

Berlin, 2. September 2009

Herausgeber:

Bundesverband
Großhandel, Außenhandel,
Dienstleistungen e.V.

Am Weidendamm 1A
10117 Berlin

Telefon 030 590099-541
Telefax 030 590099-529

www.bga.de info@bga.de

Autor:

RA Burkhard Capell
Abteilung Verkehr und Logistik
burkhard.capell@bga.de

VON:

Abteilung Verkehr und Logistik

Verkehr und Logistik in Osteuropa

Der Ausbau der Beziehungen zu den im Baltikum gelegenen Ostseeanrainerstaaten ist für Deutschland von überragender wirtschaftlicher Bedeutung. Die Stärkung und Vernetzung der Verkehrsinfrastrukturen sowohl in Deutschland als auch in den weiteren Anrainerstaaten stellen dabei die grundlegenden Voraussetzungen für die weitere Entwicklung der einzelnen Wirtschaftsräume dar.

Verkehrsinfrastrukturanforderungen für Deutschland

Die Güterströme zwischen Deutschland und Osteuropa sind im Vergleich zu den Strömen zwischen den anderen westeuropäischen Ländern und Osteuropa eindeutig am stärksten: Über alle Korridore hinweg betrug der Anteil deutscher Transportströme 2005 rund 77 %. Auch langfristig (bis 2030) werden die Güterströme mit Quelle und Ziel in Deutschland mit 74 % weiterhin dominieren. Im wachsenden Versand von West- nach Osteuropa werden die Verkehre überwiegend auf der Straße stattfinden. Der Modal-Split-Anteil des Straßenverkehrs wird im Versand aller Korridore von 67 % in 2005 weiter auf 70 % in 2030 ansteigen. In der Vergangenheit haben Deutschland und die weiteren westeuropäischen Staaten vom Güteraufkommen her deutlich mehr aus Osteuropa importiert als nach Osteuropa exportiert.

Wenn man sich zusätzlich vergegenwärtigt, dass beim Versand nach Osteuropa vor allem der Export höherwertiger Güterarten ansteigt, wird die volkswirtschaftliche Bedeutung der Güterverkehre in den Korridoren nach Osteuropa für Deutschland offensichtlich. Bemerkenswert ist die dominante Rolle der deutschen Außenhandelsverflechtungen in den Güterverkehrsrelationen zwischen Ost- und Westeuropa. Zwischen Deutschland und den östlich von Deutschland gelegenen Ländern entwickeln sich besonders stark wachsende Korridore. Neben dem „Oderkorridor“ sind dies die Relationen nach Tschechien und in die Balkanländer. Erwartet wird, dass die Außenhandelsvolumina zwischen Deutschland und diesen Ländern künftig überdurchschnittlich ansteigen werden. Der Transitanteil auf der Ost-West-Achse ist im Umkehrschluss nicht so groß wie häufig vermutet wird: Er beträgt mit leicht steigender Tendenz heute wie auch in 2030 lediglich rund ein Viertel des gesamten grenzüberschreitenden Güteraufkommens in den betrachteten Ost-West-Korridoren. Das

starke Wirtschaftswachstum in den östlich gelegenen Ländern wird aber dazu führen, dass selbst dieser Güteraufkommensanteil des Transitverkehrs für Deutschland erhebliche weitere Güterverkehre mit sich bringen wird. Dementsprechend werden zusätzliche Anforderungen an die Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur auf Deutschland zukommen.

