

**Grußwort von Thomas Webel
Minister für Landesentwicklung und Verkehr**

**Konferenz „Multimodale Verkehrsentwicklungen im Raum Elbe/Oder“
am 16.03.2017 in Brüssel**

--- ES GILT DAS GESPROCHENE WORT ---

[...]

Transporte sind oftmals lebensnotwendig, dienen sie doch in erster Linie der Versorgung der Bevölkerung. Ihr Einfluss auf die Wirtschaft ist immens. Die Güter legen heutzutage teilweise lange Strecken zurück, auch wenn Sie inzwischen immer intelligenter, zügiger, eleganter und sicherer transportiert werden können. Dabei wird die Auswahl des oder der eingesetzten Verkehrsträger zumeist durch die Wirtschaftlichkeit des Transportes getrieben. Entscheidend dabei ist die verfügbare Infrastruktur und deren Nutzbarkeit für die verschiedenen Transporte.

Verlader oder Transporteure denken selten in Grenzen. Sie denken darüber nach, wie sie ihre Fracht möglichst schnell, sicher und kostengünstig und von A nach B bekommen. Dabei kommen insbesondere die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger ins Spiel und wie diese optimal miteinander verknüpft werden können. Genau hier setzt das Land Sachsen-Anhalt an und tritt für eine umweltgerechte und integrierte Infrastrukturpolitik ein. Entscheidend sind hier die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Umwelt. Ich denke hier sofort an Zielgrößen wie Wirtschaftlichkeit, Lärm und Dekarbonisierung.

[...]

Lassen sie mich zunächst einmal feststellen, dass Sachsen-Anhalt mit Straßen von mehr als 11.000 Kilometern Länge, mit rund 3.100 Kilometern Gleisanlagen, mit dem zweitgrößten Frachtflughafen Deutschlands in Halle/Leipzig sowie mit fast 600 km schiffbaren, modernen Binnenwasserstraßen und 18 Häfen/Umschlagstellen bezüglich seiner Verkehrsinfrastruktur bereits bestens vernetzt ist. Und nicht nur das. Kontinuierlich und systematisch haben wir mit Unterstützung der EU und des Bundes in den letzten Jahren diese Infrastruktur erneuert, ausgebaut und ertüchtigt.

Nicht zuletzt auch deshalb hat sich unser Land inzwischen zu einem europaweit bedeutenden Logistikstandort entwickelt.

Vor dem Hintergrund des prognostizierten dynamischen Wachstums der Güterströme und des gestiegenen Mobilitätsbedarfs einerseits, andererseits aber auch der gleichzeitig zu gewährleistenden Umweltverträglichkeit bei zunehmender Ressourcenverknappung, stehen wir zukünftig jedoch vor weiteren Herausforderungen. Demzufolge wollen wir gemeinsam mit dem Bund bis 2030 nicht nur weitere zwei Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur des Landes investieren, sondern zugleich auch besonderen Wert auf die Förderung ökologischer Verkehrsträger legen.

Sowohl die Binnenschifffahrt als auch die Schiene bieten Möglichkeiten und Potenziale, zur stärkeren Inanspruchnahme. Neben der Schaffung wesentlicher infrastruktureller Voraussetzungen verfolgt das Land vor allem auch Ideen und Ansätze zu deren intelligenterer und effizienterer Nutzung. Zum Beispiel werden derzeit im Rahmen der aktuellen EFRE-Förderperiode innovative Projekte unterstützt, um die logistischen Schnittstellen wie Häfen und KV-Terminals effizient zu gestalten und zugleich den Kombinierten Verkehr weiter zu stärken. Zudem wirkt das Land in dem Interreg Central Europe-Projekt ChemMultimodal mit, welches den multimodalen Transport speziell von chemischen Gütern unterstützt. Der Schwerpunkt liegt hier vor allem auf der Kooperation der verschiedenen Akteure in der Transportkette.

Wichtig ist es nun, den Schienengüterverkehr sowie die Binnenschifffahrt insgesamt wieder durchgreifend marktfähig zu machen und vor allem als Verkehrsträger für große Mengen auf mittleren und langen Strecken zu fördern. Hierzu braucht es einer stetigen Unterhaltung dieser Verkehrsträger aber auch innovativer Ideen.

