

# **Landesverkehrswegeplan**

## **Teil: Binnenschifffahrt, Häfen und Fähren**

### **1. Einleitung**

### **2. Grundsätze, Grundlagen und Ziele**

- 2.1 Europäische Verkehrspolitik
- 2.2 Verkehrspolitik des Bundes
- 2.3 Verkehrspolitik und Landesplanung Sachsen-Anhalt
- 2.4 Hochwasser- und Naturschutz

### **3. Binnenschifffahrt in Sachsen-Anhalt**

- 3.1 Wasserstraßen – Bestandsaufnahme und Planungen
  - 3.1.1 Elbe
  - 3.1.2 Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal
  - 3.1.3 Untere Havel-Wasserstraße
  - 3.1.4 Saale
  - 3.1.5 Weiterer Ausbau des Wasserstraßennetzes
- 3.2 Fähren
- 3.3 Häfen und Umschlagstellen
  - 3.3.1 Hafen Haldensleben
  - 3.3.2 Hafen Magdeburg
  - 3.3.3 Hafen Aken
  - 3.3.4 Hafen Roßlau
  - 3.3.5 Hafen Halle
- 3.4 Güterverkehr
- 3.5 Binnenschifffahrt und Wassertourismus
- 3.6 Perspektiven und Chancen der Binnenschifffahrt in Sachsen-Anhalt

### **4. Leitlinien und Maßnahmen**

## Einleitung

Das Land Sachsen-Anhalt ist durch eine ausgezeichnete Einbindung in die europäischen Verkehrswege gekennzeichnet. Hier kreuzen sich wichtige europäische Ost-West- und Nord-Süd-Achsen des Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenverkehrs. Über die Wasserstraßen ist das Land Sachsen-Anhalt mit den bedeutenden Verkehrs- und Wirtschaftszentren Europas verbunden.

Der enorme Anstieg vor allem der Gütertransporte, verursacht durch die immer engere Verknüpfung bzw. Vernetzung der Lieferbeziehungen weltweit und insbesondere durch die Erweiterung der Europäischen Union, stellt erhebliche Anforderungen an das Verkehrssystem im Land aufgrund seiner verkehrsgeografisch zentralen Lage in Europa. Dies ist gleichzeitig aber auch als ein bedeutender Standortvorteil zu sehen.

Der Erhalt und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist entscheidende Voraussetzung für die Mobilität im Personen- und Güterverkehr, also die Grundlage für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung. Durch ein gut ausgebautes Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz ist ein optimaler Zugang zu Märkten und Lieferanten gewährleistet und ist auch die wesentliche Vorbedingung für den Erhalt, die Neuansiedlung und Erweiterung von Unternehmen. Die aufeinander abgestimmte Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft und Wasser schafft dafür die notwendigen Voraussetzungen.

Es zeichnet sich ab, dass das Wachstum des Güterverkehrs praktisch ausschließlich auf der Straße stattfinden wird. Der Erhalt und Ausbau des Straßennetzes ist deshalb eine Zielsetzung, an deren Umsetzung im Land vorrangig gearbeitet wird.

Trotzdem wird aber aufgrund der begrenzten Kapazitäten auf den Straßen deutlich, dass intelligente Lösungen der Verkehrsvermeidung, der -lenkung und der -verlagerung unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger immer stärker gefragt sind. Unbestritten ist insbesondere die Notwendigkeit der Umlenkung von Güterverkehrsströmen auf die umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserwege.

Als wichtig wird dabei die Infrastruktur angesehen. Für den Bereich Güterschifffahrt sind das leistungsfähige und verlässliche Wasserstraßen sowie "logistische Schnittstellen" an Zentren des Transportaufkommens, die zwischen den einzelnen Verkehrsträgern mit einem logistischen Konzept zum Aufbau kompletter Transportketten und damit zur effizienten Bewältigung der Transportaufgaben beiträgt.

Mit diesem Teil des Landesverkehrswegeplans sollen vor allem die bestehende und geplante Wasserstraßeninfrastruktur sowie Stand und Entwicklung der Güterschifffahrt mit ihren Schnittstellen dargestellt werden.

Des Weiteren werden die immer mehr an Bedeutung gewinnende Sport- und Fahrgastschifffahrt, die sonstige wassersportliche Nutzung von Gewässern sowie die zur Überwindung von Wasserstraßen notwendigen Fähren Sachsens-Anhalts betrachtet.

## **Grundsätze, Grundlagen und Ziele**

### **2.1 Europäische Verkehrspolitik**

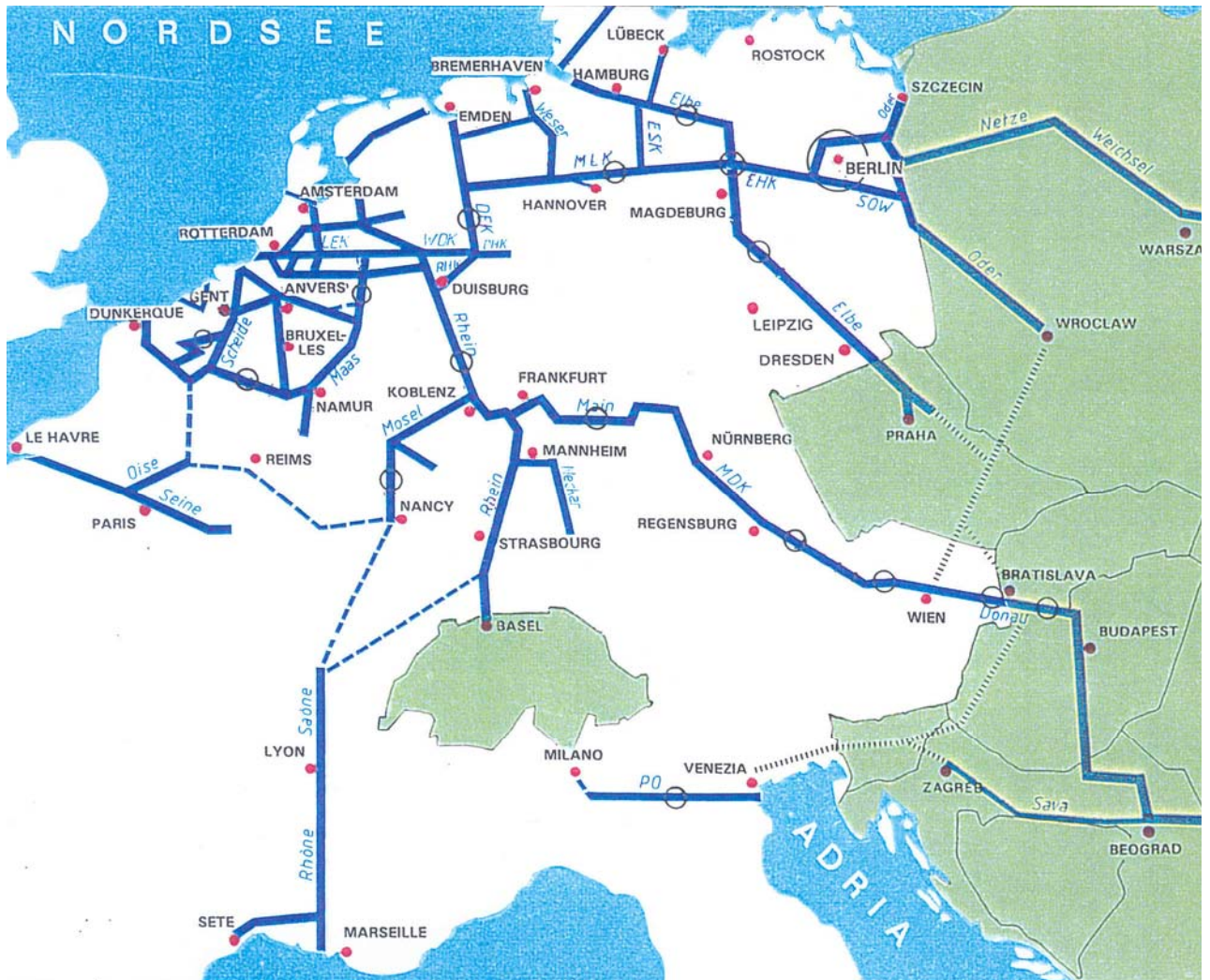
Das im September 2001 von der Europäischen Kommission veröffentlichte Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" (Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, Luxemburg, 2001) strebt die Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen den Verkehrsträgern - einerseits die Straße, andererseits die Schiene sowie die Schifffahrt (Kurzstreckenseeverkehr, Binnenschifffahrt) - an.

Die Binnenschifffahrt wird dabei wegen ihrer Zuverlässigkeit, ihrer großen Kapazitätsreserven und Umweltfreundlichkeit im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern besonders erwähnt.

Daher zielt die Europäische Kommission mit ihrer Politik darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt im Güterverkehr zu fördern und zu stärken sowie sie noch besser in die intermodale Logistikkette zu integrieren. Für die umfassende Entwicklung der Binnenschifffahrt sind entsprechende Bedingungen zu schaffen, um Unternehmen zu ermutigen, diesen Verkehrsträger verstärkt zu nutzen.

Dazu muss die Binnenschifffahrt über ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz sowie geeignete Binnenhäfen verfügen. Die Beseitigung von Hindernissen und Engpässen im Wasserstraßennetz muss Bestandteil der Politik sein. Zur Verbesserung von Wettbewerbsbedingungen (intramodal) strebt die Kommission einen harmonisierten rechtlichen Rahmen für die Binnenschifffahrt an.

Zur Erreichung der infrastrukturellen Ziele haben das Europäische Parlament und der Rat gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Netzes beschlossen (Entscheidung Nr. 1692/96/EG, zuletzt geändert durch Entscheidung 884/2004/EG). Sie beinhalten u.a. das europäische Wasserstraßennetz, die See- und Binnenhäfen sowie die intermodalen Terminals. Der Neu- und Ausbau der im transeuropäischen Verkehrsnetz definierten Strecken kann von der Gemeinschaft gefördert werden.



Leitschema des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Binnenwasserstraßen  
 Quelle: WSD Ost

## 2.2 Verkehrspolitik des Bundes

Die Bundesregierung sieht ein leistungsfähiges Verkehrssystem als eine entscheidende Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, für die Ansiedlung neuer Unternehmen und für die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Aus diesem Grund hat der Bund den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 erstellt. Damit soll auch die Voraussetzung geschaffen werden, Güterverkehre von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Insbesondere die ökologische behutsame Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Wasserstraßen wird festgelegt. Die wichtige Fortführung des Ausbaus der Wasserstraßenverbindung Hannover - Magdeburg - Berlin sowie der ganzjährigen vollschiffigen Anbindung der Magdeburger Häfen (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17) ist ebenfalls enthalten.

Für die Bundeswasserstraßen wird der rechtliche Rahmen ausschließlich vom Bund definiert, die Umsetzung erfolgt durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

### 2.3 Verkehrspolitik und Landesplanung Sachsen-Anhalt

Die Landesregierung sieht ebenfalls in der Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft und Wasser eine notwendige Voraussetzung für eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur und somit Vorbedingung für die Neuansiedlung und Erweiterung von Unternehmen. Die Zuwächse des Güterverkehrsaufkommens sollen verstärkt auf Schiene und Wasserwege umgelenkt werden. Das Land verfügt über große Kapazitäten im Bereich der Hafenanlagen. Voraussetzung für eine Steigerung des Güterumschlages unter Einbeziehung des Binnenschiffs sind:

- die Fertigstellung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 17,
- die Ertüchtigung der Elbe und
- die Vollendung des Saaleausbaus.

Darüber hinaus soll die notwendige Infrastruktur zur Gewährleistung der Fahrgast- und Sportschifffahrt vorgehalten werden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Landesinitiative "Blaues Band" zu erwähnen.

Im Landesentwicklungsplan werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung des Landes dargestellt. Bezüglich der Wasserstraßen und Binnenhäfen wird als Zielsetzung die Erhaltung, der Ausbau und die Modernisierung des vorhandenen Wasserstraßennetzes und der Binnenhäfen für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Güterverkehr genannt. Für die räumliche Erschließung und Verbindung von Siedlungsgebieten beiderseits der Flüsse Elbe und Saale sind in Ergänzung zu den Brückenbauwerken die vorhandenen Fährverbindungen grundsätzlich zu erhalten.

An den Vorrangstandorten für Binnenhäfen sollen ausreichend Flächen und Einrichtungen gesichert und entwickelt werden, die eine zunehmende Transportverlagerung von Straße und Schiene auf das Binnenschiff ermöglichen. Hierzu soll der öffentliche Zugang zu den genannten Häfen gewährleistet werden. Das Land sieht in den Häfen eine wichtige Schnittstelle zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.

Die Nutzung der in der Zuständigkeit des Landes liegenden Gewässer ist im Wassergesetz für das Land Sachsen-Anhalt geregelt.

Im Zusammenhang mit dem bereits von Kabinett und Landtag bestätigten Landesverkehrswegeplan Teil Straße haben die Fähren, insbesondere die für den Straßenverkehr relevanten Wagenfähren, eine besondere Bedeutung für die Verbindung von überregional wichtigen Straßen über die Elbe und Saale in Sachsen-Anhalt bzw. deren Anbindung an übergeordnete Verkehrsnetze. Aus diesem Grund bekennt sich das Land zu diesem Teil der Straßenverkehrsinfrastruktur im Sinne der Gewährleistung eines flüssigen, die Umwelt nicht noch mehr belastenden Verkehrs. Dies macht deutlich, dass die Fähren in der Verkehrswegeplanung des Landes eine wichtige verkehrliche Funktion ausüben.