Verkehrsinfrastruktur in Osteuropa

Nach der EU-Osterweiterung haben Speditionen und Transportunternehmen aus Deutschland und anderen alten EU-Mitgliedstaaten in osteuropäischen Ländern Niederlassungen gegründet, Transportunternehmen erworben oder sind Kooperationen mit einheimischen Transportunternehmen eingegangen. Vielfach stand der Schritt, sich in neuen Beitrittsländern niederzulassen, in Verbindung mit Produktionsverlagerungen wichtiger Auftraggeber in diesen Staaten. Diese Unternehmen stehen vor dem Problem, dass die Qualität der Verkehrsinfrastruktur teilweise noch durch die jahrzehntelang vorherrschende nationale Orientierung der östlichen Länder geprägt ist. Insbesondere bei grenzüberschreitenden Verbindungen bestehen daher Defizite in Form von Unterbrechungen zwischen den Verkehrsnetzen der einzelnen Länder. Die mit der Osterweiterung einhergehende Liberalisierung der Verkehrsmärkte führte dagegen zu nahezu umbruchartigen Veränderungen: Rasant angestiegener Straßenverkehr, die Krise bei vielen nationalen Eisenbahnen und neue Logistikkonzepte sind nur einige Begleiterscheinungen, die eines verdeutlichen: Diese Länder werden sich voraussichtlich auf Entwicklungen einstellen müssen, die in der alten EU bereits in der Vergangenheit eingetreten sind.

Schienengüterverkehr

Hauptträger des Verkehrs ist im Unterschied zum westlichen Teil Europas die Schiene, die langfristig unangefochten an erster Stelle stehen wird. So dominiert Russland mit seinen schienenaffinen Rohstoffexporten den gesamten Transportkorridor des euro-asiatischen Bereichs. Sie hat eine Marktdominanz von ca. 85%. Dies begründet sich aus den großen Transportweiten, dem gut ausgebauten Schienennetz und dem hohen Anteil an Massengütern. Einschränkend ist hierzu jedoch festzuhalten, dass in Zukunft auch die Importe Russlands aus dem Bereich „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ aufgrund erheblicher Konsumsteigerungen stark ansteigen werden. Außerdem wird der Energiebedarf Westeuropas nicht weiter in dem Maße ansteigen, da der technische Fortschritt, steigende Energiepreise sowie der Wechsel zu alternativen Energiequellen langfristig die Zuwachsraten abschwächen werden. Dies wird nicht nur Auswirkungen auf die Außenhandelsbilanz Russlands haben, sondern auch auf die Transportformen, da die Beschaf-

fenheit der Konsumgüter zu einer Verschiebung in Richtung des Straßengüterverkehrs führen wird. Der technische Standard des russischen Schienennetzes ist relativ hoch. Die Transsibirische Eisenbahnmagistrale stellt die Containerlandbrücke zwischen Europa und Asien dar. Zwischen 2000 und 2005 hat sich dort der Containertransport fast verfünffacht. Es besteht daher ein echtes Konkurrenzverhältnis zum Seeweg. Zudem sollen die Transportkosten per Bahn weiter sinken und auf der transozeanischen Strecke spart man mit der Transsib ca. 15 Tage. „Die Strategie der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs der Russischen Föderation bis zum Jahr 2030“ sieht vor, dass das russische Eisenbahnnetz mit einem Investitionsprogramm in Höhe von bis zu 400 Mrd. € modernisiert und auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden soll. Es sollen 20.000 km neue Schienen verlegt werden. Im Bereich des Güterverkehrs steht der Anschluss von Rohstofflagerstätten und Häfen im Vordergrund. Der Spurwechsel vom westeuropäischen Normalspurnetz auf das osteuropäische Breitspurnetz bewirkt dabei für die internationalen Verkehre zusätzliche, technisch bedingte Aufenthalte an den Grenzen. Dies verhindert in der Folge auch ein schnelleres Wachstum dieses Verkehrsträgers. Einer Erschließung der Gebiete des Breitspurnetzes im Wege von Normalspurtrassen stehen jedoch Wirtschaftlichkeitsgründe entgegen, da die Kosten der Streckenerrichtung und -unterhaltung zu hoch wären. Daher ist eher davon auszugehen, dass in der Nähe von Kaunas ein intermodales Terminal eingerichtet wird, an dem von den aus Polen kommenden Normalspurbahnen auf den Breitspurstandard umgewechselt wird. Trotz erheblicher Anstrengungen im Bereich der Modernisierung der Schienenverkehrsinfrastruktur bestehen außerdem nach wie vor Hindernisse für die grenzüberschreitende Nutzung. So bestehen unterschiedliche Signal- und Stromsysteme bei den verschiedenen nationalen Eisenbahnen. Zudem sprechen die mangelnde Bündelungsfähigkeit der Transporte und die fehlende Feinerschließung selbst bei großen Distanzen und möglichen verkehrspolitischen Anstrengungen zur Unterstützung der Schiene eher für ein weiteres Zunehmen des Straßengüterverkehrs. Die Verkehrsleistungen auf der Straße steigen stärker als auf der Schiene, so dass der Modal-Split-Anteil der Straße stärker zunimmt als der Anteil der Schiene. Gerade im Bereich des Schienengüterverkehrs muss Politik sich als Wegbereiter und Impulsgeber verstehen. So wurde am 18.06.2007 durch die DB AG (34,9% Anteil), die RDZD AG (40,1 % Anteil) und die beiden Bahngesellschaften Polens (15 % Anteil) und Weißrusslands (10% Anteil) das gemeinsame Logistikunternehmen Eurasia Rail Logistics gegründet. Ziel dieses Unternehmens ist die Fahrzeitverkürzung für Gütertransporte von zehn auf drei Tage in der Relation Berlin – Moskau. Dabei war ein Ressortabkommen zwischen dem Verkehrsministerium der BRD und dem Ministerium

