



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Christoph Erdmenger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Voraussetzungen für den dreilagigen Containerverkehr

Kleine Anfrage - **KA 6/7865**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Landesverkehrsminister Thomas Webel hat sich auf der Elbekonferenz am 4./5. März 2013 in Magdeburg dafür ausgesprochen, die Elbe für den dreilagigen Containerverkehr zu nutzen. Der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. hat die Durchfahrtshöhen der Brücken in der Publikation „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“ zusammengetragen.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. An wie vielen Tagen im Jahr war der dreilagige Containerverkehr auf der Elbe durch zu geringe Brückenhöhen in Magdeburg, Schönebeck oder Barby behindert? Angaben bitte in Jahresscheiben seit 1997. Von welchen Durchfahrtshöhen geht diese Betrachtung aus? Welche der betreffenden Brücken befindet sich stromauf-, welche stromabwärts des Magdeburger Hafens bzw. der geplanten Einmündung des Elbe-Saale-Kanals?**

Wie bereits auf der Elbekonferenz erwähnt, sollten auf der Elbe die Schiffsverkehrsverhältnisse zukünftig dreilagige Containertransporte verlässlich ermöglichen. Nach hiesigem Wissen werden jedoch aufgrund der bekannten Engpassstellen sowie der geringen Brückenhöhen zwischen dem Magdeburger Hafen und der geplanten Einmündung des Saale-Seiten-Kanals keine dreilagigen Containertransporte auf der Elbe durchgeführt. Dabei handelt es sich um die Hubbrücke in Magdeburg, die alte Elbebrücke in Schönebeck und die Eisenbahnbrücke in Barby. Branchenvertretern zufolge sind derartige Transporte aus Wirtschaftlichkeitsgründen beabsichtigt. Genauere Angaben kann die für die

Bundeswasserstraßen zuständige Wasserstraßenverwaltung des Bundes beibringen.

2. **An wie vielen Tagen im Jahr war der dreilagige Containerverkehr durch zu geringe Wassertiefen auf den Relationen Torgau-Wittenberg, Wittenberg-Roßlau, Roßlau-Aken, Aken-Magdeburg, Magdeburg-Tangermünde, Tangermünde-Wittenberge nicht möglich? Angaben bitte in Jahresscheiben seit 1997. Welche Mindest-Fahrrinntiefen für den dreilagigen Verkehr liegen dieser Betrachtung zugrunde?**

Siehe Antwort zu Frage 1.

3. **Wie hoch ist der Anteil des dreilagigen Containerverkehrs auf der Elbe bei Magdeburg nördlich des Magdeburger Hafens und südlich des Magdeburger Hafens? Bitte als Anteil an der Gesamtzahl an Güterschiffen und in absoluten Zahlen pro Jahr ausweisen.**

Siehe Antwort zu Frage 1.

4. **Welcher Erhebungsweg liegt der Binnenschifffahrtsstatistik des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt zugrunde? Welche Parameter werden dabei auf welchem Weg erhoben? Bitte auch Parameter angeben, die nicht in den Veröffentlichungen des Landesamtes unterschieden werden. Bitte zudem die räumliche Differenzierung angeben.**

Die Erfassung der Daten erfolgt monatlich auf Zählkarten, die den insgesamt 19 Verladestellen (Häfen, Lade- und Löschplätze) im Fluss- und Kanalsystem zugesandt, durch diese ausgefüllt und wieder dem Statistischen Landesamt (Stala) zurückgesandt werden. Die Auswertung erfolgt durch das Stala. Die im Blickpunkt stehenden Parameter sind: Meldehafen, Flagge, Tragfähigkeit, Schiffsgattung, Ankunfts- bzw. Abgangsdatum, Gut- und Ladungsart, Menge, Containerart und Anzahl, Ein- und Ausladeort.

