

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (Hg.)

Dokumentation Flusskonferenz Elbe Gemeinsam einen Fluss gestalten

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / Provided in Cooperation with:

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Verfügbar unter / Available at:

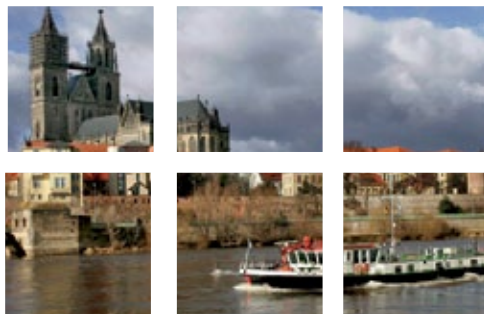
<https://hdl.handle.net/20.500.11970/104959>

Vorgeschlagene Zitierweise / Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (Hg.) (2013): Dokumentation Flusskonferenz Elbe Gemeinsam einen Fluss gestalten. Magdeburg: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost.

Dokumentation Flusskonferenz Elbe

Gemeinsam einen Fluss gestalten



4. und 5. März 2013 in Magdeburg



Sehr geehrte Damen und Herren,

unter dem Motto “Gemeinsam einen Fluss gestalten” hat am 5. März 2013 die Flusskonferenz Elbe in Magdeburg stattgefunden. An der interessanten Konferenz nahmen ca. 200 Vertreter des Bundes, der Länder, der Wirtschaft, der Umweltorganisationen sowie von Bürgerinitiativen und der Kirchen teil und haben in konstruktiver Atmosphäre miteinander über die Zukunft der Elbe diskutiert. Davon konnten wir uns selbst überzeugen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sind sich einig:

Die Elbe ist eine sensible Flusslandschaft und gleichzeitig eine Wasserstraße, die die Nordsee mit Tschechien verbindet. Die unterschiedlichen Interessen müssen in Einklang gebracht werden. Die Eckpunkte sind ein gelungener Auftakt, um das Potenzial für Wirtschaft und Umwelt zukünftig ausgewogen nutzen zu können und die Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe sind ein wichtiger Meilenstein für die schifffahrtliche Nutzung und den Umweltschutz.

Mit der Flusskonferenz konnten Fortschritte für ein gemeinsames Verständnis und einen breiten Konsens zur Weiterentwicklung des Elberaumes erreicht werden. Diese Chance sollte genutzt werden, um die Zukunft der Elbe zum Wohle von Natur und Menschen gemeinsam zu gestalten.



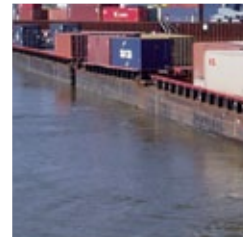
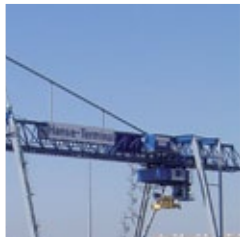
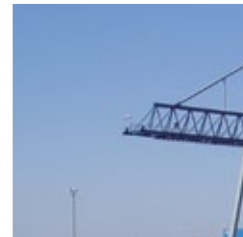
Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann
Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung



Parlamentarische Staatssekretärin Katherina Reiche
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit

Inhaltsverzeichnis

Seite 2	Grußwort
Seite 3	Inhaltsverzeichnis
Seite 4	Programmübersicht
Seite 6	get together im L~Be Restaurant
Seite 8	Flusskonferenz Begrüßung
Seite 12	Eröffnungsstatements
Seite 14	Pressekonferenz
Seite 16	Themenblock 1: Infrastruktur und Wasserwirtschaft
Seite 20	Themenblock 2: Lebensraum und Wirtschaftsfaktor
Seite 22	Themenblock 3: Diskussion und Statements
Seite 28	Eckpunktepapier
Seite 32	Teilnehmerliste
Seite 36	Pressestimmen
Seite 42	Impressionen
Seite 44	Kontakt und Impressum



Programm 5. März 2013, Moderation: Dr. Winfried Bettecken

Ort: KONGRESS & KULTURWERK-fichte, Fichtestr. 29 a, 39112 Magdeburg

8:30 Uhr Anmeldung

9:00 Uhr **Grußworte**

Dr. Lutz Trümper, Oberbürgermeister der Stadt Magdeburg,
Thomas Webel, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr,
Kirchenpräsident Joachim Liebig, Evangelische Landeskirche Anhalts

Eröffnungsstatements

Parl. Staatssekretär Enak Ferlemann (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)
und Parl. Staatssekretärin Katherina Reiche (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit)

10:00 Uhr **Gemeinsam einen Fluss gestalten**

Dr. Monika Kehlbacher, Vorsitzende des Elbe-Rates (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und
Umwelt Berlin) und Thomas Menzel (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost)

10:30 Uhr Kaffeepause

11:00 Uhr **Themenblock I: Infrastruktur und Wasserwirtschaft**

Co-Moderator für die anschließende Diskussion:

Felix Stenschke, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Verkehrsweg Elbe

Volker Keitel (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Wasserwirtschaft und Wasserrahmenrichtlinie

Dr. Wolfgang Milch (Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt Sachsen-Anhalt)

Hydrologie und Klima

Prof. Dr. Hans Moser (Bundesanstalt für Gewässerkunde)

Morphologie- und Bewirtschaftungsentwicklung

Dr.-Ing. Nils Huber (Bundesanstalt für Wasserbau),

Dr.-Ing. Stefan Vollmer (Bundesanstalt für Gewässerkunde)

Landwirtschaft und Fischerei

Dr. Ralf Paeschke (Nieders. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz)



12:30 Uhr Mittagspause/Pressekonferenz

13:30 Uhr **Themenblock II: Lebensraum und Wirtschaftsfaktor**

Co-Moderator für die anschließende Diskussion:

Rudolf Ley, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Auenentwicklung, Natura 2000 Gebiete

Guido Puhlmann (Biosphärenreservat Sachsen-Anhalt)

Hinterlandverbindungen des Hamburger Hafens

Stefanie Kullmann (Hamburg Port Authority)

Bedeutung der Binnenschifffahrt für Verlader

14:15 Uhr **Themenblock III: Statements und Diskussion**

Co-Moderator: Kirchenpräsident Joachim Liebig

- WWF, Georg Rast
- Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen, Boris Kluge
- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, Karl-Heinz Erhardt und Wolfgang Duffner
- Kammerunion Elbe/Oder, Jiri Aster
- Tschechische Republik, Katarina Kolenickova
- BUND, Prof. Dr. Hubert Weiger
- NABU, Rocco Buchta

16:00 Uhr Kaffeepause

16:30 Uhr Fazit - Eckpunktepapier - Ausblick

Felix Stenschke, Dr. Fritz Holzwarth, Rudolf Ley, Dr. Monika Kehlbacher, Kirchenpräsident Joachim Liebig

17:00 Uhr Ende der Veranstaltung



Get together

Bericht

Im Rahmen der Flusskonferenz Elbe fand am Abend des 4. März ein get together statt. Über 140 Interessierte fanden sich dazu im Restaurant L~BE in Magdeburg ein. Das get together gab den Auftakt der Flusskonferenz Elbe, die für die Ausarbeitung eines Gesamtkonzeptes Elbe konzipiert war. Das Konzept soll die unterschiedlichen Ansprüche an die Elbe gleichberechtigt miteinander abwägen, die schiffahrtliche Nutzung des Gewässers weiterhin ermöglichen und die Grundlagen des Naturhaushaltes weiterentwickeln und verbessern. Somit war klar, dass der Auftakt bereits als emotionaler Schauplatz für die verschiedenen Interessen fungieren würde.

Offiziell begrüßt wurden die interessierten Zuhörer unter der Thematik „Die Elbe im Wandel der Zeit“ durch Thomas Menzel, dem Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, die Gastgeber der Flusskonferenz Elbe war.

Klare Worte fanden anschließend Dr. Fritz Holzwarth vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie Felix Stenschke vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. „Eines ist klar: Das Gesamtkonzept ist die letzte Chance, die Dinge an der Elbe zu bewegen. Lassen wir die verstreichen, bewegt sich nichts. Weder für die Schifffahrt noch für einen besseren Naturschutz.“, so Dr. Fritz Holzwarth zur Bedeutung der Flusskonferenz.

Die Brisanz der Flusskonferenz Elbe und der damit einhergehenden Erstellung eines Gesamtkonzeptes Elbe wurde deutlich durch die anwesenden Interessenvertreter der verschiedensten Branchen und die durch sie angeregten Diskussionsmöglichkeiten. Doch nicht nur die Anwesenden zeigten reges Interesse an der Flusskonferenz. So fand parallel zu der Abendveranstaltung eine Elbe-Andacht mit über 100 Umweltschützern, Bürgern und Vertretern der Kirche vor dem Restaurant L~BE, in Höhe des Domfelsens statt. Organisiert wurde die Andacht von dem evangelischen Domprediger Giselher Quast, der Bürgerinitiative Pro Elbe sowie der Öffentlichkeit. Dabei kritisierten die Aktivisten vor allem die fehlende Einbeziehung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung einer Gesamtstrategie für die Elbe.

