellen) anzustreben (G 3.7.4). Den Unternehmen, deren Versand- und Empfangsmengen unterhalb von Ganzzügen, Wagengruppen und Wagenladungen liegen und die über keinen eigenen Gleisanschluss verfügen, sollen Chancen geboten werden, logistische Dienstleistungen unter Nutzung der Eisenbahn „aus einer Hand“ zu erhalten.

Mit dem dafür von der DB AG entwickelten „Railport-Konzept“ kann auch solchen Unternehmen der Zugang zu den europäischen Güterverkehrskorridoren ermöglicht werden. Der von der Bundesregierung zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland gemeinsam mit Wirtschaft und Verbänden entwickelte „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ enthält eine Reihe gut geeigneter Maßnahmen, von denen auch Sachsen profitieren kann.

■ SMWA

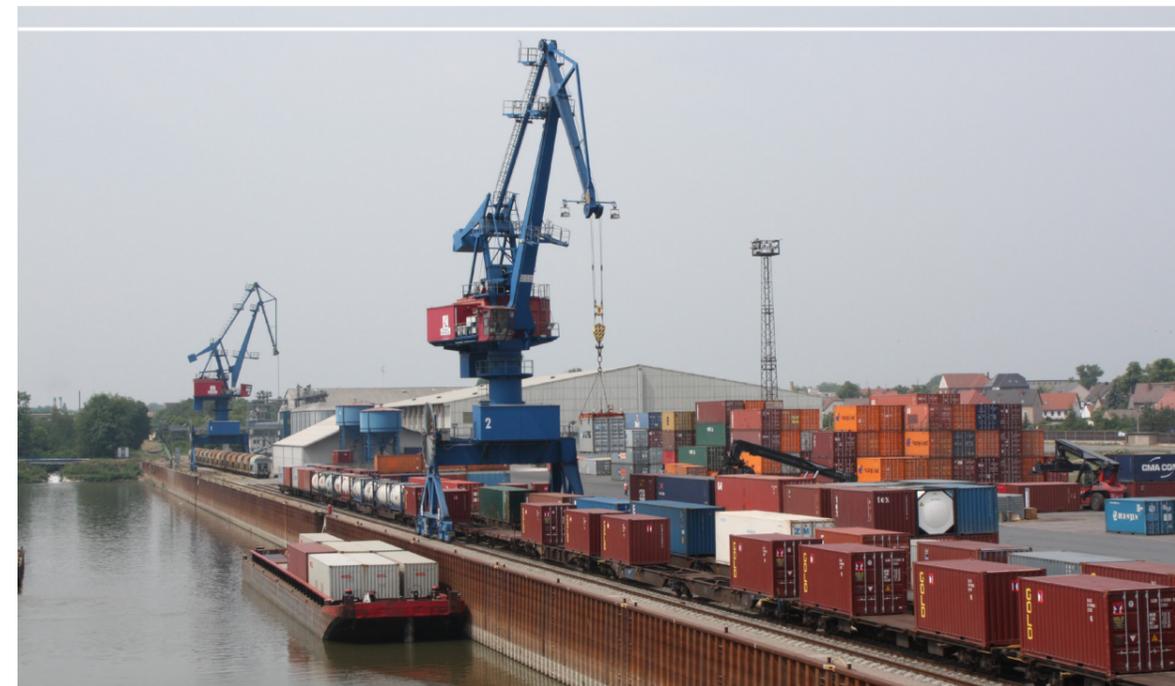


Foto 4.3:
Containerterminal
Riesa (SBO GmbH)