für Eisenbahn der Russischen Föderation aus dem Jahre 1992 Grundlage für diese Kooperation.

Straßengüterverkehr

Die Straßeninfrastruktur der osteuropäischen Länder weist noch einen relativ niedrigen Anteil an Autobahnen bzw. autobahnähnlich ausgebauten Schnellstraßen auf. Häufig besteht auch das Problem, dass Autobahnen oder Schnellstraßen durch Städte und Ortschaften hindurchführen und dadurch zu erheblichen Belastungen für die Anwohner einerseits bzw. zu Behinderungen sowohl des lokalen als auch des Straßenfernverkehrs andererseits führen. Im Zuge der Integration der nationalen Straßeninfrastruktur in die transeuropäischen Netze werden zwischenzeitlich die Straßen an die EU-Normen angepasst und beschleunigt Autobahnen gebaut. In Polen hat Transport über die Straße den Gleistransport überholt, während im Baltikum die Zuwachsraten des Schienenverkehrs dauerhaft sinken. Ursache für die Entwicklung in Polen sind vor allem die steigende Nachfrage nach Transportleistungen auf der Straße und der sukzessive Ausbau der Fernstraßen.

Seeschifffahrt

Im Seeverkehr wird deutlich, dass sich die deutschen Verkehrsströme auf den Empfang von Gütern aus Osteuropa konzentrieren. Dabei verfügt der Hamburger Hafen über einen Anteil von ca. 50 % am gesamten Umschlag aller deutschen Seehäfen. Der Empfang von Waren aus Russland steigt in allen Häfen zum Teil rasant an. Russland wickelt seinen Seeverkehr vermehrt über die eigenen Häfen und nicht über die Häfen in den baltischen Staaten ab. Die Seeschifffahrt ist für die baltischen Staaten von zentraler Bedeutung. Deshalb soll die Ostsee auch zu einer der Meeresautobahnen aus dem Konzept der EU zur Entlastung von Straßen und Schienenwegen ausgebaut werden. Vorteile dieses Konzeptes sind vor allem die geringen Kosten im Vergleich zu sonstigen in vergleichbarer Weise effektiven Infrastrukturmaßnahmen und die Vermeidung von Rückstaus an den Grenzübergängen. An den osteuropäischen Anrainerhäfen vor allem dem Hafen von St. Petersburg treten aber schon derzeit verhäuft Engpässe beim Containerumschlag ein, weshalb der Transport per Bahn im Ostseegebiet immer mehr zur Alternative wird. Ursache der Engpässe ist die schlechte Hinterlandanbindung der osteuropäischen Häfen. In Lettland als attraktivstes Transitland zwischen Nordchina und der EU wird deshalb ein riesiges Containercenter geplant. Seit November 1991 besteht zwischen der Russischen Föderation und Deutschland ein Schifffahrtsvertrag, der sich positiv auf die bilateralen Seeverkehrsbeziehungen auswirkt. Unter Beteiligung von Vertretern der Wirtschaft erfolgen Gespräche in denen die beiden Nationen sich über ihre jeweilige