Die friedliche Andacht wurde von den Rednern der Zusammenkunft ernst genommen und in die Reden und Gespräche eingebunden. Dass zur Flusskonferenz am nächsten Tag mehrere Vertreter der Bürgerinitiative Pro Elbe genauso wie Mitglieder der Kirche, u. a. in Gestalt des Kirchenpräsidenten Joachim Liebig und verschiedener Umweltverbände angemeldet waren, zeigte das breite Spektrum der Interessensgruppen und signalisierte die hohe Bereitschaft, gemeinsam am Gesamtkonzept zu arbeiten.

Im Verlauf des Vorabends gab der bildreiche Gastbeitrag von Eckhart W. Peters, dem ehemaligen leitenden Baudirektor des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Magdeburg, Einblicke in die Entwicklung der Elbe. Im Anschluss bot sich die Möglichkeit einer Zusammenkunft und eines Gedankenaustausches zwischen den Gästen des Vorabends der Konferenz. Bei einem Buffet in gemütlicher Atmosphäre konnten so erste Kontakte geknüpft und wichtige Themenschwerpunkte zur Findung eines Gesamtkonzeptes für die Elbe angesprochen werden.

Durch die rege Teilnahme am get together und dem Austausch der Beteiligten gelang es, bereits einen ersten Schritt für die zukünftige gemeinsame Zusammenarbeit zur Gestaltung der Elbe zu ebnen.

Volksstimme
Dienstag, 5. März 2013

Umweltschützer halten am Felsen eine Andacht

Aktivisten kritisieren unterhalb des Domfelsens eine fehlende Einbindung der Öffentlichkeit

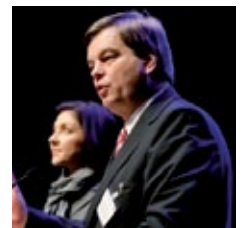
Altstadt (ri) • Umweltschützer haben gestern in Magdeburg am Domfelsen eine Elbe-Andacht gehalten. Die Andacht wurde vor Beginn einer Konferenz zur Entwicklung des Flusses Elbe gemeinsam mit dem evangelischen Domprediger Giselher Quast und der Bürgerinitiative Pro Elbe sowie der Öffentlichkeit organisiert. Schwerpunkt der Aktion war der Protest gegen eine fehlende Einbeziehung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung einer Gesamtstrategie für die Elbe. Rund 100 Interessierte waren zu der Veranstaltung gekommen.



Elbe-Andacht unweit des Magdeburger Doms.

Foto: Uli Lücke

Die in Magdeburg gestern und heute stattfindende Elbekonferenz behandelt Belange der Flussentwicklung und soll Fragen des Umweltschutzes mit Fragen der Wirtschaft abwägen: Insbesondere Ausbau und Erhalt der Wasserstraße hatten bereits in der Vergangenheit zu Konflikten zwischen den Verfechtern der einzelnen Positionen geführt. Derzeit steht noch nicht fest, welche Rolle die Elbe in Zukunft im künftigen Netz der bundesdeutschen Wasserstraßen spielen wird. Offen sind daher auch Fragen des Ausbaus und des Erhalts der Schiffbarkeit.



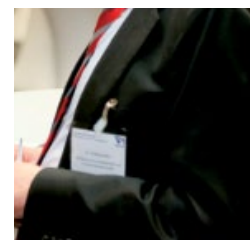
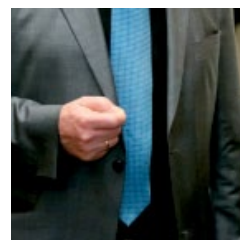
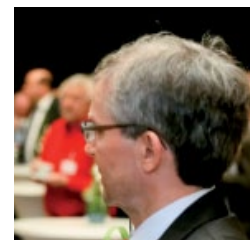
Dr. Lutz Trümper

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Magdeburg

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Ferlemann, sehr geehrte Frau Staatssekretärin Reiche, meine sehr geehrten Damen und Herren,

die Stadt Magdeburg in ihrer geografischen Position besitzt ihren historischen Ursprung in der Lage an der Elbe. Die ersten Siedlungen am Hochufer der Elbe, dem heutigen Domplatz und der damaligen Altstadt, sind genau hier entstanden, weil der Fluss erstens Transportweg und zweitens eine natürliche Grenze nach Osten dargestellt hat. Von daher ist die gesamte Stadtgeschichte mit der Entwicklung der Nutzung des Flusses verbunden. Wirtschaftlich wurde der Fluss sehr intensiv bis zum Ende der DDR-Zeit genutzt. Die sehr sehr guten Jahre der Schifffahrt lagen allerdings im vorigen Jahrhundert. Infolge dieser Entwicklung existieren in Magdeburg mehrere Häfen, zwei Industriehäfen und ein Handelshafen. Der Magdeburger Hafen war zu DDR-Zeiten der größte Binnenhafen überhaupt und hatte in etwa für die damalige DDR das Gewicht wie der Duisburger Hafen. Die Stadt Magdeburg versucht inzwischen, wieder an diese Tradition anzuknüpfen, hat den Hafenausbau extrem vorangetrieben und der Bund unterstützt diese Entwicklung mit dem Bau des Wasserstraßenkreuzes und aktuell mit der Fertigstellung der Niedrigwasserschleuse in Rothensee. Aus ökologischer Sicht hat der Fluss seit der Wiedervereinigung einen enormen Sprung gemacht. Aus einem toten stinkenden Fluss hat sich das Gewässer hin zur Badewasserqualität mit zahlreichen Fischen und anderen Lebewesen neu entwickelt. Beide Aspekte nehmen die Bewohner der Stadt Magdeburg zur Kenntnis und äußern darüber ihre uneingeschränkte Freude. Hieraus resultiert, dass es für die Entwicklung der Stadt Magdeburg von großem Wert ist, die wirtschaftliche Situation weiterzuentwickeln, um von eigenen Steuereinnahmen leben zu können, da wir als Stadt den Solidarpakt nur noch bis 2019 haben, die Arbeitssituation und die Situation der Menschen entscheidend davon abhängen, ob Wirtschaftsansiedlungen und Wirtschaftswachstum weiterhin stattfinden. Ohne diese Erträge aus wirtschaftlicher Tätigkeit ist auch Naturschutz auf Dauer nicht zu finanzieren. Von daher bedarf die gesamte Entwicklung einer Synergie und eines gedeihlichen Miteinanders. Auf dieser Basis fordert die Stadt Magdeburg eine weitere, unter ökologischen Gesichtspunkten sinnvolle Herstellung der Beschiffbarkeit der Elbe, um unter Nutzung des Flusses Elbe als auch des Elbeseitenkanals die Wirtschaftlichkeit der Binnenwassertransporte darstellen zu können. Diese Flusskonferenz und der Austausch der Argumente, sowohl für die ökologische Seite als auch für die Belange der Wirtschaft, werden dabei ausdrücklich begrüßt und die Stadt erwartet in einer gemeinsamen Aktion zwischen Bund und Ländern, dass die wesentlichen Entscheidungen im überschaubaren Zeitraum getroffen werden, damit der Fluss auf Dauer als eine ökologische Wirtschaftsader genutzt werden kann.

Trümper Oberbürgermeister



Thomas Webel

Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

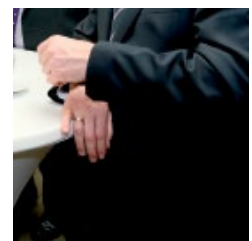
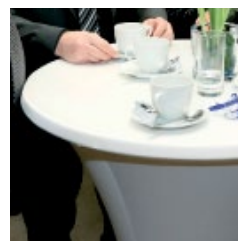
Wirtschaftliche und ökologische Nutzung der Elbe stehen nicht gegeneinander, sondern sind zusammen möglich und ergänzen sich sogar. Das hat die Flusskonferenz Elbe erneut deutlich gemacht.

Wirtschaftlich setzt das Land bei der Elbe auf einen Wachstumsmarkt. Das ist nicht zuletzt mit dem Blick auf die Prognose für das Containeraufkommen für den Hamburger Hafen unerlässlich. Wir wissen, dass sich das Verkehrs- und insbesondere das Transportaufkommen noch erheblich steigern werden. Das schafft Arbeitsplätze und zieht neue Unternehmen an.

Doch ebenso klar ist, dass es eine stärkere Sensibilität gegenüber den Auswirkungen des Verkehrs gibt.

Umfragen des Bundesumweltamtes zum Lärmschutz bestärken mich deshalb in meinem Politikansatz, auf einen gesunden Mix aller Verkehrsträger zu setzen. Gerade dem Transport auf dem Wasser kommt hierbei ein wichtiger Stellenwert zu.

Der Lastkahn ist die „Schleichpfote“ unter den Transportmitteln. Binnenwasserstraßen kennen praktisch keinen Verkehrslärm und sind die leisesten Verkehrsträger. Elbe und Saale sind nicht nur deshalb Sachsen-Anhalts „grünste Verkehrsträger“. Beide zu erhalten, ist ökonomisch wie ökologisch vernünftig.