Fähren sind im rechtlichen Sinn kein Bestandteil der Straße. Sie gehören gemäß § 2 Abs. 4 StrG LSA nur dann zur Straße, wenn die Zugehörigkeit in öffentlich-rechtlich wirksamer Weise vereinbart wird. Der Träger der Straßenbaulast hat zu entscheiden, ob er eine Fähre, die eine Verbindung zwischen einer in seiner Verwaltung liegenden Straße darstellt, dem öffentlichen Verkehr widmen will. Die Kosten für Betrieb und Unterhaltung der Fähre sind dann aus den ihm zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln für die Straßenunterhaltung zu zahlen.

Von der Möglichkeit der Widmung einer Fähre hat bisher noch kein Straßenbaulastträger im Land Sachsen-Anhalt Gebrauch gemacht. Aufgrund der damit verbundenen

finanziellen Verpflichtungen ist dies auch nicht zu erwarten. Auch das Land hat davon Abstand genommen, weil diese Option mit den Grundsätzen der Landespolitik (z.B. Kommunalisierung/Privatisierung staatlicher Aufgaben) nicht vereinbar ist.

#### **2.4 Hochwasser- und Naturschutz**

Schifffahrt auf Fließgewässersystemen beinhaltet auch immer die Themenkomplexe Natur- und Hochwasserschutz. Unter dem Eindruck des Hochwassers 2002 wurde die Hochwasserschutzkonzeption des Landes Sachsen-Anhalt bis 2010 erarbeitet, die Maßnahmen in Höhe von ca. 310 Mio. € beinhaltet.

Die Kompetenzen zum Bereich Hochwasserschutz sind klar geregelt. Das Land ist mit finanzieller Unterstützung des Bundes für die Unterhaltung der Deiche zuständig, der Bund garantiert die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie den ordnungsgemäßen Wasserablauf auf den Bundeswasserstraßen. Dies beinhaltet auch den Einsatz von Eisbrechern zur Katastrophenabwehr (z.B. Abwehr von Eishochwasser) und allgemein aus Vorsorgegründen zur Gewährleistung einer sicheren Eisabfuhr.

Bei der Schifffahrt auf Landesgewässern werden die Maßgaben des Naturschutzes berücksichtigt.

### 3. Binnenschifffahrt in Sachsen-Anhalt

#### 3.1 Wasserstraßen - Bestandsaufnahme und Planungen

Die wichtigsten Bundeswasserstraßen im Land Sachsen-Anhalt sind

- die Elbe in ihrem Mittellauf,
- der östliche Abschnitt des Mittellandkanals mit dem Wasserstraßenkreuz Magdeburg,
- der Elbe-Havel-Kanal,
- die Untere Havel-Wasserstraße sowie
- die Saale bis Bad Dürrenberg.



Quelle: WSD Ost

Die Bundeswasserstraßen in Sachsen-Anhalt sind durch unterschiedliche Querschnitte charakterisiert. Diese bestimmen die Schiffsabmessungen sowie die Tonnage der zu transportierenden Fracht. Hinzu kommen die unterschiedlichen unkalkulierbaren Wasserstände, die die Binnenschifffahrt zwingen, bei entsprechend niedrigem Wasserstand nur teilabgeladen Fracht zu transportieren bzw. die Binnenschifffahrt sogar ganz zum Erliegen bringen.

Einfluss auf die Schifffahrt nehmen auch die Schleusen sowie die die Wasserstraßen überspannenden Brücken. Nicht allein die für eine Wasserstraße zugelassenen Fahrzeugabmessungen sowie die möglichen Abladetiefen sind für einen wirtschaftlichen Gütertransport entscheidend, sondern auch die jeweiligen Brückendurchfahrtshöhen. Diese sind beim Containertransport relevant.

## BUNDESWASSERSTRASSEN

- Klassifizierung der Binnenwasserstraßen des Bundes -



Klassifizierte Binnenwasserstraßen

Graphisches Symbol auf der Karte	Klasse der Binnenwasserstraße	MOTORSCHIFFE UND SCHLEPPKÄHNE				SCHUBVERBÄNDE				Brückendurchfahrthöhe			
		Typ des Schiffes: Allgemeine Merkmale				Art des Schubverbandes: Allgemeine Merkmale							
		Bezeichnung	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	Formation	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)		
—	I	Perleäcker Westlich der Elbe	98,5	5,05	1,8-2,2	250-400						4,0	
		Gross Finow Östlich der Elbe	41	4,7	1,4	180						3,0	
—	II	Kempnauer Westlich der Elbe	50-55	6,8	2,5	400-650						4,0-5,0	
		BM-500 Östlich der Elbe	57	7,5-9,0	1,6	500-630						3,0	
—	III	Gustav Koenigs Westlich der Elbe	67-80	8,2	2,5	650-1000						4,0-5,0	
		Östlich der Elbe	67-70	8,2-9,0	1,6-2,0	470-700		118-132	8,2-9,0	1,6-2,0	1000-1200	4,0	
—	IV	Johann Weiker	80-85	9,5	2,5	1000-1500	■	95	9,5	2,5-2,8	1250-1450	5,25 od. 7,0	
—	Va	Große Rheinschiffe	96-110	11,4	2,5-2,8	1600-3000	■	95-110	11,4	2,5-4,5	1600-3000	5,25 od. 7,00 od. 9,1	
—	Vb						■	172-195	11,4	2,5-4,5	3200-6000		
—	Via						■	95-110	22,8	2,5-4,5	3200-6000	7,0 od. 9,1	
—	Vb		140	15	3,9		■	185-195	22,8	2,5-4,5	6400-12000	9,1	
—	Vc						■	270-280	22,8	2,5-4,5	9600-18000	9,1	
								195-200	33,0-34,2				

— nicht klassifizierte BinWaStr     
 — keine BWaStr

Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.



Die sowohl in der Zuständigkeit des Landes als auch des Bundes liegenden Gewässer haben auch für die Fahrgast-, Sportschifffahrt und sonstige wassersportliche Nutzung Bedeutung, auf die im Abschnitt 3.5 gesondert eingegangen wird.

### 3.1.1 Elbe

Die Elbe, das viertgrößte Flussgebiet Europas, mit einer Länge von ca. 730 km in Deutschland durchfließt Sachsen-Anhalt auf knapp über 300 km Länge.

Jahrzehntelang wurden die Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen an den Strombauwerken vernachlässigt. In Bezug auch auf Effizienzsteigerungen durch den Einsatz größerer Schiffe wurden daher im Rahmen des BVWP 1992 Grundsatzentscheidungen zur Elbe sowie ein strombauliches Konzept entwickelt.

An ca. 345 Tagen im Jahr sollte eine Fahrrinntiefe von 1,60 m bei mittlerem Niedrigwasser gewährleistet werden. Daraus ergibt sich eine Fahrrinntiefe von mindestens 2,50 m an ca. 180 Tagen im Jahr, eine Fahrrinnenbreite von 50 m sowie eine Brückendurchfahrtshöhe von 7 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand zur Gewährleistung der Containerschifffahrt mit 3 Lagen.

Als Maßnahmen waren demnach vorgesehen:

- Instandsetzung beschädigter bzw. Wiederherstellung zerstörter Regelbauwerke
- Ausgleich von Sohlprüngen in der Reststrecke zwischen Dömitz und Hitzacker
- Abtragen von Felsspitzen und Geröll in der Fahrrinne in der Stadtstrecke Magdeburg
- Wirken gegen die Erosionstendenzen zwischen Mühlberg und Coswig



Quelle: Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.

Nach der Flutkatastrophe im Sommer 2002 hat die damalige Bundesregierung beschlossen, sämtliche Maßnahmen an der Elbe, sogar die unerlässliche Geschiebebewirtschaftung, zu stoppen. Das Planfeststellungsverfahren für die Maßnahmen an der Stadtstrecke Magdeburg wurde im folgenden Jahr eingestellt. Dieser Streckenabschnitt ist für die Schifffahrt jedoch bedeutend, weil bei Wasserständen unter 4 m am Pegel Magdeburg eine Fahrwasserenge besteht. Die Einfahrt wird dann durch Signallichter geregelt. Bei niedrigen Wasserständen hat die Schifffahrt darüber hinaus das Problem, dass neben der geringen Fahrrinntiefe die Strömungsgeschwindigkeit am Domfelsen so hoch ist, dass viele Fahrzeuge aus eigener Kraft die Bergfahrt nicht schaffen und auf zusätzliche Schlepphilfe angewiesen sind.

Der neue BVWP 2003 sieht in Konsequenz des Beschlusses der damaligen Bundesregierung zum Hochwasser keine Weiterführung der Strombaumaßnahmen vor. Die Niedrigwasserregulierung der Elbe wurde bzw. wird vorerst damit nicht zu Ende geführt. Es fehlen noch 13 km bei Dömitz/Hitzacker und 7 km bei Magdeburg. Der Schiffsverkehr ist somit auf der Elbe jedes Jahr für 2-4 Monate wegen Fahrrinntiefen unter 1 m unterbrochen. Unter diesen Umständen ist kein geregelter wirtschaftlicher Schiffsverkehr möglich.

Gutachterlich wurde allerdings von der Bundesanstalt für Wasserbau bestätigt, dass kein Zusammenhang zwischen Unterhaltungsmaßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und dem Hochwasser besteht (Bundesanstalt für Wasserbau, Untersuchungen zur Hochwasserneutralität von Unterhaltungsmaßnahmen an der Mittel- und Oberelbe - Strombauwerke -, Karlsruhe, Juni 2003). Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat nunmehr in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit "Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht" erarbeitet.

Auf diesen Grundsätzen wird dann von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost) ein Fachkonzept der verkehrsbezogenen Unterhaltung der Elbe für den Abschnitt zwischen Tschechien und Geesthacht erstellt, das mit den betroffenen Bundesländern abzustimmen ist. Die verkehrsbezogenen Infrastrukturaufgaben werden in den Grundsätzen auf Unterhaltungsmaßnahmen beschränkt, "die ökologisch behutsam einer Verschlechterung der Schifffahrtsverhältnisse, bemessen am Zustand vor dem Hochwasser August 2002 vorbeugen und einen ordnungsgemäßen verkehrsbezogenen Wasserabfluss im Mittelwasserbett gewährleisten". Das Unterhaltungsziel besteht u.a. in der Gewährleistung einer für die Schifffahrt zwischen Geesthacht und Dresden durchgängigen Fahrrinntiefe von 1,60 m bei einem definierten Bezugswasserstand der Elbe. Fahrrinnenbreiteneinschränkungen wie beispielsweise im Bereich der Magdeburger Stadtstrecke von 35 m sind dabei in Kauf zu nehmen. Als Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels werden die Bekämpfung der Erosion und Instandsetzung von Strombauwerken angeführt.

Die für einen dreilagigen Containerverkehr notwendige Brückendurchfahrtshöhe von 7 m über einem bestimmten Wasserstand ist an der Elbe nicht ganzjährig gewährleistet. Zwischen Hamburg und Magdeburg gibt es Einschränkungen an ca. 10 schiffbaren Tagen im Jahr, zwischen Magdeburg und Dresden an ca. 40 schiffbaren Tagen im Jahr. Ein zweilagiger Containerverkehr ist durchgängig ganzjährig möglich. Im Realfall sind diese Transporte mehr durch die Fahrrinntiefe als durch die Brückendurchfahrtshöhen beschränkt. Bei einem zweilagigen Containertransport beispielsweise wird - abhängig vom eingesetzten Fahrzeug sowie der zu transportierenden Containereinheiten - eine Mindestfahrrinntiefe von 1,40 m - 1,70 m benötigt (vgl. dazu "Eignung der Binnenschifffahrtsstraßen für den Containerverkehr", Verein für Binnenwasserstraßen und Häfen e.V., Januar 1991, Duisburg-Ruhrort).