Schifffahrtspolitik austauschen. Weiterhin wurde eine Deutsch – russische Arbeitsgruppe auf dem Gebiet des Verkehrswesens der jeweils zuständigen Ministerien zur Schaffung neuer (Eisenbahn-) Fährverbindungen zwischen Deutschland und den Häfen der Russischen Föderation, so etwa aktuell die Eisenbahnfährrverbindung Ust Luga – Baltijsk – Sassnitz, gebildet. Dabei musste insbesondere der Sassnitzer Hafen an den neuen Fährtyp angepasst werden. Aber auch die internationale Anbindung des Hafens Ust Luga durch Fertigstellung des Zollgrenzpunktes musste gewährleistet werden.

Binnenschifffahrt

Lediglich mit der Donau besteht eine bedeutende Binnenwasserstraße, die im Zuge des Ausbaus des paneuropäischen Korridors VII und die Vertiefung auf mindestens 2,5 m im Rahmen des TEN-Projektes Nr. 18 ein Teil einer durchgehenden und leistungsfähigen Binnenwasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meer bilden soll. Hindernisse für das weitere Wachstum der Binnenschifffahrt sind die nicht ausreichenden Kapazitäten der Hinterlandanbindungen in den östlichen Ländern sowie fehlende intermodale Anbindungen der Binnenhäfen. Insbesondere zu Russland bestehen keine dahingehenden vertraglichen Beziehungen. In diesem Falle liegt dies vor allem daran, dass die jeweiligen Binnenschifffahrtsstraßen nur über die offene See zu erreichen sind, weshalb für einen Wechselverkehr nur sogenannte Fluss-See-Schiffe in Betracht kommen. Diese Küstenmotorschiffe zeichnen sich durch einen geringen Tiefgang aus. Soweit ersichtlich, hat die Russische Föderation ihre Binnenwasserstraßen aber auch noch nicht zum Befahren durch Schiffe anderer Nationen freigegeben. Andererseits ist es russischen Schiffen durchaus gestattet, deutsche Wasserstraßen wie Rhein oder Donau zu befahren.

Intermodale Integration

Die intermodale Integration der Verkehrsträger ist noch entwicklungsbedürftig. Intermodale Schnittstellen sind rar, vorerst hat sich der Ausbau auf vereinzelte Maßnahmen im Bereich Seehäfen, Binnenhäfen und Terminals des kombinierten Verkehrs konzentriert. Im Mittelpunkt der künftigen Infrastrukturmaßnahmen stehen Anpassungen an die technischen Standards der Alt-EU-Länder (Straße, Schiene), die zu mehr Sicherheit einer höheren Leistungsfähigkeit und besseren Kompatibilität mit dem Rollmaterial aus anderen Ländern führt. Im Straßenbau steht der Neu- und Ausbau eines leistungsfähigen Fernstraßennetzes an oberster Stelle, wobei aus nationaler Sicht die jeweiligen Hauptachsen im Inland Vorrang vor grenzüberschreitenden Verbindungen genießen. Für die grenzüberschreitende Relation hat die EU mit den paneuropäischen Korridoren und den TEN-T-Projekten Prio-

ritäten gesetzt. So soll der Verkehrskorridor Deutschland – Baltikum über die Paneuropäischen Korridore I und II weiter erschlossen werden.

Paneuropäischer Korridor I (Warschau – Kaunas – Riga – Tallinn – Helsinki)