Kirchenpräsident Joachim Liebig

Ev. Landeskirche Anhalts/Elbanliegende Kirchen, Gesamtstrecke Deutschland ohne elbabwärts ab Hafen HH

Die Idee der Konferenz war grundsätzlich gut und seit langem notwendig. Der partizipatorische Anteil vor allem der BI und weiterer Interessierter war praktisch ausgeschlossen. Damit ist eine grundsätzliche und kompromisshaften Lösung zwar im Blick, aber noch nicht auf dem Weg.

Die divergierenden Interessen wurden deutlich und sind abschließend nicht allein moderierend zu lösen. Vielmehr ist ein kompromisshafter Weg alternativlos, wenn eine langfristig akzeptable Lösung angestrebt werden soll. Sowohl die BI als auch die Schifffahrt können m. E. nicht ernsthaft an konfrontativen Ansätzen festhalten.

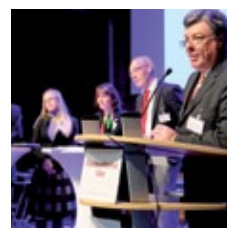
Die unstrittigen Maßnahmen sollten umgehend begonnen werden, alle weiteren jeweils mit allen Beteiligten diskutiert und umgesetzt werden.

Bei diesem Verfahren wäre ggf. eine weitere Gesamtkonferenz verzichtbar.

Beharrung auf vormaligen Konfrontationen sind grundsätzlich kontraproduktiv und zu vermeiden.

Grundsätzlich stehen die Kirchen zu weiteren Moderationen bereit.





Thomas Menzel

Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost

Gemeinsam einen Fluss gestalten! Mehr als 200 Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung der Elbe hat die WSV bereits umgesetzt. So werden z.B. Bauwerke, die nicht zwingend für eine Regelungs- oder Schutzfunktion benötigt werden, zurückgebaut.

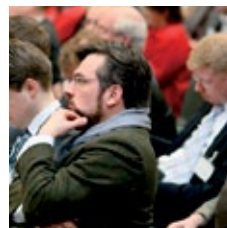
Ein Paradigmenwechsel in unserem Handeln hat durch die Novellierung des WHG stattgefunden. Mit integriertem Ansatz sollen verschiedenste Einflüsse auf die Qualität der Gewässer zusammen betrachtet werden. Eine nachhaltige Gewässerbewirtschaftung dient dem Schutz des Naturhaushaltes, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut.

Die WSV ist heute für die wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Bundeswasserstraßen verantwortlich. Wir wollen die Strukturvielfalt der Elbe erhöhen. Wir sind verantwortlich für die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit. Ein gemeinsam zwischen Bund und anliegenden Ländern getragenes Eckpunktepapier zur Zukunft der Elbe stützt uns.

Bund und Länder identifizieren Maßnahmen im Lauf der Elbe, prüfen diese auf die Zielsetzung des Eckpunktepapiers, hinterlegen eine Finanzierung, priorisieren sie und einer der Beteiligten setzt sie um. Eine offensive Kommunikation mit der Öffentlichkeit und der Interessensverbände, sowohl der Umweltverbände als auch z. B. der Verbände, die sich für den Erhalt der Elbschifffahrt einsetzen, ist Bestandteil des Eckpunktepapiers.

Die WSV will durch beispielhafte Umsetzung dieses Eckpunktepapiers Vertrauen gewinnen. Dazu haben wir ein Pilotprojekt zusammen mit den Bundesanstalten für Gewässerkunde und für Wasserbau vorbereitet und der Fachöffentlichkeit vorgestellt und damit auch Erwartungen an unser zukünftiges Handeln geweckt: Die Elbsohle liegt in Teilbereichen mehr als 1,50 m unter der Sohle des Jahres 1850. Wir wollen zeigen, wie wir mit wissenschaftlicher Unterstützung dieser Eintiefung im Sinne des Gesamtkonzeptes und des bereits entwickelten Sohlstabilisierungskonzeptes entgegenreten können. Hierbei wollen wir zur Entlastung des Gewässerbettes die Vorländer bei niedrigeren Abflüssen als heute an die Elbe anbinden und unter anderem den Anschluss von Altarmen ermöglichen. Möglichkeiten zur eigendynamischen Strukturentwicklung hätten hier ihren besonderen Reiz. Das Stromregelungssystem wird angepasst. Auf 17 km Elbe wird die verkehrliche Situation stabilisiert und die ökologische und wasserwirtschaftliche Situation verbessert. Dieses Leuchtturmprojekt zur Sohlstabilisierung wollen wir vorzeigen können, um Vertrauen für weitere Maßnahmen zu gewinnen. „Nichts tun an der Elbe geht nicht! Wir sind verpflichtet, gemeinsam zu handeln.“





Pressekonferenz

Anlässlich der Flusskonferenz fand am 5. März 2013 ab 12.30 Uhr eine Pressekonferenz im Kongress- und Kulturwerk Fichte statt. Das Interesse der Medien an der Flusskonferenz war überragend. So fand sich nicht nur die regionale Presse, wie die Magdeburger Volksstimme und der MDR, ein, sondern auch überregionale Pressevertreter aus Berlin, Leipzig und Dresden.

Auf der Pressekonferenz wurden erste Ergebnisse und Probleme bei der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für die Elbe dargestellt. Den dahingehend kritischen Fragen der Reporter stellten sich:

- Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium,
- Katherina Reiche, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium,
- Felix Stenschke, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie
- Dr. Fritz Holzwarth, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

In einem von der Magdeburger Volksstimme geführten Interview beschrieb Enak Ferlemann die weiteren Projekte, um eine leistungsfähige Wasserstraße anzubieten:

„Das Binnenschiff ist das umweltverträglichste Transportmittel“

Interview mit dem Parlamentarischen Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums Enak Ferlemann

Volksstimme: Herr Ferlemann, zwei Engstellen müssten in der Elbe beseitigt werden, um die Schiffbarkeit zu verbessern. Das wird uns seit 20 Jahren erzählt. Wird denn bis 2020 etwas passieren?

Enak Ferlemann: Ich halte es für absolut realistisch, dass wir beide Projekte bis 2020 angehen. Das Binnenschiff ist das umweltverträglichste Transportmittel. Daher ist es wichtig, dass der Hafen Hamburg künftig deutlich mehr Güter aufs Binnenschiff verlädt, um sie im Hinterland zu verteilen. Dafür brauchen wir die Elbe.

Volksstimme: Was wird der Ausbau kosten?

Ferlemann: Alle Konzeptmaßnahmen, grob geschätzt, zwischen 80 und 100 Millionen Euro bei einer Bauzeit von etwa zehn Jahren.

Volksstimme: Bei dem Finanzdruck und den immensen Forderungen aus dem Westen – wo rangiert denn da die Elbe auf der Liste?

Ferlemann: Die Wunschliste ist lang. Wir haben bundesweit etwa 50 bis 60 Wasserstraßenbauprojekte, die in den Ländern als dringlich eingestuft werden. Die Elbe rangiert aber im oberen Drittel.

Volksstimme: Niedersachsen sieht das anders. Die Regierung dort fordert stattdessen Geld für den Ausbau des Elbeseitenkanals.

Ferlemann: Wir brauchen beide Wasserwege. Sie ergänzen sich. Der Kanal hat über das ganze Jahr hinweg die erforderliche Wassertiefe, kann aber nur zweilagig befahren werden. Die Elbe hat nicht immer genug Wasser, dort ist aber dreilagiger Containerverkehr möglich. Ein entsprechender Ausbau des Kanals wäre angesichts zahlreicher Brücken viel zu aufwändig. Um den Kanal fit für die Zukunft zu

machen, werden wir aber eine neue Schleuse in Scharnebeck am Elbeseitenkanal ausbauen.

Volksstimme: Kritiker fordern, die Bahn zu nutzen und die Elbe in Ruhe zu lassen.

Ferlemann: Das muss ganzheitlich betrachtet werden. Wir erstellen ja gerade ein Gesamtkonzept Elbe, das auch die ökologischen Interessen wahren soll. Wenn wir darauf verzichten, die Elbe zu nutzen, müssten wir die Bahntrassen zur Anbindung des Hamburger Hafens beträchtlich erweitern. Auch hier gäbe es Kritik. Es käme außerdem um ein

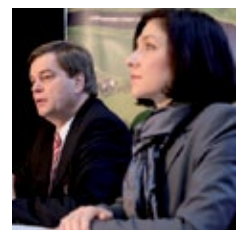
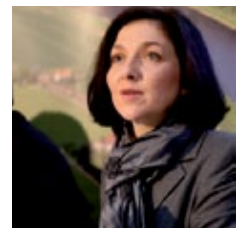
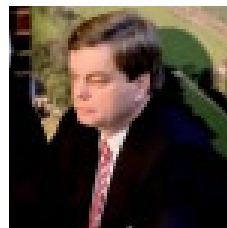
Vielfaches teurer als die behutsame Ertüchtigung der Elbe.

Volksstimme: Auf den ostdeutschen Wasserstraßen wird wenig transportiert. Woran liegt es?

Ferlemann: Das Gesamtnetz ist ja noch nicht fertig. Bis 2017 sollen alle Engstellen auf der Wasserstraßenverbindung zwischen Elbe und Oder beseitigt werden. Ziel muss es sein, vom Rhein bis zur Oder eine leistungsfähige Wasserstraße anzubieten. Erst wenn die Schiffe in moderner Größe überall hinkommen, können wir über die Transportleistungen reden.