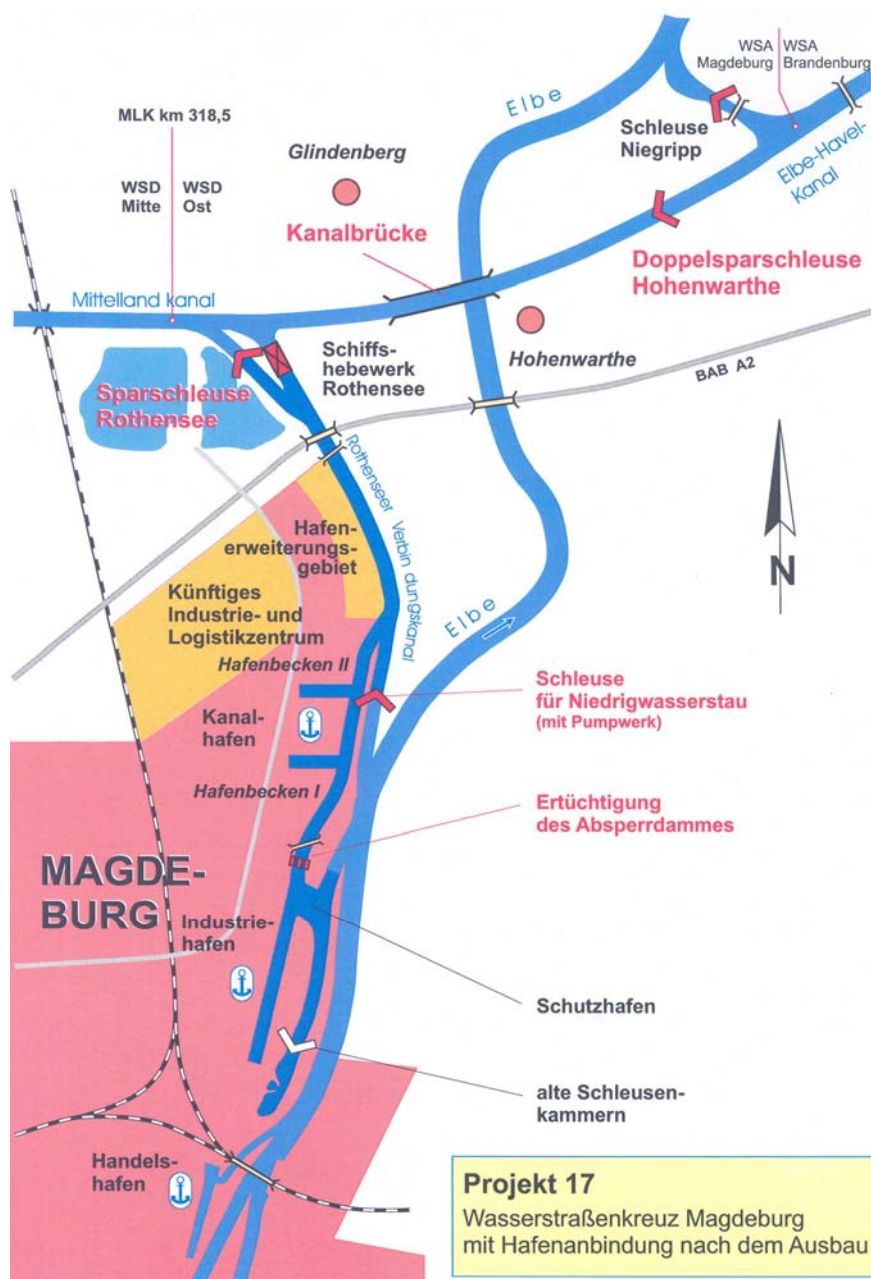
Da die Elbe ein relativ geringes Gefälle und keine allzu große Tiefe hat, ist bei langanhaltenden Temperaturen unter Null die Bildung von Treibeis und dann einer geschlossenen Eisdecke durchaus wahrscheinlich. Die Binnenschifffahrt fordert eine ganzjährige Schifffahrt. Zur Gewährleistung eines möglichen ganzjährigen Betriebs führt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung neben den stetigen Unterhaltungsmaßnahmen auf den Wasserstraßen auch einen Eisaufruch durch. Dieser ist jedoch nur bei bestimmten Mindestfahrrentiefen möglich, da die Eisbrecher einen Tiefgang von 1,40 - 1,60 m haben. Ein kalkulierbarer und sicherer Eisaufruch ist zudem nur bei einer gleichmäßigen Gewässerbite durchführbar. Dies ist auch Voraussetzung für die schadlose Abführung des gebrochenen Scholleneises. Nicht nur zur Durchführung der Schifffahrt sondern zur Abwehr von Beschädigungen von Deichen und allgemein durch Eis bzw. Eisstau verursachtes Hochwasser hat auch das Land im Rahmen seiner Zuständigkeit für den Hochwasserschutz ein vitales Interesse am unverzüglichen und konsequenten Eisaufruch an den Flüssen.

### 3.1.2 Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal

Der rund 320 km lange Mittellandkanal und der 56 km lange Elbe-Havel-Kanal sind Teile der wichtigen mitteleuropäischen West-Ost-Wasserstraßen. Der Mittellandkanal durchfließt von der niedersächsischen Grenze auf ca. 62 km Sachsen-Anhalt und endet am Wasserstraßenkreuz Magdeburg.

In Verlängerung des Mittellandkanals mit dem Wasserstraßenkreuz Magdeburg und der Doppelsparschleuse Hohenwarthe bis zur Landesgrenze Brandenburg schließt sich der in Sachsen-Anhalt ca. 47 km lange Elbe-Havel-Kanal an.

Der Ausbau des Schifffahrtsweges Hannover - Magdeburg - Berlin als VDE Nr. 17 mit der ganzjährigen vollschiffigen Anbindung der Magdeburger Häfen für das Großmotorgüterschiff (110 m Länge, 11,40 m Breite, 2,80 m Tiefgang, 2.000 t Tragfähigkeit) stellt den Anschluss an die wichtigsten Nordseehäfen und westlichen Industriegebiete für die Regionen Magdeburg und Berlin her. Mit den im Rahmen des Verkehrsprojektes vorgesehenen Maßnahmen ist bzw. wird ein wesentlicher Engpass im europäischen Binnenwasserstraßennetz beseitigt.



Quelle: WNA Magdeburg

Der Mittellandkanal ist mit den oben genannten Parametern im Wesentlichen von Westen bis Haldensleben ausgebaut und ermöglicht auch einen zweilagigen Containertransport.

Das am 10. Oktober 2003 eröffnete Wasserstraßenkreuz mit einer Gesamtlänge von 5 km verbindet mit seiner Kanalbrücke und der Doppelsparschleuse Hohenwarthe den Mittellandkanal und den Elbe-Havel-Kanal.

Im Rahmen der Ausbaurbeiten am Elbe-Havel-Kanal ist auch unerlässlich, dass neue Schleusen neben den bereits bestehenden Schleusen Zerben und Wusterwitz gebaut werden.

Nach derzeitigem Ausbaustand ist der Verkehr bis zum Berliner Westhafen mit dem Europaschiff (85 m Länge, 9,50 m Breite, 2,50 m Tiefgang, 1.350 t Tragfähigkeit) mit geringfügigen Einschränkungen möglich.

Auf der Relation Magdeburg - Berliner Westhafen ist weiterhin nur ein einlagiger Containertransport möglich. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung arbeitet an der für den geplanten zweilagigen Containertransport notwendigen Anhebung der Brücken. Ein weiterer integraler Bestandteil des VDE Nr. 17 "Wasserstraßenausbau Hannover - Berlin" im Zusammenhang mit dem Wasserstraßenkreuz Magdeburg ist der ganzjährige vollschiffige Anschluss der Magdeburger Häfen an den Mittellandkanal.

Mit dem geplanten Bau einer Hafenschleuse sowie dem Ausbau des Rothenseer Verbindungskanals soll sichergestellt werden, dass die Schiffe vom Mittellandkanal unabhängig vom Elbwasserstand die Magdeburger Häfen anfahren können. Moderne Güterschiffe können dann das ganze Jahr über voll abgeladen ihre Ladung im derzeit im Bau befindlichen neuen Hansehafen sowie den anderen Magdeburger Häfen umschlagen. In den von der Bundesregierung im April 2005 erläuterten Maßnahmen zur Umsetzung des "2 Mrd. €-Programm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur" ist der Bau der Hafenschleuse ausdrücklich berücksichtigt.



Quelle: WNA Magdeburg

Die ursprünglichen Planungen der Fertigstellung dieses VDE bis zum Jahr 2005 wurden zwischenzeitlich weit hinausgeschoben. Nach heutiger Einschätzung ist eine durchgängige Befahrbarkeit für das Großmotorgüterschiff nicht vor dem Jahr 2015 zu erwarten.

### 3.1.3 Untere Havel-Wasserstraße

Die rund 148 km lange Untere Havel-Wasserstraße (UHW) mit der Havel durchfließt auf knapp 28 km das Land Sachsen-Anhalt. Sie hat Bedeutung für den Verkehr zwischen Hamburg und Berlin sowie mit steigender Tendenz für die Fahrgast- und Sportschifffahrt.

In der Koalitionsvereinbarung 2002 der Bundesregierung war vorgesehen, dass diese vor 2006 aus dem Netz der Bundeswasserstraßen herausgenommen werden sollte, um das Verfahren zur Renaturierung mit den betroffenen Ländern beschleunigt durchzuführen.

War zunächst von einer vollständigen Renaturierung ausgegangen worden, ist im weiteren Abstimmungsprozess ein Projekt entstanden, das mittels des "Gewässerrandstreifenprogramms" des Bundes realisiert und maßgeblich daraus finanziert wird.

Übereinstimmung mit dem Bund wurde dahingehend erzielt, dass die UHW weiterhin Bundeswasserstraße und damit in der Verantwortung des Bundes bzw. der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bleibt. Die Wasserstraßenklasse III mit der weiterhin zu garantierenden Schiffbarkeit der Wasserstraße für Güterschiffe mit den o.g. Abmessungen soll auf den Abschnitten Brandenburg-Plaue - Rathenow und Elbe - Havelberg auch nach der Renaturierung beibehalten werden. Damit ist die Erreichbarkeit von Rathenow von Süden und Havelberg von Norden mit den derzeit dort zugelassenen Güterschiffen gegeben. Der Werftstandort Havelberg ist damit ebenfalls gesichert.

Das Kabinett hat am 14. Juni 2005 auch einen Beschluss zum Gewässerrandstreifenprogramm gefasst. Demnach sollen im Rahmen der Renaturierung weiterhin Binnenschiffe die UHW befahren können, wie es die Schleusen erlauben. Das bedeutet unter Beachtung der derzeitigen Fahrrinnenverhältnisse die weitere Nutzung durch Schiffe mit einer Länge von 82 m und 9 m Breite. Im Rahmen der Planung und Festlegung von Maßnahmen ist das Projekt sowie seine Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt mit dem Bund und dem Land Brandenburg begleitend zu erörtern.

Trotz der Ablehnung des Landes sowie von Verbänden der Binnenschifffahrt wurde mit der 57. Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 26. September 2005 - ohne dass tatsächlich Renaturierungsmaßnahmen durchgeführt werden - die UHW zwischen Rathenow und Havelberg auf die Wasserstraßenklasse I mit Wirkung zum 30. September 2005 herabgestuft. Schiffe mit den bisherigen zugelassenen Abmessungen dürfen diesen Abschnitt jedoch mit Ausnahmegenehmigung des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes befahren.

#### 3.1.4 Saale

Die ca. 413 km lange Saale durchfließt auf ca. 173 km das Land Sachsen-Anhalt. Sie ist von der Mündung in die Elbe bis Bad Dürrenberg auf ca. 124 km Länge Bundeswasserstraße. Die Saale ist vom Hafen Halle-Trotha bis Calbe ausgebaut. Durch den fehlenden Ausbau des Mündungsabschnitts unterhalb Calbe ist die Saale von Halle-Trotha nicht ganzjährig für das Europaschiff mit einer effizienten Abladetiefe nutzbar. Ein wirtschaftlich sinnvoller und nutzbringender Gütertransport ist somit unmöglich.



Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost

Im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 ist nunmehr der Bau eines 7,4 km langen Schleusenkanals ohne Wehr mit einer Schleuse von 110 m Länge und 12,4 m Breite vorgesehen. Durch die Ausbaumaßnahme werden auf der Saale Abladebedingungen geschaffen, die eine weitgehende Ausnutzung der auf der Elbe möglichen Abladetiefen gestatten. Die Saale wäre mit dieser Maßnahme dann mit dem Europaschiff (ca. 85 m Länge, 9,5 m Breite) auch bei Niedrigwasser mit einer wirtschaftlichen Abladetiefe befahrbar.

Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme kann eine neue wassersportliche Nutzung des unteren Laufs der Saale entstehen.

Im August 2004 wurde von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes das Raumordnungsverfahren beim zuständigen Fachministerium beantragt. Zur Festschreibung des inhaltlichen und räumlichen Rahmens der Raumverträglichkeits-, der Umwelt- einschließlich der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wurde am 10.12.2004 die Antragskonferenz im für das Raumordnungsverfahren zuständigen Landesverwaltungsamt in Halle durchgeführt.

Auf der oberen Saale zwischen Bad Dürrenberg und der Unstrutmündung sowie auf der Unstrut finden lediglich Fahrgast-, Sportschifffahrt sowie wassersportliche Nutzung statt.

### 3.1.5 Weiterer Ausbau des Wasserstraßennetzes

Schleusen zur Verbindung des Elbe-Havel-Kanals mit der Elbe befinden sich in Niegripp und Parey, wobei Fahrzeuge und Verbände, die die Schleuse Parey durchfahren, eine Länge von 70 m und eine Breite von 8,20 m nicht überschreiten dürfen. Von den derzeit auf Elbe und Elbe-Havel-Kanal üblicherweise verkehrenden Europaschiffen kann diese Schleuse nicht genutzt werden. Zur Fahrtzeitverkürzung wird es daher in Abhängigkeit der Entwicklung des Schiffsverkehrs als sinnvoll angesehen, eine Beseitigung dieses Engpasses zu diskutieren.

### 3.2 Fähren

Die durchschnittliche Entfernung zwischen den Straßenbrücken über Elbe und Saale in Sachsen-Anhalt beträgt 15 - 20 km. Extrem große Abschnitte ohne Brücken sind im Elbbereich zwischen Wittenberge (BB) - Tangermünde mit 45 km sowie Wittenberg - Torgau (SN) mit 60 km festzustellen.

Daher sind neben den Brücken die Fähren insbesondere für den Straßenverkehr ein unverzichtbares Bindeglied zwischen den Gebieten beiderseits der Flüsse. Sie sichern als sogenannte "schwimmende Brücken" wichtige Verkehrsverbindungen. Aufgrund kürzerer Fahrwege tragen sie darüber hinaus zur Umweltentlastung bei. Dem PKW/LKW-Verkehr, aber auch dem Fußgänger- und Radfahrverkehr bleiben wegen der unzureichenden Anzahl von Brückenbauwerken oftmals erhebliche Umwege erspart.

An Stelle der Fähren könnte zwar ein Brückenbauwerk über den jeweiligen Fluss errichtet werden. Jedoch übersteigt in vielen Fällen der Ersatz der Fähren durch Brücken den Aufwand für den Erhalt der entsprechenden Fähren um ein Vielfaches.