Mit der Rail Baltica bzw. Via Baltica werden die Schienen bzw. Straßenverkehrsachsen Warschau – Kaunas – Riga – Tallinn – mit Fähranschluss nach Helsinki beschrieben. Beide Verbindungen sind vorhanden, sollen aber in den nächsten Jahren mit Fertigstellungsterminen nach 2010 weiter ausgebaut werden, um die Reise- und Transportzeiten zu verkürzen und Kapazitäten für die zu erwartenden Verkehre zu schaffen. Hierzu gibt es entsprechende Absichtserklärungen der beteiligten Staaten. Bedingt durch die Ausdehnung der Exklave Kaliningrad gibt es nur einen relativ schmalen Grenzbereich zwischen Litauen und Polen, dem sich auf polnischer Seite das Landschaftsschutzgebiet „Rospuda-Tal“ anschließt. Während man für die Rail-Baltica offensichtlich eine Streckenführung gefunden hat, die dieses sensible Gebiet meidet, hatte die polnische Regierung vorgesehen, die Straße (Autobahn) direkt durch dieses Gebiet zu führen. Aufgrund von Protesten von Umweltschützern, der EU-Kommission, des obersten polnischen Gerichts wurden diese Planungen schließlich gestoppt. Andererseits ist damit zurzeit die Streckenführung zwischen Polen und Litauen offen.

Paneuropäischer Korridor II (Berlin – Warschau – Grenze Polen/Weißrussland)

In Verlängerung der deutschen Autobahn A 12 Berlin – Frankfurt/Oder wird in den nächsten Jahren die polnische Autobahn A 2, die zwischen Nowy Tomysl (bei Posen) und Lodz schon in Betrieb ist, weiter stufig ausgebaut werden. Dies betrifft insbesondere die Abschnitte Grenze Deutschland/Polen bis Nowy Tomysl als auch die Abschnitte zwischen Lodz und Warschau, für die jeweils in 2009 Baubeginne vorgesehen sind. Für die Abschnitte von Warschau zur Grenze Polen/Weißrussland ist der Bau anschließend mittelfristig geplant. Der Schienenstrecke Berlin – Frankfurt/Oder folgend ist in Polen die Strecke von der Grenze mit Deutschland bis zur Grenze mit Weißrussland in den vergangenen Jahren mit Ausnahme diverser bautechnisch schwieriger Abschnitte in erster Stufe ertüchtigt worden. In den nächsten Jahren liegen die Schwerpunkte auf den ausgelassenen Abschnitten, z.B. Knoten Posen. Danach werden weitere Baumaßnahmen zwischen Posen und Warschau sowie östlich von Warschau zur Schaffung des geplanten Endzustandes erfolgen. Am 24.04.2008 gründeten die Railion Deutschland AG, die russischen Bahnen RZD AG, die polnischen PKP Cargo S.A: sowie die Eisenbahnen Weißrusslands das Joint Venture Trans

Eurasia Rail Logistics. Ziel der Gesellschaft mit Sitz in Moskau ist es, die rechtlichen, betrieblichen, technischen und kommerziellen Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs auf dem paneuropäischen Transportkorridor II zu optimieren. Vorgesehen ist in einem ersten Schritt der gemeinschaftliche Aufbau eines standardisierten Containerzugproduktes „Trans-Eurasia-Express“, der Westeuropa mit Russland verbindet. Die Qualität des Angebotes und des Preises sollen dabei verbessert werden. Ein weiterer Vorteil dieser Anbindung ist in der Verbindung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit China über nur zwei Zollgrenzen zu sehen.

Revision der TEN-Leitlinien

Im bisherigen TEN-Netz fehlen wichtige Achsen, weshalb als vorrangig zu definierende Vorhaben unangebunden mitten im Schienennetz enden. Vom BMVBS werden deshalb augenblicklich die Voraussetzungen für eine Anmeldung zur Verlängerung der Transeuropäischen Verkehrsachse 1 (Messina-München-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin) über Rostock nach Skandinavien unter Anbindung von Saßnitz und zur Verlängerung der ebenfalls vorrangigen Verkehrsachse 22 (Prag-Dresden-Berlin-Rostock/Saßnitz) als Projekte der für 2010 geplanten Revision der TEN-Leitlinien geschaffen. Es ist weiterhin davon auszugehen, dass die Bundesregierung im Konsultationsverfahren der EU zur Revision der Leitlinien für das Transeuropäische Netz mit dem nötigen Nachdruck für diese Interessen auftreten wird. Denn nur so kann der dringend erforderliche europäische Lückenschluss von Prag über Dresden nach Berlin und zur Ostseeküste zeitnah erfolgen.