Katherina Reiche betonte: „Trotz aller bisherigen ökologischen Verbesserungen an der Elbe gibt es nach wie vor Defizite in der morphologischen Qualität, etwa durch mangelnde Strömungsdynamik und die kontinuierliche Eintiefung des Flusses auf der Erosionsstrecke.“ Gebraucht werde ein „strategisches Konzept für die freifließende Elbe zwischen Geesthacht und der Grenze zu Tschechien, um Schifffahrt und Gewässerschutz in Einklang zu bringen.“

Felix Stenschke und Dr. Fritz Holzwarth zogen das Fazit. Dabei betonte Dr. Holzwarth: „Wir haben jetzt eine Chance, die Dinge an der Elbe voranzubringen. Scheitert dieser Prozess, wird sich weder etwas für die Schifffahrt noch für den Naturschutz bewegen.“



THEMENBLOCK 1 // Infrastruktur und Wasserwirtschaft

HYDROLOGIE UND KLIMA

Prof. Dr. Hans Moser, Bundesanstalt für Gewässerkunde, Abteilungsleiter

Prof. Dr. Hans Moser, Abteilungsleiter „Quantitative Gewässerkunde“ der Bundesanstalt für Gewässerkunde, stellte anlässlich der Flusskonferenz die Thematik Hydrologie und Klima vor. Sein Schwerpunkt lag dabei auf der Entwicklung des Wasserhaushalts im Elbegebiet. Er arbeitete heraus, dass es für den Zeitraum bis 2050 keine belastbaren Belege für einen gravierenden Wassermangel im Elbegebiet gibt. In diesem Zusammenhang präsentierte er aktuelle Forschungsergebnisse zu den für die Zukunft projizierten Änderungen des Abflusses an ausgewählten Elbepegeln. Ferner legte er dar, dass das Abflussgeschehen der Elbe zu einem wesentlichen Teil anthropogenen Einflüssen unterliegt, zu denen u. a. die Talsperren zählen.



VERKEHRSWEG ELBE

Volker Keitel, Referatsleiter Wasserstraßenmanagement Binnen und Küste im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Die Nutzung der Elbe als Verkehrsweg hat eine lange Tradition.

Zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen wurde vor rd. 150 Jahren mit der sog. Mittelwasserregelung begonnen und nach 1931 mit der sog. Niedrigwasserregelung fortgesetzt. Aktuell ist die rd. 600 km lange Elbe zwischen der tschechischen Grenze und Geesthacht mit rd. 6.900 Buhnen und rd. 330 km Deck- und Leitwerke geregelt.

Was die Transportmenge betrifft, wurden 2012 auf der Elbe bei Geesthacht rd. 9,25 Mio. t und rd. 86.000 TEU und zwischen Geesthacht und Magdeburg 780.000 t und 13.000 TEU transportiert. Im direkten Vergleich sind die mittleren Fahrrinntiefen auf der Elbe mit 2,5 m von Nachteil gegenüber ganzjährig 2,8 m Abladetiefe beim ESK. Vorteilhaft für die Elbe sind die größeren Brückendurchfahrtshöhen für einen 3lagigen Containertransport, Treibstoff- und Zeitersparnisse und die Befreiung von Abgaben.

Der GLW steht für einen verlässlichen Wasserspiegel bei Niedrigwasser auf fast der gesamten Länge der Elbe, als einheitliches Orientierungsmaß sowohl für die Schifffahrt zur Bestimmung der Abladetiefe, als auch für die Verwaltung zur Herstellung der Strombauwerke und zur Unterhaltung des Flusses. Das Unterhaltungsziel GLW89*-1,6 m heißt: Bezogen auf den Wasserspiegel GLW89* wird an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr eine Fahrrinntiefe von 1,6 m oder mehr angestrebt. Bei der aktuellen Neufestlegung des GLW wurde die international anerkannte Methodik der ZKR zugrunde gelegt. Die Auswertungen ergaben, dass die Wassermengen bei Niedrigwasser seit 1990 abnahmen. Weiterhin wurden auch morphologische Veränderungen an der Flusssohle festgestellt.

Aus diesen Ergebnissen lassen sich folgende Folgerungen ziehen:

Der Bemessungswasserspiegel GLW89* ist nicht mehr zutreffend. Das gegenwärtige Unterhaltungsziel (GLW 89*-1,6m) kann allein mit Instandsetzung der Strombauwerke nicht erreicht werden; Anpassungen an den Strombauwerken wären erforderlich. Der neue Bemessungswasserspiegel (GLW 2010) wird in Kürze den alten GLW89* ersetzen; er ist teilweise niedriger, als der bisherige GLW89*. Das künftige Unterhaltungsziel ist auf der Grundlage von Untersuchungen neu festzulegen. Der Umfang der Strombaumaßnahmen hängt von der Wahl des künftigen Unterhaltungsziels ab.

Zunächst sind für die gesamte Elbe technische Planungen, hydraulische und morphologische Untersuchungen und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen durchzuführen. Die gesellschaftliche und politische Akzeptanz für Maßnahmen wie Ergänzung von Buhnen und Leitwerken, Anpassung von Buhnenköpfen und Streichlinien ist einzuholen.



HYDROLOGIE UND KLIMA

Dr. Wolfgang Milch, Abteilungsleiter Wasserwirtschaft, Bodenschutz, Altlasten, UIS, Zahlstelle für EGFL und ELER, Geschäftsstelle LAWA im Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt Sachsen-Anhalt

Die Flusskonferenz war eine wichtige Gelegenheit, die Ideen der Behörden zur weiteren Entwicklung der Flusslandschaft Elbe den Interessenvertretern aus Wirtschaft, Verkehr, Umwelt und Naturschutz vorzustellen und gemeinsam zu diskutieren. Die teilweise emotionsgeladenen und auch kontroversen Diskussionen und Statements zeigten, welch große Rolle die Elbe als Wasserstraße spielt, zeigten aber auch die Besorgnis um den Erhalt einer einzigartigen Flusslandschaft.

Die Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Elbe erfordert bei allen Beteiligten und Vertretern verschiedener Interessen die Bereitschaft, „starre“ Positionen zu überdenken und aufeinander zuzugehen. Die Zukunft der Elbe liegt auf vielen Schultern und wird viele Gesichter haben. Ich bin zuversichtlich, dass das gelingt.



MORPHOLOGIE UND BEWIRTSCHAFTUNGSENTWICKLUNG

Dr.-Ing. Stefan Vollmer
Bundesanstalt für Gewässerkunde
Referatsleiter M3

Dr.-Ing. Nils Huber
Bundesanstalt für Wasserbau
Referatsleiter W2 Binnen

Dr.-Ing. Stefan Vollmer ist als Referatsleiter in der Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz tätig. Als Ansprechpartner für die Morphodynamik und Gewässerbettentwicklung besteht sein Aufgabenschwerpunkt vor allem in der Ermittlung des großräumigen Sedimenttransportes, der Koordinierung und Auswertung der Sedimenttransportmessungen an Bundeswasserstraßen wie der Elbe, dem Aufbau und Betrieb von Sediment- und Sohldatenbanken sowie der Dokumentation der gewässermorphologischen Entwicklung. Gemeinsam mit dem Referatsleiter W2 Binnen der Bundesanstalt für Wasserbau, Dr.-Ing. Nils Huber, stellte er den Themenbereich „Morphologie- und Bewirtschaftungsentwicklung Binnenwasserstraße Elbe“ vor.

Die vergangene morphologische Entwicklung der Elbe ist durch Erosionserscheinungen über lange Strecken der Binnenelbe geprägt. Deren Ursachen sind vielfältig, woraus sich die Erfordernis nach abgestimmten Strategien zur Prozessbeeinflussung unter breiter Beteiligung ergibt.



LANDWIRTSCHAFT UND FISCHEREI

Dr. Ralf Paeschke, Abteilungsleiter Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Landwirtschaft und Fischerei - welche Bedürfnisse haben diese beiden Wirtschaftszweige an das Gesamtkonzept Elbe?

Ein wichtiger Anspruch, den die Landwirtschaft an das Gesamtkonzept Elbe stellt, ist die Bereitstellung von Beregnungswasser. Hier ist zukünftig ein erhöhter Entnahmebedarf aus der Elbe und dem Elbeseitenkanal zu prognostizieren.

Ein weiteres Bedürfnis ist die Minderung der Schadstoffbelastung. Die Belastung der Überschwemmungsflächen der Elbe mit Dioxinen und dioxinähnlichen PCB schränkt die Nutzbarkeit der Überschwemmungsflächen erheblich ein bzw. lässt eine Nutzung nur unter hohen Auflagen zu. Deshalb sollte auch aus landwirtschaftlicher Sicht alles unternommen werden, was eine dauerhafte Festlegung dieser Stoffe in den Gewässersedimenten der Elbe fördert.

Der wichtigste Beitrag, den die Landwirtschaft ihrerseits für die Elbe leisten kann, ist eine Reduzierung der durch sie bedingten Nitrat- und Phosphateinträge in den Fluss. Hier gibt die WRRL den Takt vor. Allerdings ist der Beitrag, den die niedersächsische Landwirtschaft hierzu leisten kann, aufgrund ihrer Lage im Unterlauf der Elbe und ihres im Elbeeinzugsgebiet relativ extensiven Charakters begrenzt.