Zur Verbindung der von der Elbe und Saale unterbrochenen Verkehrswege existieren in Sachsen-Anhalt insgesamt 26 Fähren. Davon sind 18 Fähren als Wagenfähren für den Fahrzeugverkehr und acht Personenfähren nur für den Personenverkehr im Einsatz (siehe "Übersicht zu den Wagen- und Personenfähren in Sachsen-Anhalt").

Die im Land betriebenen Wagenfähren, die überwiegend Kommunal- und Landesstraßen, aber auch zwei Bundesstraßen miteinander verbinden, besitzen hierbei eine sehr unterschiedliche Tragfähigkeit von 6,75 bis 45 t und werden als Motor- und Gierseilfähren ganzjährig oder saisonabhängig betrieben.

Eine Sonderform der Seilfähren stellen die Gierseilfähren dar. Beim sogenannten "Gieren" wird die Strömung eines Gewässers genutzt, um die Bewegungen einer Fähre senkrecht zur Strömungsrichtung zu erreichen. Im Vergleich zu Motorfähren hat die Gierseilfähre damit einen wesentlich geringeren Energieaufwand und ist daher überaus umweltfreundlich. Der touristische Wert der Gierseilfähren ist ebenfalls nicht zu unterschätzen.

Bis auf zwei private Fähren (Ferchland und Rogätz) befinden sich die Fähren in kommunalem Eigentum. Sie werden von den Kommunen selbst betrieben oder sind verpachtet worden.

Die Zahl der Fährverbindungen ist seit den 90er Jahren relativ stabil und wird insbesondere für den KfZ-Verkehr als ausreichend angesehen. 1996 wurde sogar die Fährverbindung zwischen Ferchland und Grieben nach mehr als 40 Jahren wieder aufgenommen.



Die Fähren in Sachsen-Anhalt werden unterschieden in landesbedeutsame und regionale oder örtliche. Die Auswahl der landesbedeutsamen Fähren erfolgt nach folgenden Gesichtspunkten, die sich unter Berücksichtigung der Fährkonzeption vom 19.12.1995 als praktikabel und bewährt erwiesen haben:

- Die Straßenverbindung muss von überregionaler Bedeutung sein. Eine überregionale Bedeutung liegt grundsätzlich dann vor, wenn es sich um die Verbindung von Landes- und Bundesstraßen handelt.
- Die Entfernung zu der nächstgelegenen Brücke ist für die Verkehrsteilnehmer mit hohem Aufwand verbunden.
- Die Fähre dient der Bildung bzw. der Vervollständigung eines flächendeckenden Verkehrsnetzes bzw. bindet kommunale Straßen an das übergeordnete Straßennetz an.

Aufgrund dieser Gesichtspunkte werden folgende Wagenfähren als landesbedeutsam eingestuft:

**Elbfähren:**

- Räbel
- Sandau
- Ferchland
- Rogätz
- Barby
- Breitenhagen
- Aken
- Coswig
- Elster
- Pretzsch
- Prettin

**Saalefähren:**

- Wettin
- Brachwitz

Alle übrigen Wagen- und Personenfähren sind nur regional oder örtlich bedeutsam.

Aufgrund der immer knapper werdenden Haushaltsmittel ist die Festlegung von landesbedeutsamen Fähren - verbunden mit einer Förderpriorität - notwendig, um zumindest diese Fähren bei anstehenden Nachuntersuchungen finanziell unterstützen zu können. Hierfür sind Haushaltsmittel zur Förderung von entsprechenden Maßnahmen nach Möglichkeit bereitzustellen.

Da die Eigentümer bereits durch laufende Instandhaltung und Modernisierung sowie durch steigende Betriebskosten (Kraftstoff, Versicherungsprämien) stark finanziell beansprucht werden, sind die Kosten für die Nachuntersuchungen von ihnen kaum noch aufzubringen. Nach dem Abschluss des Umbaus der Fähren entstehen zukünftig den Eigentümern vor allem zusätzlich Kosten durch die bereits erwähnte alle fünf Jahre notwendige Nachuntersuchung der Fähren. Diese Kosten können in Abhängigkeit von der Bauart der Fähre bis zu 50.000 € betragen.

Hierfür bzw. für weitere Investitionen zur Aufrechterhaltung des Fährbetriebes wurden vom Land von 1990 bis einschließlich 2004 Zuschüsse in Höhe von 6,45 Mio. € bereitgestellt.

## Übersicht zu den Wagen- und Personenfähren in Sachsen-Anhalt

### Elbe

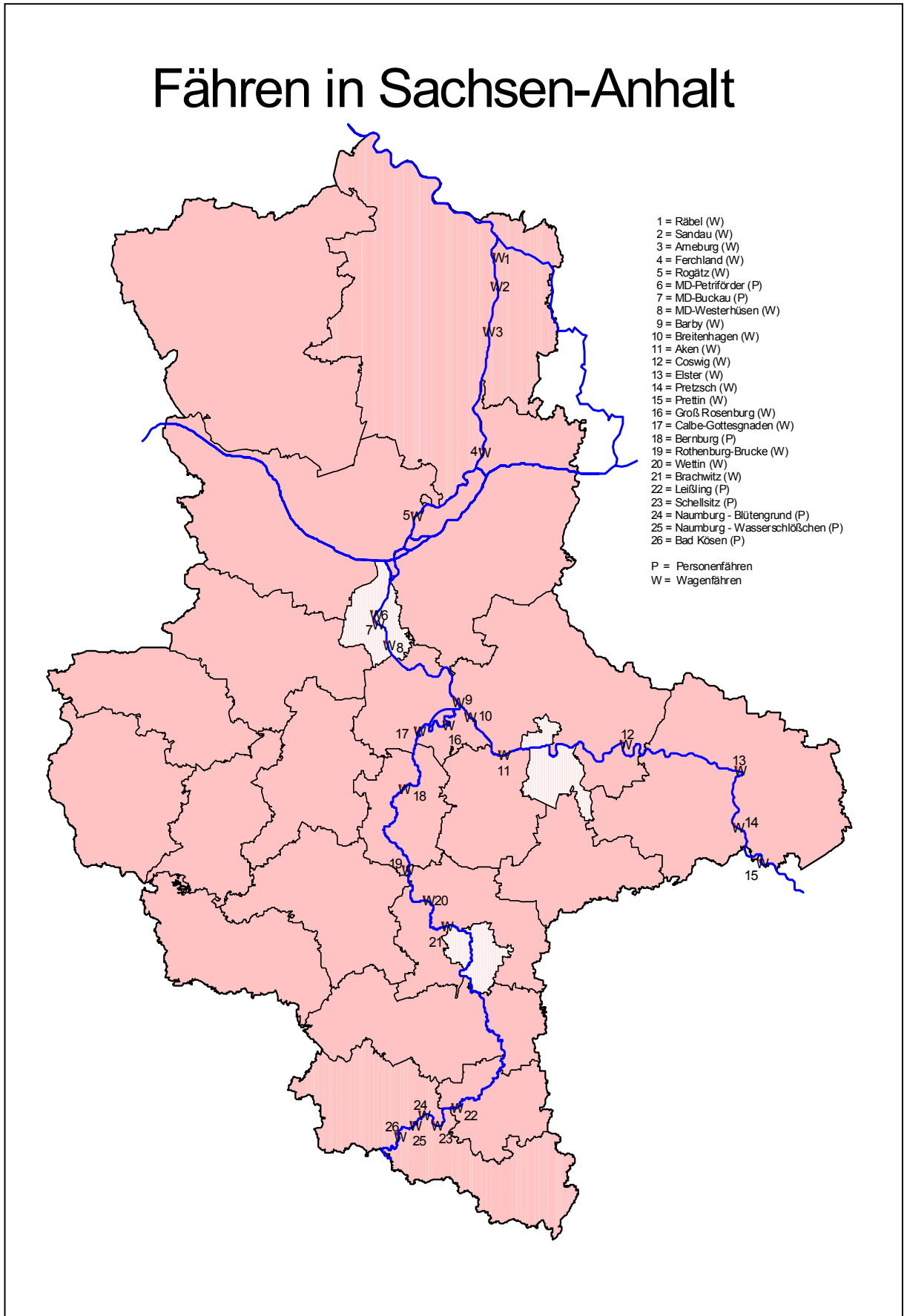
Ort	Art der Fähre	Straßenverbindung	Anbindung an das überregionale Netz	Traglast / Gesamtgewicht Einzel-Kfz (in t) / Anz. Personen
1. Räbel	Kombinierte Wagen-Motor-Gierseilfähre	L 2 Seehausen - Werben - Havelberg	B 107/ Havelberg u. B 189/ Seehausen	45/18,6
2. Sandau	Kombinierte Wagen-Motor-Gierseilfähre	L 9 Osterburg - Sandau	B107 / Sandau	45/45
3. Arneburg	Wagen-Gierseilfähre	Kommunale Straße	-	34/15
4. Ferchland	Wagen-Motorfähre	K 1196 Tangerhütte-Ferchland - Genthin	B 107 / Genthin L 31/ Tangerhütte	25
5. Rogätz	Wagen-Motorfähre	L 29 / K 1209 Rogätz - Burg	B 1 / Burg	25
6. Magdeburg-Petrieförder	Fährschiff	Kommunale Straße	Innerstädtisch	250 Personen
7. Magdeburg-Buckau	Personen-Motorfähre	Kommunaler Weg	Innerstädtisch	100 Personen
8. Magdeburg-Westerhüsen	Wagen-Gierseilfähre	Kommunale Straße/Feldweg	Innerstädtisch, nur landwirtsch. Verkehr	8/ - /45
9. Barby	Wagen-Gierseilfähre	L 68/ L 51 Calbe - Barby - Zerbst	A 14 / Calbe B 184 / Zerbst	30/7,5
10. Breitenhagen	Wagen-Gierseilfähre	K 143 Calbe – breitenhagen - Zerbst	B 184 / Zerbst	15
11. Aken	Wagen-Gierseilfähre	B 187a Köthen - Aken - Zerbst	B 184 / Zerbst	42/25
12. Coswig	Wagen-Gierseilfähre	B 107	A 9 / Köselitz	23
13. Elster	Wagen-Gierseilfähre	L 127 Wartenburg - Elster - Seyda	B 182 / Globig-Bleddin	40
14. Pretzsch	Wagen-Gierseilfähre	L 128 Bad Schmiedeberg - Pretzsch -Jessen	B 182 / Pretzsch	40
15. Prettin	Wagen-Gierseilfähre	L 113/L 16 Domnitzsch - Prettin	B 182/ Domnitzsch	40

## Saale

Ort	Art der Fähre	Straßenver- bindung	Anbindung an das über- regionale Netz	Traglast / Ges.- gewicht Einzel- Kfz (in t) / Anz. Personen
16. Groß Rosen- burg	Wagen- Gierseilfähre	K 1243	L 68 / Calbe	12
17. Calbe- Gottesgnaden	Wagen- Gierseilfähre	Kommunale Straße	Ortsteil Gottesgnaden	6,75
18. Bernburg	Personen- Motorfähre	Kommunale Straße	Innerstädtisch	110 Personen
19. Rothen- burg- Brücke	Wagen- Motorseilfähre	L 155 u. 157 / K 2120	L 156 / Döbel- Wettin/ B 6	12/12
20. Wettin	Hochseilfähre	L 156/ Wettin - Könnern	A 14 / Nauendorf	30
21. Brachwitz	Wagen- Gierseilfähre	L 162	A 14 / 143- Halle	25
22. Leißling	Personen- Hochseilfähre	Kommunaler Weg	-	30 Personen
23. Schellsitz	Personen- Gierfähre mit Seilzug	Kommunaler Weg	-	20 Personen
24. Naumburg - Blütengrund	Personen- fähre	Kommunaler Weg	-	30 Personen
25. Naumburg - Wasserschlöß- chen	Personen- fähre	Kommunaler Weg	-	12 Personen
26. Bad Kösen	Personen- Querseilfähre	Kommunaler Weg	Innerstädtisch	30 Personen

Die ausschließlich für touristische Zwecke genutzten Fährten des Dessau-Wörlitzer Gartenreiches bleiben unberücksichtigt.

# Fähren in Sachsen-Anhalt



### 3.3 Häfen und Umschlagstellen

Die öffentlichen Binnenhäfen haben sich in den 1990er Jahren einem grundlegenden Wandel unterzogen. Mit öffentlichen Fördermitteln wurden die nicht mehr den Anforderungen eines attraktiven Umschlagplatzes genügenden Häfen saniert und modernisiert. Die getätigten Investitionen in Infra- und Suprastruktur - die im übrigen darauf beruhen, dass geplante Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen auch zeitnah und vollständig umgesetzt würden - setzen die öffentlichen Binnenhäfen als trimodale Schnittstellen von Gütertransportketten in die Lage, die jeweiligen Verkehrsträger effektiv und effizient in diese einzubinden. Dies beruht auch auf der langen Tradition in der Organisation und Abwicklung von Transportketten mit Schiff und Bahn bzw. Schiff und LKW. Bestehende Umschlaggeschäfte können dadurch gesichert, insbesondere aber auch neue Transportpotenziale erschlossen werden.

Das Land hat Investitionen der öffentlichen Binnenhäfen mit Unterstützung der EU und des Bundes mit bisher über 60 Mio. € gefördert.

Zur Rolle der Binnenhäfen ist festzustellen, dass im Rahmen des komplexen und immer mehr ins Blickfeld rückenden Bereiches "Logistik" - auch aus Sicht des Arbeitsmarktes - die Zeiten der Häfen als reine Infrastrukturstandorte vorbei sind.