Sachsen-Anhalt verfügt glücklicherweise über eine hervorragende Einbindung in das europäische Verkehrssystem. In Sachsen-Anhalt kreuzen sich gleich 3 der insgesamt 9 wichtigen Achsen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V: Orient / Östliches Mittelmeer, Skandinavien / Mittelmeer sowie Nordsee / Ostsee.

Die Bundeswasserstraße Elbe als wichtige Hafenhinterland-Anbindung der deutschen Seehäfen gehört seit 2012 zum TEN-Kernnetz. Die Korridorstudie der EU-Kommission vom Dezember 2014

beschreibt die Entwicklung der Elbe als „highly important“. Mit dem Ende Januar diesen Jahres durch Bund und Länder verabschiedeten Gesamtkonzept Elbe wurden nun die Weichen in die richtige Richtung gestellt, um das verkehrliche Potenzial der Elbe zukünftig stärker nutzen zu können, wobei gleichzeitig auch den ökologischen Belangen nachgekommen wird.

Ebenfalls erwähnen möchte ich in diesem Zusammenhang die Elbschiffahrtsstudie aus 2015, welche die Länder Brandenburg, Hamburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt in Auftrag gegeben hatten. Die Gutachter kamen hier zu der Erkenntnis, dass die Elbschiffahrt vor allem in der verfallenden Wirtschaft eine maßgebliche regionalwirtschaftliche Beschäftigungswirkung ausübt. Demnach sind mindestens 16.400 Beschäftigte von einer funktionierenden Elbschiffahrt abhängig. Das ist immens.

Doch nun zurück zur Stärkung der beiden Verkehrsträger Schiene und Binnenschiffahrt. Beide verfügen über ein separates Transportnetz, das jedoch auch zahlreiche Schnittstellen zu den jeweils anderen Verkehrsträgern besitzt. Unter Berücksichtigung ihrer jeweils spezifischen Beschaffenheit kann durch innovative Ansätze ein größtmögliches Potenzial abgerufen werden.

Letzterem haben sich beispielsweise in einem ersten Aufschlag die Länder Brandenburg, Hamburg und Sachsen-Anhalt angenommen. Sie haben im September letzten Jahres eine gemeinsame Studie „Elbe 4.0“ in Auftrag gegeben, um herauszufinden, wie die Binnenschiffahrt durch eine Digitalisierung des Elbkorridors gestärkt werden kann. Insbesondere im Bereich der Informationstechnik und der Organisation werden effektive Ansatzpunkte zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen im Elbkorridor gesehen. Auf die Ergebnisse der Studie dürfen wir gespannt sein.

Darüber hinaus habe ich mit großem Interesse von dem Projekt „Watertruck plus“ gehört, welches von einem belgischen Projektteam um Herrn Boonen entwickelt wurde. Das dort entwickelte pfiffige Konzept von kleinen angetriebenen oder antriebslosen standardisierten Barges eignet sich vor allem für den Gütertransport auf kleinen Wasserstraßen. Möglicherweise ergibt sich hiermit ein Ansatz, um auch dort den Binnenschifftransport – ähnlich wie bei großen Wasserstraßen - wirtschaftlicher zu gestalten.

[...]

Sie sehen, multimodale Transporte über Schiene und Wasserstraße haben ausreichend Stärken und vor allem Potenzial, um diese in Zukunft stärker einzusetzen. Es wird zukünftig vor allem darauf ankommen, dieses Potenzial gezielt zu nutzen, innovative Ansätze in die Praxis zu überführen und den Verladern und Transporteuren diese entsprechend näherzubringen. Letztlich suchen sich die Verkehre selbst ihre Wege. Sorgen wir also dafür, dass ihre Lieblingswege einmal öfter über Gleise oder Fahrrinnen verlaufen. Dies bedeutet nicht, dass wir gänzlich auf einen der Verkehrsträger verzichten sollten. Im Gegenteil: Wir werden noch froh sein über jede freie Kapazität, die wir hier haben. Dennoch wird es zukünftig auch um das stärkere Zusammenspiel der Verkehrsträger gehen.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!