Die Flussfischerei als zweite hier angesprochene Nutzungsform ist eine der ältesten Nutzungsformen an der Elbe. Die Erwerbsfischerei, die im niedersächsischen Teil der Mittel- und Unterelbe von zwei Haupterwerbs- und vier Nebenerwerbsbetrieben durchgeführt wird, erfolgt wie von jeher mit traditionellen Fangmethoden wie Reusen und Zugnetzen. Hauptfangart ist der Aal; daneben sind Hecht, Zander und Barsch von Bedeutung. Die Flussfischerei ist darauf angewiesen, dass die Fische in allen Lebensphasen geeignete Lebensbedingungen finden. Hier gehen ihre Bedürfnisse mit den Anforderungen der WRRL Hand in Hand. Die wichtigsten Anforderungen, die aus fischereilicher Sicht an das Gesamtkonzept Elbe bestehen, sind (a) die Erhaltung und Verbesserung der Habitatvielfalt und möglichst strukturreicher Gewässerverhältnisse, (b) die bessere Anbindung des Flusses an die Aue mit ihren Altarmen und Altwässern, (c) eine weitere Abnahme der Schadstoffbelastung, und (d) ein bestmöglicher Fischschutz an Pumpwasserspeichern und Kühlwasserentnahmestellen.



THEMENBLOCK 2 // LEBENSRAUM UND WIRTSCHAFTSFAKTOR

Rudolf Ley, Leiter Unterabteilung Nachhaltige Naturnutzung im Bundesumweltministerium

Das A und O bei der Entwicklung eines Gesamtkonzepts für die Flusslandschaft Elbe ist, dass die unterschiedlichen Ansprüche, die an die Elbe gestellt werden, in einem transparenten und partizipativen Prozess in das Konzept einfließen und abgestimmt werden. Aus Sicht des Naturschutzes bedeutet dies, dass die ökologischen Funktionen des vielfach geschützten Naturraums Elbelandschaft auf Augenhöhe berücksichtigt werden. Der „Dialogprozess Elbe“ sollte in Deutschland Muster für die Entwicklung komplexer Vorhaben sein und als ein transparenter Planungs- und Abstimmungsprozess Schule machen. Ein frühzeitiger offener Dialog hilft, spätere Rechtsstreitigkeiten in der Umsetzungsphase zu vermeiden. Dies schont Nerven, spart Geld und dient Natur und Landschaft!



AUENENTWICKLUNG

Guido Puhlmann, Biosphärenreservat Mittelbe, Leiter der Biosphärenreservatsverwaltung Mittelbe

Seit 1998 ist Guido Puhlmann Leiter der Biosphärenreservatsverwaltung Mittelbe. Auf der Flusskonferenz legte er ein besonderes Augenmerk auf die NATURA 2000-Gebiete und Projekte zur umsetzungsorientierten Auenentwicklung. Dabei forderte er die unverzügliche Umsetzung des fertig ausgearbeiteten und in der Region abgestimmten Pilotprojektes Klöden als Teil des beschlossenen Sohlstabilisierungskonzeptes Elbe. Als Fazit hob er hervor, dass ein uneingeschränktes Ausbaumoratorium der Elbe aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll wäre und eine weitere Intensivierung der schon länger erfolgreichen Findung guter Lösungen für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wasserstraßenerhaltung und Naturschutz absolut notwendig sind. Er betonte auf der Flusskonferenz: „Das UNESCO Biosphärenreservat ist seit 1979 und mittlerweile entlang von 400 Flusskilometern in fünf Bundesländern im Miteinander von Mensch und außergewöhnlicher Natur ein gelebtes Gesamtkonzept. Von und in einer solchen Landschaft können sowohl wir Menschen als auch typische Pflanzen und Tiere dauerhaft leben.“



HINTERLANDVERBINDUNGEN DES HAMBURGER HAFENS

Stefanie Kullmann, Hamburg Port Authority, Leiterin Hafenstrategie/Verkehrsinfrastruktur

Mit der Flusskonferenz wurde ein Anfang gemacht, die Aussprache über die vielfältigen Nutzungen der Elbe zusammenzuführen, wenn dabei auch nicht alle Vertreter zu Wort kamen. So fehlte zum Beispiel der große Bereich des Tourismus. Allerdings dürfte es gelungen sein, durch das Zusammenkommen und die Darlegung der jeweiligen Positionen zu einer Stärkung der Dialogbereitschaft zu kommen.

Aufgrund des erwarteten hohen Wachstums im Containerbereich ist der Hafen Hamburg auf alle Verkehrswege angewiesen. Der Hafen braucht sowohl die Elbe als auch den Elbe-Seitenkanal. Vor diesem Hintergrund wünschen wir uns eine enge fachliche und ergebnisoffene Zusammenarbeit für ein Verkehrskonzept "Elbe/Elbe-Seitenkanal", an dem sich neben den betroffenen Bundesländern auch der Bund als Eigentümer der Wasserstraße beteiligt.



THEMENBLOCK 3 // Statements und Diskussion

Georg Rast, WWF, Hochwasserexperte

Der Flussbauexperte des WWF Deutschland, Georg Rast, beschäftigte sich bei der Flusskonferenz Elbe vor allem mit der Problematik wie ein konstruktiver Dialog zu einem konfliktreichen Thema wie dem Elbegesamtkonzept zur Abstimmung von Schifffahrts- und Naturschutzinteressen erfolgreich durchgeführt werden kann. Als Vertreter des WWF mit umfangreichen Erfahrungen in vergleichbaren Prozessen zu Wasserstraßenausbauprojekten an der Donau von Österreich bis Rumänien werden folgende Voraussetzungen als wichtig erachtet:

- Klarer Handlungsrahmen der beteiligten Akteure mit vorher gemeinsam festgelegter Geschäftsgrundlage
- Raum für offenen Dialog unter Moderation einer unabhängigen Person
- Größtmögliche Transparenz bei Grundlagendaten und Gesprächsprotokollierung
- Ehrliche und gleichwertige Zielsetzung für Schifffahrts-/Wirtschaftsinteressen und Naturschutz bzw. Umweltschutz, wobei Ziele der Freizeit- und Tourismusnutzung und landschaftsästhetische Werte nicht übergangen werden

Nicht zuletzt ist die Schaffung einer gemeinsamen Vertrauensbasis unverzichtbare Voraussetzung. Dies kann auch durch eine gut vorbereitete Zusammensetzung des Gremiums gefördert werden.

Dieser Elbedialog ist nicht mehr einzigartig in Europa. Es gibt bereits erfolgreich arbeitende Dialogforen wie etwa in Serbien und in Österreich, aus denen viel Erfahrung gewonnen werden kann. In diesem Kontext ist die Empfehlung des internationalen Schifffahrtsverbandes PIANC mit dem Titel „Working with Nature“ (2008, www.pianc.org/workingwithnature.php) zu beachten.



Boris Kluge, Geschäftsführer des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen

Wir Häfen, unsere Partner, die Binnenschifffahrt und die verladende Wirtschaft brauchen die Schifffahrt auf der Elbe. Die schiffbare Elbe ist ein Standortfaktor erster Güte, davon hängen Schicksale von Menschen und Familien ab.

Seit über zwei Jahrzehnten, beginnend mit dem Bundesverkehrswegeplan 1992, wird durch die Bundespolitik eine Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen in Aussicht gestellt. Daraufhin und durch Nachfrage der Wirtschaft sind erhebliche Investitionen in die Hafeninfrastruktur erfolgt. Die Elbebinnenhäfen haben eine positive Entwicklung genommen.

Die Unterhaltungsziele an der Elbe sind nicht erreicht. Die mangelnde Ertüchtigung behindert die Binnenhäfen in ihrer von Bund, Ländern und Kommunen geforderten weiteren Entwicklung erheblich. Bestehende Potenziale aller Elbebinnenhäfen können nicht ausgeschöpft werden.

Wir müssen und werden deshalb uneingeschränkt eine Mindestfahrinnentiefe von 1,60 m an 345 eisfreien Tagen fordern, dies ist unverzichtbar. Wirtschaft, Schifffahrt und Häfen stehen zu diesem vor vielen Jahren geschlossenen Kompromiss, er kann und sollte auch nicht erneut in Frage gestellt werden.

Wir leugnen nicht die Nachteile des Ausbaus, die heute erkennbar sind. Die Elbe ist, viel weniger als andere schiffbare Flüsse, begradigt, sie tritt selten über die Ufer und hat wenig aktive Nebenarme. Wenn die Möglichkeit besteht, sollte dies wiederhergestellt werden.

Für die Wiederherstellung einiger Teile der alten Elbe, für naturnahe Lebensräume usw. muss nicht die Schifffahrt eingeschränkt werden, aber es müssen vielleicht andere „Opfer“ gebracht werden. Auch Andere als die Schifffahrt und die Natur an der Elbe müssen einen Beitrag leisten: vom Hochwasser Betroffene, Landwirte, Kommunen usw. Es geht nicht, die Verantwortlichen neben dem Fluss rauszuhalten, noch dass wir Ihnen erlauben sich rauszuhalten. Sie müssen mittun und das ernsthaft.