Durch Veränderungen in der wachsenden Nachfrage nach logistischen Lösungen können die öffentlichen Binnenhäfen diesen Anforderungen Rechnung tragen. Zu den Aufgaben eines modernen Hafens gehören neben dem originären Hafens- und Transportgeschäft unter Nutzung aller Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger die Vermietung und Ansiedlung sowie logistische Dienstleistungen. Diese Dienstleistungen beinhalten die Disposition von Umschlag- und Lagergeschäften, die Kommissionierung (nach Kundenwünschen zusammengestellte Sendungen) sowie die Auslieferung an den Empfänger/Kunden, sowie das Erarbeiten und Ausführen integrierter Transportketten und entsprechender Konzeptionen mit der Ausrichtung auf einen ökonomischen und ökologischen Verkehrsträgerwechsel, wo immer sinnvoll und machbar.

Dies hat zur Ansiedlung von Unternehmen geführt, die die Möglichkeiten des Transports per Schiff und/oder Eisenbahn nutzen und hierdurch flexibel ihre Warentransporte gestalten können.

Die Häfen können als Verkehrsknotenpunkte mit dem Vorteil bedeutender Wirtschaftsfaktoren wie weitläufige Ansiedlungsflächen mit der notwendigen Infrastruktur eine wichtige Rolle bei der Entwicklung intelligenter Transportdienstleistungen spielen. Durch eine attraktive Supra- und Infrastruktur der Häfen kann immer häufiger Einfluss unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt auf die Transportketten genommen werden.

Dem Flächenmanagement in den Häfen kommt dabei die Aufgabe zu, vor allem hafenauffine und wertschöpfungssichere Unternehmen am Hafenstandort anzusiedeln. Dies ist auch eine maßgebliche Voraussetzung zur Erschließung von Verlagerungspotenzialen.

Vor allem der stetig wachsende Containerumschlag in den Häfen ist mittlerweile Bestandteil einer abgestimmten Logistikkette, die meist von einer Stelle betreut wird, u.a. auch von den Häfen selbst, und den Straßentransport zwischen Hafen und dem Versender oder Empfänger mit einschließt. Mit diesem sogenannten "One Stop Shop"-Prinzip liegt die Vergabe aller für die Güterbeförderung erforderlichen Lager- und Transportaktivitäten bei einem Logistikdienstleister. Dieser entscheidet dann, welche Aufgaben er selbst wahrnimmt und welche er durch einen oder mehrere Unterauftragnehmer erfüllen lässt. Er ist jedoch - und das ist ein entscheidender Vorteil - der alleinige Ansprechpartner für seine Kunden und trägt auch die gesamte

Verantwortung für alle Leistungen. Der Kunde bevorzugt solch eine Lösung, wenn er für die damit verbundenen Aufgaben keine Verantwortung tragen will oder kann.

Die wachsende Globalisierung mit dem erheblich steigenden Containeraufkommen bedingt auch eine stärkere Verknüpfung der Seehäfen mit der Binnenhafenwirtschaft (siehe dazu auch Kapitel 3.6).

Die Betreiber der Häfen, die Verloader und auch die Speditionen sind aufgerufen, dieses Potenzial gemeinsam zu erschließen und es in wettbewerbsfähigen Konzepten zugänglich zu machen.

Für das Land werden im einzelnen aufgrund der Öffentlichkeitsfunktion die öffentlichen Binnenhäfen bzgl. ihres Profils, Aufgaben, Schwerpunkte, Entwicklungen und Potenziale betrachtet. Dies soll jedoch in keiner Weise die Bedeutung der privaten Häfen und Umschlagstellen schmälern.

Häfen und Umschlagstellen im Land mit Umschlag (> 1000 Tonnen) im Jahr 2004 und 2005 sind: Aken, Arneburg, Bülstringen, Burg, Genthin, Haldensleben, Halle, Magdeburg, Niegripp, Nienburg, Parey, Piesteritz, Rogätz, Roßlau, Vahldorf.

Öffentliche Binnenhäfen mit trimodalem Anschluss im Land sind  
 am Mittellandkanal der Hafen Haldensleben  
 an der Elbe die Häfen Magdeburg, Aken und Roßlau sowie  
 an der Saale der Hafen Halle-Trotha.

Diese Häfen verfügen über eine ausgezeichnete Anbindung an das Bundesfernstraßennetz sowie an leistungsfähige Eisenbahnstrecken. In den Häfen sind stationäre bzw. bei Bedarf mobile Anlagen zum Umschlag von Containern, Schwergütern, Massen- und Schüttgütern vorhanden.

### 3.3.1 Hafen Haldensleben

Der Hafen Haldensleben wird von der Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben GmbH (UHH) betrieben. Zum Hafen, der am Mittellandkanal liegt und somit derzeit als einziger der genannten Häfen über einen ganzjährigen vollschiffigen Anschluss verfügt und Binnenschiffen eine Abladetiefe von 2,80 m bietet, gehören der Stadthafen und der Hafen Dessauer Straße.

Die UHH ist verkehrsgünstig über die Autobahnen A 2 und A 14 zu erreichen. Der Hafen unterhält ca. 1 km eigene Gleisanlagen einschließlich der dazugehörenden Technik und eine direkte Verkehrsanbindung an das Netz der DB AG. Die UHH möchte Eigentümer des Stammgleises vom Bahnhof Haldensleben bis zum Hafen/Containerterminal werden und die Schieneninfrastruktur hierfür sicherstellen, um dem Erweiterungsbedarf des Hafens gerecht werden zu können.

Die UHH unterhält ein trimodales Containerterminal und ist über den Mittellandkanal und den Elbeseitenkanal bzw. die Elbe über eine eigene Containerlinie (Börde Container Feeder GmbH) mit dem Hafen Hamburg verbunden. Der Containerterminal hat im Jahr 2004 über 10.000 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit, entspricht einem 20-Fuß-Container) abgefertigt.

Zu den Serviceleistungen des Hafens gehören im wesentlichen die Befrachtung von LKW, Schiff und Bahn, Verzollung, Hafenumschlag sowie Lagerung. Hierfür stehen verschiedene Kran- und Verladeanlagen zur Verfügung. Das Hafengebiet umfasst insgesamt 50 ha, davon 10 ha für den Containerverkehr. An Freifläche stehen 30 ha zur Verfügung. Im gedeckten Lagerbereich können 70.000 t Agrarprodukte (Getreide,

Futtermittel, Düngemittel) eingelagert werden. Schwerpunktgebiet im kombinierten Verkehr ist das Land Sachsen-Anhalt. Weitere Versand- und Empfangsrelationen sind die Benelux- und die Westhäfen.

Da die vorhandenen Lager- und Ansiedlungsflächen fast ausgelastet sind, ist die UHH bestrebt, neue Grundstücke zu kaufen und zu erschließen.

### 3.3.2 Hafen Magdeburg

Betreiber des Magdeburger Hafens ist die Magdeburger Hafen GmbH (MHG). Der Magdeburger Hafen verfügt über ca. 655 ha hafenrelevantem Gebiet für Hafens-, Gewerbe- und Industriebetriebe. Dieses Gebiet besteht aus den schiffsrelevanten Hafenbereichen Kanalhafen und Industriebereich. Hinzu kommen noch ca. 40 ha durch den in Bau befindlichen Hansehafen, der für den Container- und Schwerlastumschlag mit einer Jahreskapazität von 33.000 Containern genutzt werden soll und weitere ca. 100 ha in direkter unmittelbarer Hafennähe.

Der Magdeburger Hafen verfügt über ein trimodales KV-/Container-Terminal, eine Schwerlastfläche und eine spezielle Pierkonstruktion, die die Möglichkeit des Anschlusses einer Ro-Ro-Rampe zulässt. Im Jahr 2004 wurden 9.200 TEU umgeschlagen.

Per Schiff sind die Elbhäfen Hamburg, Dresden oder Prag erreichbar. Über den Mittellandkanal besteht die Verbindung zu den wichtigsten Nordseehäfen, zum Ruhrgebiet oder nach Rotterdam und über den Elbe-Havel-Kanal nach Berlin mit Anschluss an Oder und Warthe und somit auch an Osteuropa bzw. die Ostsee.

Der Hafen ist günstig über die Autobahnen A 2 und A 14 erreichbar.

Der Magdeburger Hafen mit Bahnanschluss und Hafenbahn liegt im Schnittpunkt der Nord-Süd- bzw. der Ost-West-Güterströme. Das 54 km lange Gleisnetz der Hafenbahn ist mit dem Gleisnetz der Deutschen Bahn verbunden, so dass eine Verbindung in Richtung Norden nach Lübeck, Kiel, Hamburg und Rostock, im Süden nach Leipzig, Dresden und Südosteuropa, im Osten nach Berlin, Polen und dem Baltikum und in westlicher Richtung nach Braunschweig, dem Ruhrgebiet und den Beneluxländern besteht.

Die MHG will sich bei ihren Tätigkeiten auf drei Säulen stützen:

- traditionelles Hafengeschäft (Umschlag, Lagerung, Distribution)
- logistische Dienstleistungen, integrierte Transportketten, multimodale Konzeptionen
- Industrieansiedlungen, Vermietung, Verpachtung und Infrastrukturentwicklung.

Zu den Serviceleistungen der MHG gehören Hafenbetrieb, Umschlag, Lagerei und Verteilung, Spedition und Logistik, Schwerlast- und Projektladungen, Containerumschlag und Logistik, Kommission und Komprimierung, spezielles Zuckerterminal mit Lagerung, Absackung und Containerpackstation sowie Zoll- und Bahndienstleistungen. Zu den Hauptumschlagprodukten zählen Baustoffe, Zuschlagstoffe, Industrierohstoffe, Chemierohstoffe, Metalle sowie landwirtschaftliche Produkte.

Je nach Gutart steht in den verschiedenen Hafenbereichen für den Umschlag der Güter moderne und leistungsfähige Technik zur Verfügung. Hierzu gehören Portalkräne im Industriebereich für den Containerumschlag sowie Vollportal-Wippdrehkräne für Massengutumschlag und Leichterungen im Kanalhafen. Außerdem verfügt der Hafen Magdeburg als einziger Standort in Sachsen-Anhalt über 3 moderne Flüssig-gutumschlaganlagen im Ölhafen und ein KV-/Container-Terminal mit vollständiger

BlmSch-Genehmigung. Der Rationalisierungs- und Modernisierungsprozess, besonders im Bereich des Massengutumschlages, ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Im Magdeburger Hafen kann Schwerlastumschlag bis zu 54 t mit vorhandener Krantechnik und bis zu 190 t mit mobiler Krantechnik durchgeführt werden.

Durch die MHG werden zur Zeit 156 ha Freilagerfläche (hiervon 10 ha im Hansehafen im Bau) und 5,7 ha Lagerfläche bewirtschaftet. Im gesamten Hafen stehen nach Fertigstellung der Kaimauer im Hansehafen insgesamt 6.369 m Kaimauer zur Verfügung. Es sind 26 Liegeplätze für Güterschiffe und 6 Liegeplätze für Tankschiffe vorhanden.

Am Rothenseer Verbindungskanal in Magdeburg wird ein ca. 40 ha großes Gelände einschließlich Containerterminal als Ansiedlungsfläche für Industrie und Gewerbe entstehen. In verkehrsgünstiger Lage und hochwassersicher bietet dieser trimodal angeschlossene Standort ab dem Jahr 2008 beste Voraussetzungen für eine intelligente Verzahnung der Verkehrsträger und damit für eine effiziente Verteilung der Gütermengen. Darin eingebunden bietet das Wasserstraßenkreuz sowie die noch zu bauende Hafenschleuse eine vom Elbwasserstand unabhängige Anbindung dieser Schnittstelle an das Kanalsystem.

Mit diesen Maßnahmen steigen die Chancen Magdeburgs als eine bedeutende Schnittstelle und zentraler Logistikstandort.

Die Elbe-Container-Linie der deutschen Binnenreederei (ECL 2000) bedient dreimal wöchentlich die Relation Hamburg – Magdeburg – Aken – Riesa – Dresden mit Anschluss an Děčín - Lovosice.

### 3.3.3 Hafen Aken

Betreiber des Hafens Aken ist die Hafenbetrieb Aken GmbH. Der trimodale Containerterminal ist bahnseitig über die Hafenbahn an das Netz der DB AG und straßenseitig an die Autobahnen A 9 und A 14 sowie an die Bundesstraßen B 187a, B 185 und B 6n angeschlossen. Die Gleisanlage der Hafenbahn umfasst 8.600 m. Hiervon befinden sich 1.200 m im Kranbereich und 2.800 m führen in das Industriegebiet Aken-Ost.

Der Hafen hat eine Gesamtfläche von 45 ha, hiervon sind 30 ha Hafensareal, 6 ha Industriegebiet sowie 9 ha Hafenerweiterungsgebiet. Das Industriegebiet Aken-Ost umfasst 54 ha. Der Hafen Aken verfügt über 400 m Schwergut- und Containerkaianlagen, 500 m Massengutkai sowie 2.100 m halbhoher Spundwand mit Dalben.

Als Knotenpunkt für Binnenschifffahrt, Bahn und LKW werden über den Binnenhafen Aken auf den europäischen Wasserstraßen und auf der Schiene die Transporte im Seehafenhinterlandverkehr und nach Tschechien abgewickelt. Die moderne Infrastruktur und Umschlagtechnik im Hafen, mit einem Containerterminal und dem Schwergutterminal mit der höchsten Tragkraft an der Elbe, bietet der verladenden Wirtschaft in Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen beste Voraussetzungen. Die Entwicklung des Containerverkehrs per Schiff und Bahn sowie der Schwergutverkehr mit der Binnenschifffahrt weist in den letzten Jahren ein stetiges Wachstum auf.