Ordnungspolitische Erfordernisse in Osteuropa Planungs- und Rechtssicherheit in Osteuropa

In einzelnen Ländern Osteuropas, insbesondere in den Nicht-EU-Ländern, fehlt ein den deutschen Verhältnissen entsprechender verbindlicher Rechtsrahmen. Diese Planungs- und Rechtsunsicherheiten stellen Investitionshindernisse dar. Ausländische Unternehmen klagen nicht nur über eine unklare und widersprüchliche Rechtslage, sondern auch über hohe Steuern und Abgaben, häufige Kontrollen durch die zahlreichen hierzu befugten Institutionen und eine überentwickelte Bürokratie. Das faktische Verwaltungshandeln ist mit der Gesetzeslage nicht immer im Einklang. Die Anwendung von Rechtsvorschriften ist teilweise unberechenbar. Der internationale Zahlungsverkehr weist noch nicht die Standards und Laufzeiten wie in Westeuropa auf.

Bürokratie in Osteuropa

Die teilweise sehr bürokratischen Verhaltensweisen der Behörden verlangsamen das Tempo der Reformprozesse. Bestehende

Staatsverträge diesseits und jenseits der Grenzen behindern teilweise den zügigen Ausbau der Grenzübergänge. Insbesondere für die Gütertransportabwicklung stellt die Bürokratie eine Erschwernis dar, vor allem für Verkehre über die EU-Außengrenzen. So wird etwa über die langwierige und oftmals willkürlich anmutende Zollabfertigung geklagt. Zollprobleme bestehen weiterhin darin, dass je nach Güterart unterschiedliche Zollstellen zuständig sind und unterschiedliche Zoll-Codes nötig sind. Reformen werden kaum vorangetrieben, da Zolleinnahmen beispielsweise in Russland ein bedeutender Posten des Haushaltsbudgets sind. An den EU-Binnengrenzen sind die Grenzformalitäten insoweit vereinfacht worden. So wurde 2006 der kombinierte Frachtbrief CIM/SMGS eingeführt.

Arbeitsmarkt in Osteuropa

Für international agierende Unternehmen ist es von zentraler Bedeutung, einige Schlüsselstellen in ihren Niederlassungen mit lokalen Mitarbeitern zu besetzen. Denn für ein erfolgreiches Geschäft sind Mitarbeiter unerlässlich, die sich mit der nationalen Kultur, der Mentalität und den Netzwerken auskennen. Es besteht aber schon derzeit ein Mangel an qualifiziertem und auch weniger qualifiziertem Personal. Internationale Logistikdienstleister sehen deshalb die Notwendigkeit, sich über die Ausbildung des eigenen Personals hinaus an dem Aufbau von Berufsausbildungseinrichtungen und Hochschulen zu beteiligen, damit moderne und praxisorientierte Qualifizierungsangebote entstehen können, die der örtlichen Bevölkerung, aber auch der Transport- und Logistikbranche nützen.

Fazit

Vor diesem Hintergrund ist der Ausbau und dauerhafte Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger Aufgabe und künftige Herausforderung zugleich. Unterschiedliche Entfernungen und Gutarten verlangen angepasste Lösungen: Pipelines für Öl und Gas, die Schiene für langlaufende Massengut- und Containerverkehre und die Straße für höherwertige, nicht bündelbare Transporte auf mittleren und kurzen Distanzen. Selbst das Binnenschiff wird in einer regional begrenzten Funktion einen kleinen, aber stabilen Teil des Verkehrsaufkommens übernehmen. Die deutsche Politik muss insoweit darauf hinwirken, dass bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur, Knotenpunkten und Verkehrsstationen koordiniert vorgegangen wird und die Netze sowohl fern- als auch nahräumlich aufeinander abgestimmt werden. Nur so kann ein durchgängiges, leistungsfähiges und nachfragegerechtes Verkehrssystem über die Grenzen hinweg geschaffen werden. Deshalb ist ein grenz- und verkehrsträgerübergreifender Informationsfluss notwendig, da nur so frühzeitig Engpässe in den Verkehrsnetzen identifiziert werden können. Auf