Die Sicherstellung der Verkehrsfunktion und Erhalt und Wiederherstellung von Naturschätzen sind vereinbar. Wir wollen beides erreichen.

Auch wir sehen den Sinn eines Elbegesamtkonzeptes nur in einem ganzheitlichen Ansatz. Wir bitten aus der Erfahrung des letzten Monate darum, dass dieser Prozess neutral und professionell gemanagt wird. Insbesondere setzen wir uns für eine schnelle Umsetzung der ausgearbeiteten Maßnahmen in Klöden ein und sind bereit hier aktiv mitzuwirken.



Wolfgang Duffner, BDB Bezirksausschuss Nordostdeutsche Wasserstraßen

Als Vertreter des BDB habe ich im vorgetragenen Statement die Position der Schifffahrtstreibenden sachlich erläutert. Das Statement liegt Ihnen auch in elektronischer Form vor, so dass Sie es jederzeit öffentlich zugänglich machen können.

Leider muss ich feststellen, dass offensichtlich von einigen Teilnehmern nicht gut zugehört worden ist, so dass immer noch Argumente im Umlauf sind, die nicht für den BDB vorgetragen worden sind. Das Binnenschiffahrtsgewerbe hat im Statement klar die Forderung nach der zugesagten Fahrrinntiefe von 160 cm an durchschnittlich 345 eisfreien Tagen pro Jahr gestützt und keine darüber hinaus reichende Forderung aufgestellt.



Karl-Heinz Ehrhardt, Magdeburger Hafen GmbH, Geschäftsführer

Karl-Heinz Ehrhardt ist der Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH. Aus diesem Grund war die Thematik der Infrastruktur der Elbe von großem Interesse für ihn, denn ohne eine effiziente und kostengünstige Seehafen-Hinterlandanbindung ist die Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Warenaustausch gefährdet. So forderte er auf der Flusskonferenz: „Auch wir wünschen uns einen Ausbau des Elbeseitenkanals. Das darf aber nicht zulasten der Fertigstellung des nunmehr seit mehr als 20 Jahren diskutierten ökologisch vorsichtigen Elbausbaus gehen. Wir brauchen die Realisierung beider Projekte - und zwar bald!“



Dipl.-Ing. Jiří Aster, Präsident der Kammerunion Elbe-Oder

1. Ausbau zum Zwecke des Transportes muss möglich sein, es muss eine Gleichberechtigung zwischen dem Naturschutz und den wirtschaftlichen Belangen herrschen. Die EU Guideline zur Wasserrahmenlinie sagt klar: „Der Naturschutz steht dem Ausbau nicht im Wege“.
2. Für die Binnenschifffahrt kommt der Elbeseitenkanal als eine Alternative nicht in Frage. Beide Wasserstraßen sind notwendig, um sich sinnvoll zu ergänzen.
3. Die Wasserstraßen in Osteuropa (ehem. DDR, Polen, Tschechien) müssen auch wie im Westen zur Verfügung der Wirtschaft stehen. Es darf kein Europa von zwei unterschiedlichen Geschwindigkeiten forciert werden. Dabei ist der Naturschutz zu respektieren.
4. Es ist zu befürchten, dass gewissermaßen der Naturschutz bei den Wasserstraßen zur Bevorzugung anderer Verkehrsträger missbraucht wird. Das ist im krassen Gegensatz mit der EU Politik, denn die Verkehrskorridore sollten in der Regel eben multimodal gebaut werden. Deswegen ist auch die Elbwasserstraße in dem Entwurf der Planung von dem EU TEN T core network.
5. Der Anteil der Binnenschifffahrt in Europa auf dem Gesamttransport laut der EU soll sich bis 2050 auf 20 % erhöhen, um den erwartenden Zuwachs des Gütertransportes um 80 % zu bewältigen. Das ist ohne tüchtige Wasserstraßen nicht möglich. Und die Wasserstraßen sind gerade die Transportwege, wo es noch erheblichen Reserven gibt.
6. Die Binnenländer wie Tschechien, aber auch Sachsen, Sachsen-Anhalt, sind durch ihre Lage gegenüber Küstenstaaten benachteiligt, da sie den direkten Zugang zur See nicht haben. Dieser Nachteil bedeutet einen Verlust am BSP zwischen 2 bis 5 %. Deswegen genießen die Binnenländer einen Sonderschutz, was man in vielen Verträgen verankert hat. (nach Wiener Kongress 1822, nach Versailler Vertrag 1922, im UNO Vertrag aus dem Jahre 1958, im Memorandum D-CZ aus dem Jahre 2006 auf der Ebene von beiden Verkehrsministerien.) Auch heutige deutsche Politiker haben diese Tatsache anerkannt, wie z. B. Bundeskanzlerin Merkel in dem Brief von 6. Juni 2011 an den tschechischen Ministerpräsidenten Nečas.



Katarina Kolenickova, Tschechisches Verkehrsministerium, Abteilungsleiterin

Die Abteilungsleiterin des Tschechischen Verkehrsministeriums, Katarina Kolenickova, vertrat auf der Flusskonferenz die Meinung, dass die Kapazitäten der Eisenbahnen weitestgehend ausgeschöpft wären. Die Elbe ist in Tschechien von hoher Qualität und sehr leistungsfähig. Lediglich der 40 km lange Abschnitt zwischen Aussig und der Staatsgrenze bilde eine Engstelle, die durch die geplante Errichtung der Staustufe Decin hochwasserneutral aufgelöst werde. Derzeit laufe für dieses Projekt die Umweltverträglichkeitsprüfung. Für 2017 sei der Baubeginn geplant, erklärte sie.



Rocco Buchta, NABU, Projektleiter Untere Havel

Rocco Buchta ist als Projektleiter des NABU-Havelprojektes tätig. Das Projekt hat sich zum Ziel gesetzt, Maßnahmen zu realisieren, um in den kommenden Jahren die Vielfalt der Unteren Havel zurückzugewinnen. Die Havel als wichtiger Nebenfluss der Elbe wird strukturreicher und gleichzeitig bleibt die sichere Befahrbarkeit und somit der Transport zur und von der Elbe gesichert.



Prof. Dr. Hubert Weiger, Vorsitzender des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.

BUND fordert Paradigmenwechsel bei Elbe-Schutz

Anlässlich der Magdeburger Elbekonferenz forderte Hubert Weiger, Vorsitzender des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, von der Bundesregierung und den Ländern ein entschiedenes Vorgehen, um die Bedrohung der Elbe durch Sohlerosion und Vertiefung des Flussbettes - verbunden mit der Austrocknung der Elbauen - zu stoppen.

Die über 600 Kilometer frei fließende Elbe ist mit ihren Auenlandschaften ein international bedeutsames und einzigartiges Schutzgebiet für selten gewordene Pflanzen, Tiere und Lebensräume, zugleich wertvoller Erholungsraum für die Anwohner und eine touristische Attraktion ersten Ranges. Nachdem 20 Jahre lang mit einem hohen dreistelligen Millionenaufwand vergeblich versucht wurde, die Elbe zu einer ganzjährig befahrbaren Wasserstraße für den Gütertransport zu machen, muss endlich eine ehrliche Analyse vorgenommen werden, warum dieses Vorhaben gescheitert ist und scheitern musste.

Seit 1990 seien die Niedrigwasserperioden der Elbe länger und extremer geworden. Diese Realität muss endlich zur Kenntnis genommen werden, statt weiter mit veralteten Wasserständen zu rechnen und zu planen sowie Ziele zu verfolgen, die utopisch sind. Der Preis für die Fortsetzung der bisherigen Elbepolitik wäre ein irreversibler Verlust dieser grandiosen Flusslandschaft. Für eine transparente Diskussion ist daher unbedingt erforderlich, die aktuellen Daten der realen Wasserstände der Elbe durch das Bundesverkehrsministerium zu veröffentlichen.

Der BUND lehnt vor allem die weitere Vertiefung der Elbe ab. Vielmehr müsse alles getan werden, um die dramatischen Folgen der Sohlerosion zu stoppen, um das Flussökosystem in seiner ganzen Vielfalt und Dynamik erhalten zu können. Ein Gesamtkonzept für die Elbe zu entwickeln, sei deshalb der einzig richtige Weg, um tragfähige Lösungen für die Belange der Wirtschaft, der Umwelt und der an der Elbe lebenden Menschen zu finden. Damit einhergehend sind von der Politik klare und verbindliche Bekenntnisse hinsichtlich der Zielsetzung an der Elbe sowie ein konkreter Zeit- und Arbeitsplan für die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes erforderlich, um einen zielorientierten Prozess anzustoßen und auch inhaltlich voranzubringen. Darüber hinaus ist es auch erforderlich, die Bürgerinnen und Bürger entlang der Elbe in den Mediationsprozess mit einzubinden. Dieser Prozess verlange Transparenz, Offenheit und Respekt. Der BUND sei bereit, sich mit seiner Kompetenz in diesen Prozess einzubringen.



Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder

Strategisches Konzept für den Flussraum der Binnenelbe zwischen dem Wehr Geesthacht bei Hamburg und der Grenze zur Tschechischen Republik

1. Ziel dieses Papiers

Der Bund und die beteiligten Länder formulieren mit diesen Eckpunkten ihr gemeinsames Verständnis eines Gesamtkonzeptes Elbe.

Zentrales Thema ist die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung sowie die wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten mit der Erhaltung des wertvollen Naturraums in Einklang zu bringen.

2. Sachverhalt und Rahmenbedingungen

Das Flussgebiet Elbe beherbergt wertvolle Natur- und Kulturlandschaften und ursprüngliche Lebensräume, die als FFH- und Vogelschutzgebiete von herausragender europäischer Bedeutung sind. Die Flusslandschaft Elbe ist auf mehr als 400 Flusskilometern als ältestes deutsches UNESCO-Biosphärenreservat Modelllandschaft für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen.

Die Bundesregierung hat in der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt beschlossen, dass bis zum Jahre 2020 Fließgewässer und ihre Auen in ihrer Funktion als Lebensraum soweit zu sichern sind, dass eine für Deutschland naturraumtypische Vielfalt gewährleistet ist.

Wesentliche politische, gesetzliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen haben sich in den letzten Jahren grundlegend geändert. Mit der EG-Wasserrahmenrichtlinie vom 23. Oktober 2000 hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass eine gute Gewässerqualität nur mit dem Erhalt und der Wiederherstellung naturraumtypischer hydromorphologischer Gegebenheiten erreichbar ist. Der Ausbau der Flüsse hat zu einem Verlust an Strukturvielfalt geführt. Maßnahmen zur Umkehr dieser Entwicklung sind mit den heute zur Verfügung stehenden technischen Mitteln und den wissenschaftlichen Möglichkeiten geeignet, die Gewässerökologie zu verbessern, ohne die Nutzung der Gewässer als Schifffahrtsstraße zu beeinträchtigen.

Die Elbe und die mit ihr verbundenen schiffbaren Fließgewässer verbinden als Wasserstraßensystem zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und Hamburg die Wirtschaftszentren Tschechiens, Sachsens, Sachsen-Anhalts, Niedersachsens, Brandenburgs und Berlins mit dem Hafen Hamburg bzw. mit dem westdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Die Elbe ist eine internationale Wasserstraße. Die Elbe wurde in der kürzlich überarbeiteten TEN – Richtlinie durch die EU als Wasserstraße mit europäischer Bedeutung ausgewiesen. Bestimmte Transporte (Schwergut, Projektladungen, z. B. Windradkomponenten) sind nur über die Elbe durchführbar.

Bei der Abwicklung von Handelsströmen der Wirtschaft innerhalb Deutschlands und der benachbarten Staaten leisten die deutschen Seehäfen, so auch der Hafen Hamburg, einen wesentlichen Beitrag. Das Umschlagvolumen der deutschen Seehäfen wird zukünftig steigen, dies trifft insbesondere auf den Hamburger Hafen zu. Das gegenwärtige Aufkommen an Fracht und Containern wird steigen.

Der Bund ist als Eigentümer der Bundeswasserstraßen auch für deren wasserwirtschaftliche Unterhaltung zuständig. Die wasserwirtschaftliche Unterhaltung orientiert sich explizit an den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie, die durch die Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme der Länder konkretisiert werden. Damit geht die Verantwortlichkeit des Bundes für ökologische und wasserwirtschaftliche Belange künftig über die Berücksichtigung bei der Erfüllung seiner verkehrlichen Aufgaben hinaus.

Dieser weitreichende Paradigmenwechsel wurde in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit den „Grundsätzen Elbe“ und den zwischen dem Bund und den Ländern abgestimmten „Handlungsempfehlungen der Arbeitsgruppe WSV-Elbeländer“ eingeleitet. Dieser Prozess wurde mit dem Erlass „Berücksichtigung ökologischer Belange bei Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“ in der WSV sowie dem 2010 fertig gestellten „Rahmenkonzept Unterhaltung“ weiter fortgeführt. Seine Umsetzung wurde und wird vom BMVBS fachlich intensiv begleitet und gesteuert.

Die Bundesregierung hat sich zudem das Ziel gesetzt, das Verkehrssystem Schifffahrt/Wasserstraße zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens und insbesondere zur Entlastung der Straße weiter zu stärken. Um die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt zu erhöhen, wird eine Modernisierung der Binnenschifffahrtsflotte zur Emissionsminimierung angestrebt. Insgesamt sind die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche und konkurrenzfähige Schifffahrt bei gleichzeitiger Erfüllung der Anforderungen aus der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt zu gewährleisten und die positiven Umwelteffekte des Verkehrssystems zu stärken.

Für die Fahrrinne der Binnenelbe unterhalb von Dresden wird im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen eine Fahrrinnentiefe von ca. 1,60 m bei Niedrigwasser angestrebt (oberhalb von Dresden 1,50 m), allerdings mit lokalen Breitereinschränkungen mit Begegnungsverboten. Die Fahrrinnenbreite beträgt grundsätzlich oberhalb von Dresden 40 m und unterhalb von Dresden 50 m. Im Bereich der Magdeburger Stadtstrecke beträgt die Fahrrinnenbreite wegen des größeren Gefälles nur 35 m. Dieses Unterhaltungsziel ist bereits Bestandteil der „Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht“.

Derzeit entsprechen die Fahrrinnentiefenverhältnisse streckenweise nicht dauerhaft dem angestrebten Ziel.

Zwischen Mühlberg und der Saalemündung unterliegt die Elbe einer erhöhten Sohl-erosion. Sohlstabilisierende Maßnahmen dienen dem Natur- und Gewässerschutz und der verkehrlichen Nutzung. Das Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe liegt vor. Erste Maßnahmen zur Umsetzung befinden sich in Vorbereitung.



Rudolf Ley, Felix Stenschke, Dr. Fritz Holzwarth sowie Kirchenpräsident Joachim Liebig zogen das Fazit und gaben das Eckpunktepapier aus.

3. Strategische Ziele und Eckpunkte des Gesamtkonzepts für die Elbe

In der Vergangenheit haben die verschiedenen Nutzungsansprüche an die Elbe zu kontroversen Auseinandersetzungen zwischen den beteiligten Akteuren geführt. Bund und Länder sind überzeugt, dass die unterschiedlichen Erwartungen an die künftige Entwicklung des Flusssystems Elbe bei Zusammenführung aller Interessen in Einklang gebracht werden können. Dies ist Ziel des mit dem Gesamtkonzept Elbe vorgesehenen Dialogprozesses.

In das Gesamtkonzept für eine Entwicklung der Schifffahrtsstraße Elbe fließen die unterschiedlichen Ansprüche an die Elbe gleichberechtigt ein.

Grundsätze der Zusammenarbeit

- Entwicklung einer Strategie für die Binnenelbe, die die bisherige eher abschnittsweise, von den jeweiligen sektoralen Perspektiven und Zuständigkeitsgrenzen (auch Bund/Länder) geprägte Denk- und Handlungsweise ersetzt. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt dabei auf dem Hauptstrom der Elbe.
- Gleichrangige Betrachtung der erforderlichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der verkehrlichen Nutzung und der Anforderungen an den Gewässer-, Auen- und Naturschutz bzw. Entwicklung und Bodenschutz. Hierzu gehören auch die zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels auf die Elbe.
- Berücksichtigung anderer Bereiche, wie Hochwasserschutz und Hochwasserrisikomanagement, Energiegewinnung, Fischerei, Land- und Forstwirtschaft, Industrie, Siedlung und Bebauung, Tourismus, wenn sie für die Erhaltung und Entwicklung der Kulturlandschaft Elbe von Bedeutung sind, von verkehrsbezogenen Nutzungen berührt werden oder diese selbst beeinflussen.
- Berücksichtigung von Planungen und Maßnahmen des Bundes und der Elbeanliegerländer einschließlich der FGG Elbe. Hierzu zählen unter anderem das Priorisierungskonzept zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit an Bundeswasserstraßen, das Sohlstabilisierungskonzept Elbe sowie die Biosphärenreservatspläne und Natura 2000-Managementpläne der Länder.
- Keine Verzögerung von laufenden Maßnahmen, z.B. des Hochwasserschutzes oder zur Sohlstabilisierung durch die Erarbeitung des Gesamtkonzepts.
- Ablösung der bisherigen abschnittswisen Bewirtschaftung der Elbe durch eine kohärente Behandlung des Gesamtlaufs der Elbe unter Einbeziehung der angrenzenden Bundeswasserstraßen.
- Orientierung der Gewässerunterhaltung an aktuellen Planungs- und Bemessungshorizonten.
- Im Rahmen des Gesamtkonzeptes wird in einem transparenten Dialog unter Beteiligung von Ländern, Interessenvertretern und Verbänden ergebnisoffen untersucht, wie Elbe und Elbe-Seiten-Kanal verkehrlich genutzt werden (Verkehrskonzept für die Binnenschifffahrt im Hinterland des Hamburger Hafens unter Berücksichtigung der ökologischen Belange).