Das Leistungsangebot des Hafens Aken umfasst den Containerumschlag und -depot, Service, Zollabfertigung und das Be- und Entladen von Containern im Hafen. Das Angebot wird durch den Gefahrgutbereich ergänzt.



Die Investitionen in die Hafeninfrastruktur werden entsprechend des vielfältigen Bedarfs der Unternehmen des mitteldeutschen Wirtschaftsraumes eingesetzt.

Die Hafenbetrieb Aken GmbH gestaltet die logistischen Transportketten und bringt Umschlag-, Lager- und Montagemöglichkeiten des modernisierten Binnenhafenstandortes bedarfsgerecht ein. Der Binnenhafen ist darüber hinaus Standort für die Ansiedlung von Unternehmen, welche die Wasserstraße und Schiene nutzen.

Auch Aken wird dreimal wöchentlich von der ECL 2000 bedient. Der Containerverkehr per Binnenschiff und Bahn soll von 6.800 TEU im Geschäftsjahr 2005 bis auf 19.000 TEU im Jahr 2010 anwachsen. Zusätzlich zu den ECL 2000-Verkehren nach Hamburg besteht wöchentlich eine Containerzugverbindung nach Bremerhaven.

Der Schwergut- und Projektladungsverkehr mit der höchsten stationären Tragkraft von 270 t und dem kombinierten Umschlag bis zu 600 t hat für den Hafenstandort die höchste Priorität. Die Schwergutlogistik für Binnenschiff, Bahn und Straße mit Zwischenlager, seemäßiger Verpackungsmöglichkeit, unter Einbeziehung hochwertiger Montageflächen, wird bereits jetzt durch zahlreiche Unternehmen der Metropolregion Mitteldeutschland genutzt.

### 3.3.4 Hafen Roßlau

Betreiber des Industriebhafens Roßlau ist seit September 2004 die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH. Über die Autobahn A 9 und die Bundesstraße B 184 ist der Hafen an das Straßennetz sowie über einen Gleisanschluss mit dem Netz der DB AG verbunden.

Der Industriebhafen Roßlau umfasst ein Gebiet von 36 ha, hiervon sind 28 ha Freilager. Er verfügt über eine 1.000 m lange Kaikante. In Verbindung mit mobiler effektiver Verladetechnik ist ein zügiger trimodaler Umschlag Wasser-Straße-Schiene möglich.

Der Industriebhafen Roßlau ist über die ECL 2000 und die Binnenschiffslinie Ecological Transport Service (ETS-Elbe) in das Binnenschiffsnetz eingebunden.

Im Hafen sind folgende Branchen angesiedelt: Getreide-, Futter- und Düngemittelgroßhandel, Transportbetonunternehmen, Metallrecycling und Sportbootbau.

### 3.3.5 Hafen Halle

Der Hafen Halle ist eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Halle GmbH. Er verfügt über eine 40 ha große Kernzone sowie 180 ha Industrie- und Gewerbegebiet im Umland. Straßenseitig ist der Hafen Halle mit den Autobahnen A 14 und A 38 sowie den Bundesstraßen B 6, B 80 und B 100 an das Verkehrsnetz angeschlossen. Weiterhin ist der Hafen über einen Gleisanschluss mit dem Netz der DB AG verbunden.

Zum Leistungsangebot des Hafens gehören weiterhin der Umschlag von groben und feinen Schüttgütern, Schwer- und Stückgütern, Containern und Gefahrgütern.

Der Hafen verfügt sowohl über befestigte und unbefestigte Freilagerflächen.

Die Landesregierung, die Stadt Halle sowie die an einem wirtschaftlichen Güterverkehr auf der Saale interessierten Unternehmen sind immer von einem zeitnahen Ausbau der Saale ausgegangen, da auch der Bund u.a. mit der Modernisierung der Schleusen entsprechende Signale gab. Der Hafen Halle-Trotha wurde nicht nur als Standort für den Güterumschlag von Gütern von/auf Schiffen ausgebaut, sondern - wie auch andere Häfen in Sachsen-Anhalt - als attraktiver Standort für Gewerbe und landseitigem Güterumschlag entwickelt. Die in den Hafen investierten Mittel betreffen daher nicht nur rein schifffahrtsbezogene Maßnahmen, sondern sind hauptsächlich (ca. 75 %) in Maßnahmen wie zur Gewerbegebietserschließung, für Gleisanlagen und Ladestraßen geflossen.

Wöchentlich verkehren 3 Züge in Richtung Hamburg und Bremerhaven in beide Richtungen mit je 86 TEU je Zug und Richtung. Mit einer Stellplatzkapazität von derzeit ca. 650 TEU ist das Container Terminal Hafen Halle ausreichend gerüstet. Erweiterungsmöglichkeiten sind vorhanden.

Damit hat sich der Hafen, in Anbetracht der dargestellten Schifffahrtsverhältnisse auf der Saale, mit dem landseitigen Containerumschlag ein wichtiges Standbein geschaffen.

Als ein Beispiel für die Industrieansiedlung im Hafen Halle ist die Biodieselanlage der Firma JCN Neckermann-Biodiesel GmbH zu nennen. Am 1.7.2005 begann der Probetrieb, ab 1.8.2005 wird Biodiesel ausgeliefert, insgesamt im Jahr ca. 60.000 t und ca. 10.000 t Kosher-Pharmaglycerin.

### **3.4 Güterverkehr auf den Wasserstraßen**

Die immer engere Verknüpfung bzw. Vernetzung von Lieferbeziehungen wird einen enormen Anstieg der Waren- und Güterbewegungen verursachen. Nach aktuellen Verkehrsprognosen wird in Deutschland von einer Zunahme der Verkehrsleistung bis zum Jahr 2015 im Personenverkehr um 20 % und im Straßengüterverkehr von einer Verdopplung ausgegangen. Deutlich zeichnet sich hierbei ab, dass das Wachstum des Güterverkehrs praktisch ausschließlich auf der Straße stattfinden wird.

In Sachsen-Anhalt ist eine analoge Entwicklung zu erwarten, zumal der Straßengüterverkehr am Gesamtgüterverkehrsaufkommen im Land mit fast 85 % unverändert eine nach wie vor hohe Bedeutung hat. Trotz der Bemühungen, mehr Transportanteile auf die Schiene und auf die Wasserstraße zu verlagern, wird die Straße auch in Zukunft der Hauptleistungsträger insbesondere im Güternahverkehrsbereich bleiben. Dort finden fast 80 % aller Lkw-Fahrten statt.

In Deutschland sowie in Sachsen-Anhalt zeigte der Modal split bzgl. des Güterverkehrsaufkommens für das Jahr 2003 (Quelle: Verkehr in Zahlen 2004/2005, Hg: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2004 Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg; Statistische Berichte - Verkehr -, Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale)) das eindeutige und wohl auf längere Sicht bleibende Verhältnis zwischen Straße und den umweltverträglichen Verkehrsträgern Schiene und Binnenschifffahrt.

Das Güterverkehrsaufkommen 2003 betrug in Deutschland 3,612 Mrd. t. Der Straßengüterverkehr hatte dabei einen Anteil von 82,9 %, die Eisenbahn 8,4 % und die Binnenschifffahrt 6,1 %. Die Anteile der umweltfreundlicheren Verkehrsträger an der Verkehrsleistung korrigieren das Bild zwar etwas, in der Tendenz ist jedoch unstrittig:

Die Straße ist und bleibt für den Transport von Gütern mit Abstand der wichtigste Verkehrsträger.

Die zum Gütertransport in Sachsen-Anhalt vorliegenden Zahlen, das Güterverkehrsaufkommen 2003 in Sachsen-Anhalt betrug 309,5 Mio. t, weisen ein noch größeres Mißverhältnis zwischen den drei Verkehrsträgern auf: Der Straßengüterverkehr hatte einen Anteil von 84,4 %, die Eisenbahn immerhin 13,5 %, die Binnenschifffahrt hingegen nur 2,1 %.

Die Güterumschläge vom/zum Binnenschiff in Häfen und an Umschlagstellen in Sachsen-Anhalt entwickelten sich in den letzten Jahren wie folgt:

In Mio. Tonnen

Jahr	Güterumschlag	Versand	Empfang	Anteil Versand am Gesamtumschlag
1999	7,302	2,257	5,044	~ 69 %
2000	6,705	2,000	4,705	~ 70,1 %
2001	5,978	1,880	4,097	~ 68,5 %
2002	6,068	1,813	4,255	~ 70,1 %
2003	6,474	2,029	4,445	~ 68,6 %
2004	6,984	2,181	4,802	~ 68,7 %

Quelle: Statistisches Landesamt, Statist. Berichte, Januar 2005

Die Zahlen verdeutlichen, dass nach einem zwischenzeitlichen Rückgang der Umschlagsmengen ein Ergebnis wieder jenseits von 7 Mio. t greifbar ist.

Am meisten wurden die Güterarten Steine und Erden (mit Abstand zu den anderen Güterarten), landwirtschaftliche bzw. verwandte Erzeugnisse, Düngemittel, Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase sowie andere Nahrungs- u. Futtermittel umgeschlagen.

Auf die relativ konstanten Werte der Versandanteile am Gesamtgüterumschlag (über 2/3) wird hingewiesen. Ursache dafür sind die in Sachsen-Anhalt zur Verfügung stehenden bzw. gewonnenen und hergestellten/verarbeiteten Güter wie Steine, Sande, Kiese sowie landwirtschaftliche Produkte.

Die meisten Güter wurden innerhalb Deutschlands transportiert. Der Anteil der Güter im grenzüberschreitenden Verkehr zum Gesamtgüterumschlag stieg in den letzten Jahren kontinuierlich und betrug 2004 sogar 33,9 %.

Die im Güterverkehr an Bedeutung zunehmenden Container werden auch mit steigender Tendenz in den Häfen und Umschlagstellen in Sachsen-Anhalt umgeschlagen. Während es 1999 noch 3.836 TEU waren, wurden 2004 an den Standorten Magdeburg, Aken und Haldensleben 19.503 TEU umgeschlagen. Dies ist vor allem den diese Häfen bedienenden und mittlerweile etablierten Container-Linien zuzurechnen. Bereits seit 1995 gibt es mit der ECL 2000 der Deutschen Binnenreederei AG und der Tschechischen Elbe-Schiffahrts-AG regelmäßige Containerschifffahrt zwischen Hamburg, Magdeburg, Aken, Riesa, Dresden und Tschechien. Ebenso wurde mit der Börde Container Feeder GmbH eine Linie zwischen Haldensleben und Hamburg eingerichtet, die den Hamburger Hafen sowohl über die Elbe als auch über den Elbe-Seiten-Kanal erreichen kann. Mit weiteren Steigerungen ist aus Sicht der Binnenschifffahrt zu rechnen.

Der Anteil der an Elbe und Saale umgeschlagenen Güter gegenüber denen am Mittellandkanalgebiet erreicht in dem Zeitraum 1999-2004 im Jahr 2001 den Höchstwert mit ca. 63 % und nimmt seitdem kontinuierlich ab. Im Jahr 2004 wurden in Sachsen-

Anhalt im Elbegebiet 3,475 Mio. t umgeschlagen, im Mittellandkanalgebiet dagegen 3,508 Mio. t. Bezogen auf den Gesamtumschlag im Land per Binnenschiff hat das Elbegebiet damit einen Anteil von 49,8 %.

Das lässt sich durch die Schifffahrtsbedingungen an der Elbe (schlechtere Bedingungen durch die Folgen des Hochwassers im Jahr 2002, vor allem durch die ungenügenden Unterhaltungsmaßnahmen) und an den Kanälen (bessere Abladetiefen am Mittellandkanal sowie von/nach Berlin, Eröffnung Wasserstraßenkreuz) erklären.

Mit der Inbetriebnahme des Wasserstraßenkreuzes konnte eine deutliche Erhöhung des Ladungsaufkommens verzeichnet werden. Das im Elbe-Havel-Kanal in Ost-West-Richtung und umgekehrt transportierte Ladungsaufkommen erhöhte sich von 2,56 Mio. t im Jahr 2003 auf über 4 Mio. t im Jahr 2004. Der Zuwachs ist allerdings nicht nur auf die wasserstandsunabhängige Elbquerung sowie durch die garantierte ganzjährige Abladetiefe von 2,5 m von Hohenwarthe in und von Richtung Berlin zurückzuführen, sondern auch auf den Baustellenverkehr zwischen Zerben und Hohenwarthe.

	Schleuse Niegripp		Schleuse Hohenwarthe		Gesamt	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Güterschiffe	6.322	2.636	1.846	10.488	8.168	13.124
Ladungstonnen (in Mio. t)	1,904	0,569	0,662	3,502	2,566	4,072

Quelle: Verkehrsbericht 2004 - Binnenschifffahrt in Zahlen, WSD Ost, Stand: 2004

An dieser Entwicklung ist der Zusammenhang zwischen einer attraktiven Infrastruktur mit verlässlichen Transportbedingungen sowie dem Ladungsaufkommen zu erkennen.

Hafenbetreiber machten deutlich, dass vielfach beim Nichtzustandekommen des Schiffstransports (vor allem wegen Niedrigwasser) die Beförderung über die Straße erfolgt. Als Gründe wurden neben fehlender Gleisanschlüsse am Empfangsort hauptsächlich zu hohe Preise, zu lange Reaktionszeiten sowie geringe Flexibilität beim Eisenbahnverkehrsunternehmen angegeben.