deutscher Seite spielen insbesondere die deutschen Ostseehäfen im Außenhandel mit den östlichen Ländern eine wichtige Rolle. Die hier vorhandenen Kapazitätsspielräume müssen konsequent als Alternative zu den ausgelasteten Landverkehrswegen ausgenutzt werden. Dabei muss die Aufmerksamkeit aber noch mehr auf die Ertüchtigung der Hinterlandverkehrswege gerichtet werden. Eine leistungsfähige Zu- und Abfuhr ist bei den hier zu erwartenden zusätzlichen Transportvolumen zwingend erforderlich. Deshalb muss darauf hingewirkt werden, dass Trassensanierungen etwa die der Strecken Berlin - Rostock und Berlin - Stralsund im Rahmen des „Netz 21-Konzeptes“ zügig vorangetrieben werden.

Vor dem Hintergrund einer leistungsfähigen Vernetzung der Verkehrsträger und der zur Verfügung stehenden Kapazitäten bei der Binnenschifffahrt sind Umfang und Zeitplan der Wasserstraßenmaßnahmen in den Investitionsprogrammen des Bundes (Bundesverkehrswegeplan, Investitionsprogramm, Anti-Stau-Programm) unbedingt einzuhalten. Dabei muss auch mit den Strombaumaßnahmen an Mittel- und Oberelbe durch effizienten Ressourceneinsatz sowie einen umweltverträglichen Ausbau vorangeschritten werden. Durch die geringe Wassertiefen und zeitweise lang anhaltende Niedrigwasserperioden im Sommer, aber auch durch mitunter extreme Hochwasserperioden lässt sich derzeit eine wirtschaftlich tragfähige Binnenschifffahrt auf diesem Fluss nicht etablieren. So musste der Verkehr auf der Elbe von Juli 1999 bis Januar 2000 weitgehend eingestellt werden, weil die Wassertiefe an vielen Stellen zwischen Magdeburg und Dresden nicht einmal einen Meter betrug. Für die Binnenschifffahrt bedeutet dies eine gravierende Benachteiligung gegenüber anderen Verkehrsträgern, da Zuverlässigkeit ein entscheidendes Kriterium für die Wahl des Transportmittels ist. Zudem können die Schiffe wegen mangelnder Fahrrinntiefe oftmals nicht voll beladen werden und fahren daher unwirtschaftlicher. Die zwischen der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland beschlossene Zusammenarbeit auf Basis der zwischen den Verkehrsministerien im Jahr 2006 getroffenen „Gemeinsamen Absichtserklärung“ muss deshalb weiter intensiviert werden. Im Bereich des Ausbaus des deutschen Fernstraßennetzes für die zunehmenden Verkehre aus Osteuropa und Russland sind zwischenzeitlich schon einige Abschnitte fertig gestellt worden. So wurde im Rahmen des Ausbaus der Autobahn A 4 zwischen Chemnitz und Kirchheim (VDE-Projekt) bereits am 22.09.2009 die nördliche Fahrbahn für den Verkehr freigegeben (Richtungsfahrbahn: Dresden-Eisenach). Auch die Realisierung der A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin schreitet voran. Nach dem ersten Spatenstich am 30. Oktober 2007 soll die etwa 14 Kilometer lange Strecke bis Ende 2009 fertig gestellt

VERKEHR & LOGISTIK VERKEHR & LOGISTIK IN OSTEUROPA



werden. Für die Zukunft ist das Augenmerk verstärkt auf die Schaffung weiterer Lkw-Parkplätze an den Autobahnen zu richten, da nur so bei weiter steigender Nutzung die Sicherheit bei An- und Abfahrt gewährleistet werden kann. Auf dem Gebiet des Schienenverkehrs sind die deutschen Strecken in den Kreta-Korridoren 2, 3 und 4 weiter auszubauen. In diesem Bereich sind im Gegensatz zu den polnischen Abschnitten die Verbindungen auf deutscher Seite noch in weiten Teilen eingleisig ausgelegt.