5. **Sind aus dieser Statistik Angaben zum Binnenschiffverkehrsverkehr, differenziert nach Massengut, Stückgut und Containerverkehr an der Elbe und seinen Nebenflüssen (also ohne Beachtung der Kanäle) in Sachsen-Anhalt möglich? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welche Angaben sind aus dieser Statistik für die Entwicklung der drei Verkehrsarten für die Jahre seit 1997 möglich und wie lauten die Ergebnisse?**

Die Angaben zu Massengut und Stückgut liegen nur für Sachsen-Anhalt insgesamt vor, während die Angaben zu den Containern räumlich nach Elbegebiet und Mittellandkanalgebiet getrennt erfasst werden. Diese Art der Erfassung ist zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit bundeseinheitlich geregelt. Das Stala erfasst dabei nur Daten zur Binnenschiffahrt und nicht zu den anderen Verkehrsarten. Bis zum Jahr 2008 wurden die Ladungsarten in der Statistik nicht unterschieden. Eine Darstellung nach Massengut und Stückgut ist daher erst ab 2009 möglich. Ab dem Jahr 2009 sind folgende Ladungsmengen erfasst worden:

Anzahl der Container				
	2009	2010	2011	2012
Elbegebiet	8.974	9.982	13.450	8.358
Mittellandkanalgebiet	10.296	11.329	14.731	12.393

Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt nach Berichtszeitraum und Erscheinungsform der Güter in Tonnen Sachsen-Anhalt							
Jahr	Insgesamt	Massengut			Stückgut	Container	sonstige Ladungsarten
		zusammen	flüssig	trocken			
2009	7.156.908	6.618.225	688.880	5.929.345	183.381	281.953	73.349
2010	7.171.311	6.627.656	801.443	5.826.213	171.106	307.356	65.193
2011	7.520.064	6.896.262	981.396	5.914.866	184.049	384.944	54.809
2012	6.966.529	6.492.109	1.021.819	5.470.290	154.697	294.775	24.948

- 6. In der öffentlichen Diskussion werden Fahrtzeitvorteile bei Nutzung der Elbe anstelle der anteiligen Nutzung des Elbe-Seiten- und Mittellandkanals angegeben. Macht die Landesregierung sich diese Argumentation zu Eigen? Wenn ja, von welchen Fahrzeiten für den Containerverkehr Hamburg-Magdeburg geht die Landesregierung auf den Relationen aus? Bitte hierfür von Durchschnittswasserständen sowie von den Standardschiffsgrößen ausgehen, die für die Elbeschifffahrt gängig sind.**

Unzweifelhaft muss nach Ladungsarten differenziert werden. Tatsache ist, dass beispielsweise die sehr bedeutsame Tankschifffahrt sowohl das Kanalsystem als auch die Elbe nutzt und in der Kombination beider Verkehrswege bedeutende Kostenvorteile erzielt. Generell kann von Fahrtzeitvorteilen auf der Elbe ausgegangen werden, die talwärts noch mehr ins Gewicht fallen. Die Containerverkehre auf der Elbe werden derzeit durch Schubverbände bewältigt. Nachfolgende Angaben beziehen sich auf die auf der Elbe eingesetzten Schubverbände für den Transport von Containern von Hamburg nach Magdeburg bzw. umgekehrt. Bezüglich der Transportkapazitäten wird derzeit 2-lagiger Verkehr mit maximal 156 TEU/Schubverband gefahren. Auch 3-lagiger Verkehr mit maximal 234 TEU/Schubverband ist möglich, jedoch derzeit nicht durchführbar solange die bekannten Engpassstellen fortbestehen. Hinsichtlich der Fahrzeiten ist zwischen bergwärtigem Fahren zwischen Hamburg und Magdeburg mit 2,5 Tagen/Schubverband und talwärtigem Fahren zwischen Magdeburg und Hamburg mit 1,5 Tagen/Schubverband zu unterscheiden. Vergleicht man die Elbe mit dem Kanalgebiet ist der 2-lagige Verkehr von Containern nur mit maximal 108 TEU/Schubverband auf dem Kanal realisierbar, während 3-lagiger Containerverkehr im Kanalgebiet nicht möglich ist. Auch ist die Fahrzeit mit rund 3 Tagen länger. Es entstehen zusätzlich Kosten bei der Kanalnutzung von 5,30 EUR/TEU. Zudem sind spezifische Engpasssituationen zu berücksichtigen. Zu diesen gehören die Engstelle Schiffshebewerk Scharnebeck und Schleuse Sülfeld (aus technischen Gründen, Durchfahrtshöhe, nur eine Schleusenkammer bei Schubverbänden nutzbar).