### 3.5 Binnenschifffahrt und Wassertourismus

Das Reiseland Sachsen-Anhalt verfügt über gute touristische Potenziale für Wassersport und Erholung am Wasser. So wird Sachsen-Anhalt durch die Bundeswasserstraßen mit Berlin/Brandenburg, Tschechien, Polen, der Nord- und Ostsee sowie mit den westlichen Nachbarländern verbunden. Außerdem verknüpft die Landesinitiative „Blaues Band – Wassertourismus in Sachsen-Anhalt“ seit 1996 unterschiedlichste Aktivangebote auf und an Flüssen, Kanälen und Seen. Kerngebiet des Blauen Bandes ist die Elbe mit ihren wichtigen Nebenflüssen Saale und Unstrut, der Mittelland- und der Elbe-Havel-Kanal sowie die attraktiven Seen des Landes.

Der größtenteils naturbelassene Verlauf der Elbe führte zum Entstehen ausgedehnter Auenlandschaften. Als verbindender internationaler Fluss reizt die Elbe vorwiegend Motorboot- und Hausboottouristen. Eine Möglichkeit, Städte und Landschaften entlang der Elbe auf geruhsame Art zu entdecken, bietet die Fahrgastschifffahrt. Neben Linienfahrten zwischen historischen Schifferstädten bietet eine Vielzahl von Reedereien auch Sonderfahrten, Charters Touren und Veranstaltungen an und auf dem Wasser an.

Regelmäßige Kreuzfahrten auf der Elbe mit Hotelschiffen werden von verschiedenen in- und ausländischen Reedereien angeboten. So sind sowohl Fahrten nach Hamburg, Dresden und Prag als auch über den Elbe-Havel-Kanal und die Havel nach Potsdam und weiter über die Oder bis zur Ostsee möglich. Auf diesen Kreuzfahrten bietet das Land links und rechts der Elbe eindrucksvolle naturnahe Flusslandschaften, die in Europa heute kaum noch vorhanden sind.

Mit Inbetriebnahme der Kanalbrücke über die Elbe und der Doppelsparschleuse Hohenwarthe wurde eine direkte wasserstandsunabhängige Verbindung zwischen dem Mittellandkanal und dem Elbe-Havel-Kanal bei Magdeburg hergestellt. Gewinner der neuen Wasserstraßenverhältnisse am Wasserstraßenkreuz ist nicht nur die Frachtschiffahrt. Auch die gewerbliche Fahrgastschiffahrt profitiert hiervon. Während im Jahr 2003 an den Schleusen Niegripp und (ab 10.10.2003) Hohenwarthe 354 Fahrgastschiffe geschleust wurden, waren es 2004 3.516.

Auch die Region an Saale und Unstrut bietet verschiedene wassertouristische Attraktionen. So werden die Saale- und Unstrut-Region vorrangig von Kanutouristen genutzt. Es bestehen aber auch Möglichkeiten der Erkundung der Region mit Fahrgastschiffen. Hier sind sowohl Linienfahrten als auch Sonderfahrten und bei einigen Reedereien das Chartern der Schiffe möglich. Im Verlauf der Saale zählt z.B. der Blütengrund Naumburg zu den schönsten Landschaften.

Die Seen in Sachsen-Anhalt sowie die gefluteten bzw. in Flutung befindlichen Tagebauseen bieten vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung an und auf dem Wasser. So können z.B. Segel- und Surfangebote, Angebote für Taucher und auch Ausflüge mit der Fahrgastschiffahrt genutzt werden. An verschiedenen Seen und auf festgelegten und mit entsprechenden Hinweiszeichen gekennzeichneten Gewässerabschnitten in Sachsen-Anhalt besteht außerdem die Möglichkeit, Wasserski und Wasser-Bike zu fahren.

Bis einschließlich 2004 wurden im Rahmen des Blauen Bandes 27 Vorhaben zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur mit einem Gesamtvolumen von rund 22 Mio. € über GA-Förderung mit Kofinanzierung durch EU, Bund und Land verwirklicht.

Fehlten zum Start des Blauen Bandes gastronomische und Beherbergungsangebote, so hat sich die Angebotsstruktur in den letzten Jahren grundlegend gewandelt. Außerdem haben sich die Angebote zum Kanu- bzw. Schlauchbootverleih für individuelle oder geführte Touren entscheidend weiterentwickelt. So können auch bei vielen Vereinen Kleinboote gemietet werden. Zu den in den vergangenen Jahren geförderten Vorhaben gehören u.a. Schiffs- und Bootsanleger, ein Wassertouristikzentrum, Sportboothäfen, Serviceeinrichtungen sowie die Errichtung und der Ausbau von Yachthäfen.

Für die Jahre 2005/2006 sind weitere 20 Vorhaben mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 26,8 Mio. € geplant. Im Ergebnis der Bemühungen der Städte und Gemeinden, der Landkreise sowie der privaten Investoren ist am Blauen Band eine Vielzahl neuer Angebote für den Aktivurlauber in Sachsen-Anhalt entstanden bzw. noch im Entstehen.

Die Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur, die vorhandene naturräumliche Attraktivität sowie überregional bedeutende Kulturangebote haben dazu beigetragen, dass das Wasserwandern mit dem Motorboot, dem Kanu, dem Ruderboot oder dem Schlauchboot in Sachsen-Anhalt immer beliebter wird. Von besonderem Vorteil ist, dass die Flüsse Sachsens nur selten reißende Gewässer sind und auch die zunächst nur für die Berufsschiffahrt geplanten Kanäle von den Wassersportlern genutzt werden können.

Dass sich der Wassertourismus zunehmender Beliebtheit erfreut, lässt sich auch sehr gut an der Anzahl der Schleusungen von Sportbooten ablesen, die in den zurückliegenden Jahren ständig anstieg.

Während Motorbootsport nur auf den Gewässerflächen ausgeübt werden darf, für die durch Verordnung der Gebrauch ausdrücklich gestattet ist bzw. einer Genehmigung bedarf, kann Kanu- und Rudersport auf allen Gewässerflächen ausgeübt werden, die dem Gemeingebrauch offen stehen. Aus den zum Einsatz gebrachten Bootsklassen für Motorboote ergeben sich spezielle Anforderungen an Gewässerbreite, Tiefgang und Lichtraum. Richtwerte gehen von einer Schiffsbreite von 2,00 m bis 4,50 m, von einem Tiefgang von 0,40 m bis 1,10 m und einem Lichtraum von 1,30 m bis 3,30 m aus.

Um die Attraktivität des Wassertourismus insbesondere im Bereich der Oberen Saale und der Unstrut weiter zu steigern, werden im Land Maßnahmen dazu entwickelt und auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

### **3.6 Perspektiven und Chancen der Binnenschifffahrt in Sachsen-Anhalt**

Die weiter voranschreitende Globalisierung mit dem stetig wachsenden Warenaustausch sowie nicht zuletzt die EU-Osterweiterung werden weitere erhebliche Anforderungen an die Verkehrssysteme stellen.

Bezüglich der Wahl des Verkehrsmittels fällt zwar die Entscheidung der Versender von Gütern vor allem aufgrund der ständigen Verfügbarkeit und der Flexibilität im Einsatz häufig noch zugunsten des LKW aus. Die Vorteile des Systems Binnenschifffahrt/Wasserstraßen sind jedoch unbestritten.

Die Binnenschifffahrt

- weist die geringsten streckenbezogenen Transportkosten (pro Tonnenkilometer) zwischen Häfen auf, insbesondere bei Massengütern,
- ist zuverlässig und weist eine hohe Termintreue auf, was für die Durchführung von Termintransporten besonders wichtig ist,
- hat ein sehr hohes Sicherheitsniveau, welches insbesondere für den Transport gefährlicher Güter unabdingbar ist und
- weist im Durchschnitt die geringsten externen Kosten (Luftverschmutzung und Lärmemissionen) gegenüber Straße und Schiene auf.

Kurz: Das System ist umweltfreundlicher als die anderen Verkehrssysteme, energiesparend, sicher, kostengünstig und ressourcenschonend. Ein Europaschiff voll abgeladen (1350 t) kann 45 LKW (à 30 t Ladung) ersetzen. Zudem bietet die Wasserstraße als einziger Verkehrsträger darüber hinaus auch die Möglichkeit der Freizeit und Erholung. Mit dem eigenen Biotop trägt sie nachhaltig zur Erhöhung der Lebensqualität bei.

Diese Eigenschaften - vor allem die niedrigen Transportkosten und dem grundsätzlich umfangreichen freien Laderaum - begünstigen seit jeher den Transport von Massengütern und Speziallasten wie z.B. besonders schwere und/oder sperrige/voluminöse Güter, seit Ende der 90er Jahre mit steigender Tendenz auch den Transport von Containern.

Angesichts der im Rahmen des BVWP 2003 erstellten Güterverkehrsprognosen wird für die Binnenschifffahrt die Chance gesehen, mit einer intelligenten Kombination der Verkehrsträger die genannten Vorteile des Binnenschiffs einzubringen und an bestimmten Transportketten mitzuwirken. Die Erfahrungen im Containerverkehr und bei Projektladungen haben gezeigt, dass sich die positiven Eigenschaften des Binnenschiffs mit denen der anderen Landverkehrsmittel so verknüpfen lassen, dass für den Kunden günstigere Konditionen entstehen als bei der Nutzung nur eines Verkehrsmittels.

Ein entsprechendes Potenzial ist dafür vorhanden. Die Binnenschifffahrt verfügt im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern noch über große Kapazitätsreserven, die es zu nutzen gilt.

Die Verkehre über das Wasserstraßenkreuz belegen den Zusammenhang zwischen einer attraktiven Infrastruktur und dem Verkehrsaufkommen (Hinweis: die Wasserstraßenverbindung Hannover - Magdeburg - Berlin kann bisher "nur" von einem Europaschiff mit 2,50 m Abladetiefe befahren werden, d.h. die dem Prognosewert zugrundegelegten Voraussetzungen für das Großmotorgüterschiff sind noch gar nicht geschaffen worden!). Die Güterverkehrsprognosen für den BVWP 2003 lassen auch eine deutliche Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Elbe erwarten. Unterhalb Magdeburg wird - bezogen auf das Bezugsjahr 1997 mit 2,6 Mio. Tonnen - für das Jahr 2015 mit 4,6 Mio. Tonnen gerechnet. Oberhalb Magdeburg wird mit 3,8 Mio. Tonnen gerechnet (Bezugsjahr 1997: 1,5 Mio. Tonnen).

Die aktualisierten Prognosen lassen für das Jahr 2015 gegenüber dem Ist-Verkehr des Jahres 1997 nach wie vor eine deutliche Steigerung erkennen, wobei hier das große Wachstumspotenzial für Containertransporte von und nach Hamburg nicht mitgerechnet wurde.

Die in der im Auftrag des BMVBW erarbeiteten Studie "Entwicklungsperspektiven für kombinierten Verkehr und konventionellen Gütertransport mit der Binnenschifffahrt auf der Mittel- und Oberelbe" (Dresden, Juli 2002) bestätigt durch eigene Erhebungen die Gütermengenprognose des BVWP 2003. Von einer deutlichen Zunahme der Binnenschifftransporte unter der Annahme entsprechender Stromregelungsmaßnahmen ist auszugehen.

Hinzu würde das mit der Maßnahme Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr zu erwartende Transportpotenzial auf der Saale kommen. Die Neubewertung des Ausbaus der Saale geht dabei von einem Transportpotenzial von mindestens 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr aus.

Das Wachstumspotenzial für Containertransporte auf dem Binnenschiff von/nach Hamburg ist in der Entwicklung des Güterumschlags im Hafen Hamburg begründet. Als Deutschlands größtem Seehafen wurden dort im letzten Jahr knapp über 7 Mio. TEU (20-Fuß-Standardcontainer) umgeschlagen. Gegenüber 1998 bedeutete das in dieser kurzen Zeit eine Verdoppelung. Die Fachwelt geht für die nächsten Jahre weiterhin von sehr hohen Wachstumsraten im weltweiten Containerverkehr aus, so dass für das Jahr 2015 mittlerweile ein Umschlag von 18 Mio. TEU prognostiziert wird.

#### Entwicklung Containerumschlagzahlen Hamburger Hafen (in TEU)

1990	1998	2000	2004	2015
1.969.000	3.547.000	4.248.000	7.003.000	18.000.000

Der Anstieg der Umschlagsmengen, insbesondere im Bereich der containerisierten Güter, wirkt sich zwangsläufig auf die Verkehre im Hinterland der Häfen aus und stellt Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur sowie die verschiedenen Verkehrsträger. Die Containerisierung der im Jahr 2004 im Hafen Hamburg umgeschlagenen Stückgüter betrug 96,5 %!

Die weitere Umschlagsentwicklung wird durch die Entscheidung der Bundesregierung unterstützt, u.a. Mittel für Vorbereitungen zur Vertiefung der Unterelbe bereitzustellen. Durch den Ausbau der Fahrrinne soll erreicht werden, dass dann auch größere Containerschiffe voll abgeladen mit 14,5 m Tiefgang den Hafen Hamburg anlaufen können. Da die Zahl und Größe der Seeschiffe unaufhörlich steigt, müssen die Seehäfen das Problem lösen, wie diese Massen von Containern reibungslos abgefertigt

werden können. Diese Voraussetzung wird sich zu einem wichtigen Wettbewerbsvorteil entwickeln. Die Binnenhäfen können bei der Lösung dieses Problems als Hinterlandhubs einen sinnvollen Ausgleich schaffen. Diese Entwicklung ist allerdings nur dann möglich, wenn die Elbe einen gesicherten wirtschaftlichen Verkehr ermöglicht.

Bei der Containerbeförderung im Hinterland der Seehäfen entfällt regelmäßig der größte Anteil auf den LKW, wobei dieser mit zunehmender Beförderungsstrecke abnimmt. Im Hamburger Hinterland wird bei Entfernungen über 150 km der Transport nach Angaben der Hamburg Port Authority zu 70 % mit der Eisenbahn abgewickelt. Der Zu-/Ablauf von Containern von/nach Hamburg per Binnenschiff wird für das Jahr 2004 auf 1,3 % (78.000 TEU) geschätzt.

Laut Bundesamt für Güterverkehr (Markbeobachtung Güterverkehr, Sonderbericht zum Seehafen-Hinterlandverkehr, April 2005) wird bei der Hinterlandanbindung des Hafens Hamburg ausdrücklich Sachsen-Anhalt aufgrund der Elbe eine gewisse Bedeutung zugestanden. Im Binnenschiffsumschlag im innerdeutschen Verkehr mit Hamburg von 8,4 Mio. t hatte Sachsen-Anhalt immerhin einen Anteil von 1,974 Mio. t. Die Tschechische Republik hatte beim Verkehr Hamburgs mit dem Ausland von 635.000 t einen Anteil von ca. 472.000 t. Über die Elbe finden Verkehre mit dem Ausland nicht in nennenswertem Umfang statt, weil hauptsächlich die bekannten starken jahreszeitlichen Schwankungen des Wasserstandes der Elbe dafür verantwortlich sind.

Das Containerpotenzial für die Elbe ist schwierig abzuschätzen. Ausgehend von dem genannten Anteil der per Binnenschiff beförderten Container von/nach Hamburg ergibt sich zu den für 2015 erwarteten Umschlagszahlen ein Potenzial für die Binnenschifffahrt von über 230.000 TEU. Es ist anzunehmen, dass von diesem Potenzial nicht alles über die Elbe - verlässliche Schifffahrtsbedingungen vorausgesetzt - transportiert wird, aber diese Annahme sowie eine wahrscheinliche Verbesserung des modal splits zugunsten der Binnenschifffahrt (allein eine Erhöhung des Anteils nur um einen halben Prozentpunkt wäre eine Erhöhung um 90.000 TEU) aufgrund der zunehmenden Kapazitätsprobleme der anderen Verkehrsträger verdeutlichen die große Chance der Binnenschifffahrt auf der Elbe, an dieser Entwicklung teilzuhaben.

Der Containerverkehr mit der Binnenschifffahrt birgt Potenziale, um vom weiter voranschreitenden Strukturwandel des globalen Handels zu profitieren.

Wichtig ist dabei die stärkere Einbindung des Binnenschiffs in Transportketten des Kombinierten Verkehrs, weil die Binnenhäfen ideale Schnittstellen im Güterverkehr darstellen und beste Voraussetzungen für optimale Standorte von Zentren für den Güterverkehr bieten.

In Anbetracht der Containerentwicklung im Hamburger Hafen und der von dem Seehafen geforderten effizienten Hinterlandanbindung ist nicht nur aus Sicht des Landes die zügige Realisierung der Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse aufgrund seiner Wirtschaftlichkeit und auch im Blick auf Arbeitsplätze gerade in Mitteldeutschland geboten.



## 4. Leitlinien und Maßnahmen

### Wasserstraßeninfrastruktur

#### Leitlinie Elbe

Für die Elbe sind Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Güter- und Personenschifffahrt zu schaffen und zu gewährleisten.

#### Maßnahme

Das Land wird weiterhin auf den Bund einwirken, dass die für das o.g. Ziel erforderlichen Maßnahmen kurzfristig eingeleitet bzw. umgesetzt werden. Hierzu gehören die Instandsetzung beschädigter bzw. Wiederherstellung zerstörter Regelungsbauwerke, der Ausgleich von Sohlspürungen in der Reststrecke zwischen Dömitz und Hitzacker, das Abtragen von Felsspitzen und Geröll in der Fahrrinne in der Stadtstrecke Magdeburg sowie das Wirken gegen die Erosionstendenzen zwischen Mühlberg und Coswig.

#### Erläuterung

Zur Gewährleistung einer wirtschaftlichen Schifffahrt sowie aus Gründen der Vorsorge und Katastrophenabwehr ist an 345 Tagen im Jahr eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 m bei mittlerem Niedrigwasser notwendig. Eine über einen kalkulierbaren Zeitraum tiefere Fahrrinne ist für die Schifffahrt ein weiterer Vorteil.

An dieser Stelle sei zu der oftmals angesprochenen Thematik Elbe-Seiten-Kanal - Elbe angemerkt: Sofern die Elbe verlässliche Schifffahrtsbedingungen gewährleistet, schneidet diese gegenüber dem Elbe-Seiten-Kanal aufgrund der geringeren Transportkosten besser ab, da auf den künstlichen Wasserstraßen für die Nutzung Gebühren zu entrichten sind. Für die Nutzung der Saale - und das bildet die Ausnahme - sind allerdings aufgrund der Nutzung der fünf Schleusen ebenfalls Gebühren zu entrichten. Die Tarife sind dabei nach Ladungsgruppen gestaltet. Für den Transport beispielsweise einer Tonne kalkhaltigen Düngemittels von Halle-Trotha nach Hamburg sind über die Elbe 3,29 €, über den Elbe-Seitenkanal 3,98 € zu bezahlen. Während für einen 20-Fuß-Container von Magdeburg nach Hamburg über die Elbe keine Gebühren zu entrichten sind, kostet dieser über den Elbe-Seitenkanal 8,15 € Gebühren.

Bezüglich des Zeitaufwands werden für die Fahrt von Hamburg/Landungsbrücken zu den Magdeburger Häfen inkl. Schleusung in Geesthacht ca. 32,5 Stunden benötigt, in umgekehrter Richtung sind es ca. 20,5 Stunden. Über den Mittelland- und den Elbe-Seitenkanal werden inkl. der 4 Schleusungen (Schiffshebewerk Lüneburg, Schleusen Uelzen, Sülfeld und Magdeburg-Rothensee) je Richtung 31 Stunden benötigt. Mit einer Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt am Verkehrsaufkommen aufgrund der dargestellten Notwendigkeiten aus der Entwicklung der Umschlagszahlen des Hafens Hamburgs sind längere Wartezeiten, wenn nicht sogar mittelfristig Kapazitätsprobleme der Anlagen des Elbe-Seiten-Kanals zu erwarten.

#### Leitlinie VDE 17

Das VDE 17 ist zügig fertig zu stellen.

#### Maßnahme

Das Land wird sich beim Bund einsetzen, dass das VDE 17 vollständig möglichst vor dem Jahr 2015 fertiggestellt wird.

**Erläuterung**

Das Land Sachsen-Anhalt, auch als Transitland insbesondere im Ost-West-Verkehr, hat ein außerordentliches Interesse daran, dass möglichst viele Verkehre auf die Wasserstraße verlagert werden. Dies kann wesentlich zur Entlastung der heute schon stark belasteten anderen Verkehrsträger führen. Erste Erfolge sind durch die Eröffnung des Wasserstraßenkreuzes zu verzeichnen, obwohl eine abschließende Bilanz erst erstellt werden kann, wenn die Voraussetzungen für das Großmotorgüterschiff vollständig geschaffen wurden. Die für einen zweilagigen Containerverkehr notwendigen Brückendurchfahrtshöhen sind so schnell als möglich zur Aufnahme eines effizienten Containerverkehrs herzustellen.

**Leitlinie UHW**

Die UHW muss Fahrzeugen der Güter- und Personenschifffahrt in den bisherigen Abmessungen durchgängig ohne Einschränkungen zur Verfügung stehen. Eine zukünftige Renaturierung auf der Basis des Kabinettsbeschlusses vom 14. Juni 2005 wird weiter verfolgt.

**Maßnahme**

Das Land spricht sich weiterhin gegen die vorübergehende Abweichung von der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung aus und fordert die Aufstufung des betreffenden Abschnitts der UHW in die Wasserstraßenklasse III.

**Erläuterung**

Die Befahrbarkeit der UHW ist weiterhin für Schiffe/Verbände mit den vor der Herabstufung bisherigen zugelassenen Abmessungen ohne Einschränkungen zu gewährleisten. Solange das VDE 17 nicht vollständig realisiert ist und durch Bau- bzw. Sanierungsarbeiten mit Einschränkungen und sogar Sperrungen am Elbe-Havel-Kanal zu rechnen ist, wird es für erforderlich gehalten, dass die UHW als Umleitungsstrecke ohne Einschränkungen der Binnenschifffahrt zur Verfügung steht. Erst dann kann eine dauerhafte Abstufung mit der Maßgabe der stets zugesicherten Gewährleistung der Fahrgast- (Abmessungen: ca. 82 m lang, 9,00 m breit, 1,40 m Tiefgang) und Sportschifffahrt akzeptiert werden.

**Leitlinie Saale**

Die ganzjährige wirtschaftliche Befahrbarkeit der Saale ist zu gewährleisten.

**Maßnahme**

Das Land wird im Interesse einer zeitnahen Durchführung der erforderlichen Planungsverfahren den Bund weiterhin auffordern, die hierfür notwendigen Unterlagen zügig vorzulegen.

**Erläuterung**

Das Land betrachtet den Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr als einen tragfähigen Kompromiss, den Saaleausbau zu vollenden. Die Raum- und Umweltverträglichkeit der Maßnahme sollte in dem Raumordnungsverfahren zügig geprüft werden. Dabei sollen drei Trassenvarianten für den Bau eines einschiffigen Schleusenkanals linksseitig der Saale sowie die Nullvariante untersucht werden. Die Trassenvariante II ist die Vorzugsvariante für dieses Vorhaben, da hierbei die Ortslagen Tornitz und Werkleitz weiträumig umgangen werden. Darüber hinaus ist die Direktanbindung des Saalekanals an die Elbe zu untersuchen. Die seinerzeit gewährten Fördermittel für den Hafen Halle wurden im Zusammenhang mit der ganzjährig wirtschaftlich befahrbaren Saale gesehen.

### **Leitlinie obere Saale und Unstrut**

Erhalt der oberen Saale und der Unstrut für die Fahrgast- und Sportschifffahrt.

#### **Maßnahme**

Das Land gewährleistet weiterhin den saisonabhängigen Betrieb der Schleusen und setzt sich für die Befahrbarkeit der oberen Saale und der Unstrut ein.

#### **Erläuterung**

Die Schifffahrt ist im Rahmen der "Verordnung über die Durchführung der Schifffahrt auf der oberen Saale und Unstrut" geregelt. Im Rahmen eines interministeriellen Arbeitskreises werden die vorhandenen Möglichkeiten der Befahrbarkeit sowie Verbesserungen der Nutzung dieser Gewässer diskutiert. In diesem Zusammenhang wird auf die Initiative „Blaues Band – Wassertourismus in Sachsen-Anhalt“ hingewiesen.

### **Fähren**

#### **Leitlinie**

Erhalt der als landesbedeutsam eingestuften Fähren.

#### **Maßnahme**

Das Land wird im Rahmen seiner Möglichkeiten Investitionen in die Fähren und Anleger fördern. Hierbei wird insbesondere Wert auf die Verkehrssicherheit der Zufahrten gelegt.

#### **Erläuterung**

Die Fährverbindungen auf der Elbe und Saale im Land Sachsen-Anhalt an den derzeitigen Standorten werden als ausreichend angesehen, um die beiden Flussufer als Ersatz für fehlende Brückenbauwerke zu verbinden. Sie sind darüber hinaus auch notwendig für die Verbindung überregionaler Straßen sowie die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz und haben schließlich eine wichtige Funktion u.a. im Rahmen des Blauen Bandes für den Tourismus und die Naherholung.

Das Land steht zu seiner Verantwortung zur Gewährleistung eines flüssigen und leichten Straßenverkehrs. Mit der Förderung der Modernisierung und Instandhaltung der Fähren leistet es auch weiterhin seinen Beitrag für die Sicherung des Fortbestandes der Fähren als Teil der Verkehrsinfrastruktur.

### **Häfen**

#### **Leitlinie**

Die öffentlichen Binnenhäfen sind weiter zu attraktiven und wettbewerbsfähigen trimodalen Schnittstellen und damit auch zu wichtigen Logistikstandorten zu entwickeln.

#### **Maßnahme**

Das Land wird im Rahmen seiner Möglichkeiten Investitionen in die Häfen einschließlich ihrer Schieneninfrastruktur fördern.

#### **Erläuterung**

Die öffentlichen Binnenhäfen mit trimodaler Anbindung wurden in den 90er Jahren mit erheblichen Mitteln gefördert, um eine Grundinfrastruktur herzustellen und wettbewerbsfähig zu werden. Zukünftig ist seitens des Landes verstärkt auf eine Projektförderung abzielen. Hierbei spielt die Frage der Entwicklung der Häfen zu logistischen Zentren eine wesentliche Rolle.

## **Personenschifffahrt und Wassertourismus**

### **Leitlinie**

Die für den Tourismus erforderliche Infrastruktur und Unterstützung des Projektes „Blaues Band in Sachsen-Anhalt“ ist weiterzuentwickeln.

### **Maßnahme**

Das Land setzt sich gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Bundeswasserstraßen in Sachsen-Anhalt den notwendigen Rahmenbedingungen entsprechen und sorgt bei den Landesgewässern für den Erhalt der für den Tourismus notwendigen wasserseitigen Verkehrsinfrastruktur. Für den Ausbau des Projektes „Blaues Band in Sachsen-Anhalt“ werden Mittel zur Verfügung gestellt.

### **Erläuterung**

Zur weiteren wirtschaftlichen Belebung der Regionen des Landes und insbesondere der Schaffung von Arbeitsplätzen sowie der nachhaltigen Nutzung der Flusslandschaften und Standgewässer sind o.g. Maßnahmen weiterzuentwickeln.