Verkehrliche Ziele

- Die verkehrliche Nutzung der Elbe ist weiterhin zu gewährleisten.
- Der Verkehrsweg soll mit möglichst geringem Unterhaltungsaufwand und unter Ausschluss des Baus von Staustufen in der Elbe stabile und zuverlässige Bedingungen für die Schifffahrt gewährleisten.
- Weiterentwicklung der Unterhaltungsinstrumente sowie die Umsetzung der Unterhaltungsmaßnahmen in enger Abstimmung mit den zuständigen Landesbehörden.
- Ein Ausbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse findet auch künftig nicht statt. Flussbauliche Maßnahmen werden jedoch akzeptiert, wenn sie zugleich ökologischen, wasserwirtschaftlichen und verkehrlichen Zielen dienen und diese Ziele in sinnvoller Weise verbinden.
- Anpassung und Umsetzung des Stromregelungs- und Sohlstabilisierungskonzepts.

Wasserwirtschaftliche und ökologische Ziele

- Zentrales Ziel ist das Erreichen der Vorgaben der EU – Richtlinien (Natura 2000, WRRL) und des UNESCO MAB – Programm, um den Naturraum zu erhalten, zu verbessern und zu entwickeln.
- Zeitnahe Umsetzung des Sohlstabilisierungskonzepts zur Vermeidung und Eingrenzung auftretender Tiefenerosion, um die Absenkung des Grundwassers in den mit dem Fluss verbundenen Grundwasserleitern aufzuhalten und damit den Wasserhaushalt der Auen zu schützen.
- Erforderlich ist außerdem ein Sedimentmanagementkonzept und Maßnahmen zu seiner Umsetzung.
- Erhalt und Wiederherstellung der dynamischen Breiten- und Tiefenvarianz der Elbe und ihrer Verbindung zu den begleitenden Auen.

Kommunikative Ziele

- Schaffung von Transparenz, Akzeptanz, Verständnis.
- Diskussion auf nationaler Ebene und Kommunikation mit den tschechischen Partnern und internationalen Gremien, wie z.B. die IKSE.

Teilnehmerliste

ORGANISATION/UNTERNEHMEN	NAME, POSITION
Flussgebietsgemeinschaft Elbe	Sven Schulz, Leiter der Geschäftsstelle FGG Elbe
PRO Elbe	Rosemarie Benndorf
BUND Landesverband Niedersachsen	Dr. Marita Wudtke
BUND Landesverband Niedersachsen	Reinhart Günzel
Hafen Hamburg Marketing e.V.	Stefan Kunze
Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V.	Manfred Sprinzek
Umweltbundesamt Dessau	Stephan Naumann
BUND BAK Wasser	Manfred Krauß
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost	Tjark Hildebrandt
Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg	Robert Radzimanowski
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Dipl.-Ing. Klaus Kautz
Hochwasserpartnerschaft Elbe/ Stadt Lauenburg/ Elbe	Dipl.-Ing. Reinhard Nieberg
Deutscher Kanuverein	Friedhelm Wollner
Umweltbundesamt Dessau	Dr. Volker Mohaupt
Umweltbundesamt Dessau	Dr. Ulrich Irmer
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Hubert Stratmann
Leibniz-Institute of Freshwater Ecology and Inland Fisheries	Dr. Martin Pusch
Kammerunion Elbe/Oder	Henning Finck, Koordinator im Generalsekretariat Ulrich von Thadden
Deutscher Bundestag	Dr. Berit Olschewski
Hafen Halle GmbH	Dirk Lindemann
Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft	Prof. Dr. Martin Socher
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Dipl.-Ing. Friedrich Koop
Pöry Environment a.s.	Ing. Pavel Kutálek
Pöry Environment a.s.	Ing. Michael Trnka
Evangelisch-lutherische Landeskirche Hannover	Reinhard Benhöfer, Umweltreferent
Handelskammer Hamburg	Alexander Anders, Referent Geschäftsber. Infrastruktur
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Dipl.-Ing. Burkhard Zscheischler
Landeshauptstadt Magdeburg	Holger Platz, Hochwasserpartnerschaft Elbe
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost	Dipl.-Ing. Cornelia Kohlstedt
Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V.	Karl-Heinz Schreck
Industrie- und Handelskammer Magdeburg	Siegfried Zander
Hafen Hamburg Marketing e.V.	Claudia Roller
Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH	Dipl.-Ing. Heiko Loroff
Industriehafen Roßlau GmbH	Gunto Mörer
Cesko-saske pristavy s.r.o.	Veronika Samajova
Hafenbetrieb Aken GmbH	Peter Ziegler, Geschäftsführer
Stadt Aken (Elbe)	Hansjochen Müller, Bürgermeister
Brunsbüttel Ports GmbH	Sven Hagens
Evropská vodní doprava-Sped. s. r. o.	Lukás Hradský
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost	Astrid Swieter, Dezernatsleiterin Schifffahrt
NABLI	Dipl.-Ing. Yves Bloege
PRO Elbe	Hartmut Neuhaus
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg	Kurt Augustin
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg	Axel Loger
Deutscher Bundestag	Roman Fürtig
Deutscher Bundestag	MdB Jürgen Klimke
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost	Friederike Härtel

ORGANISATION/UNTERNEHMEN	NAME, POSITION
Samtgemeinde Elbtalaue	Jürgen Meyer, Samtgemeindebürgermeister
Landeshauptstadt Magdeburg	Rolf Warschun
Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.	Klaus Schröter
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Werner Eckelt, ÖPR-Vorsitzender
Botschaft der Tschechischen Republik	Mgr. Petr Hostalek, Botschaftsrat, Leiter Abt. Wirtschaft u. Handel
Botschaft der Tschechischen Republik	Mgr. Andrea Krupickova, MA Abt. Wirtschaft und Handel
Verein zum Schutz der Kulturlandschaft und des Eigentums im Elbtal e.V.	Günter Hölzer
Verein zum Schutz der Kulturlandschaft und des Eigentums im Elbtal e.V.	Manfred Kruse, Vorstand
Handelskammer Hamburg	Christine Beine, stellv. Geschäftsführerin
Hamburg Port Authority	Gerhard Pieplow
Biosphärenreservationsverwaltung Mittelelbe	Andreas Regner
HTAG Häfen und Transport AG	Dr. Dietmar Rehmann
Biosphärenreservationsverwaltung Niedersächsische Elbtalaue	Prof. Dr. Johannes Prüter
Evangelische Kirche in Mitteldeutschland	Dr. Hans-Joachim Döring, Umweltbeauftragter
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Dr. Birgit Esser
Stadt Wittenberge	Dr. Oliver Hermann, Bürgermeister
Stadt Wittenberge	Dr. Tobias Werner, Wirtschaftsförderung
Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Brandenburg	Heike Garbe
Deutscher Bundestag	Peter Lehmann
Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau	Reinhard Schröter
WWF Deutschland	Dr. Diana Pretzell
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost	Thomas Gabriel
BUND-Elbprojekt	Iris Brunar
WELL Consulting	Pavel Obrdlik, Vizedirektor
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Dr. Fritz Kohmann
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Hubert Finke, Leiter, Außenbezirk Wittenberge
BUND-Elbprojekt	Dr. Ernst Paul Dörfler
BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH	Peter Stäblein
Deutsche Umwelthilfe e.V.	Ines Wittig
DWhG Deutsche Wasserhistorische Gesellschaft e.V.	Dipl.-Ing. Lothar Tölle Ingo Seubert
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Ulf Möbius, Außenbezirksleiter
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Joachim Abratis, Amtsleiter
Landesverband Motorbootsport Sachsen-Anhalt e.V.	Uwe Gerlach, Präsident
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Bettina Kalytta, Amtsleiterin
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Hans Bärthel
Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt Sachsen-Anhalt	Ulrike Hursie
Salzlandkreis	Dipl.-Ing. Jutta Röseler, Kreisrätin
Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt	Dr. Christiane Röper
Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt	Klaus Rehda, Präsident
Bündnis 90 / Die Grünen	MdL Christoph Erdmenger
Evangelische Kirche in Deutschland	Oberkirchenrat Detlef Rückert
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	Ina Lück
PRO Elbe	Hans-Eberhard Franze
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Rüdiger Richter
Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V.	Peter Werder
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	Martin West

ORGANISATION/UNTERNEHMEN	NAME, POSITION
ZukunftsAgentur Brandenburg	Josef Wienen
Atelier Bernburg Landschaftsarchitekt	Prof. Erich Buhmann
Deutscher Ruderverein e.V.	Ina Holtz
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost	Kati Erlecke
Hochschule Magdeburg-Stendal	Claudia Bartnik
Bündnis 90 / Die Grünen	Andrea Schubert
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	Rolf-Dieter Dörr
Deutsche Binnenreederei AG	Dr. Werner Knoll
Deutsche Binnenreederei AG	Stanislaw Wittkowski
BCF Börde Container Feeder GmbH	Hergen Hanke
Mitteldeutsche Elbeschwimmer	Dipl. Wirtsch. Ing. Claus-Rainer Wolter
Deutsche Binnenreederei AG	Renate Kloßek
Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg	Kristine Eberhardt
Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg	Georg Peter
Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg	Henrik Täger
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Jörg Weise
BUND e.V.	Winfried Lücking
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg	Dietmar Wermke
Internationale Kommission zum Schutz der Elbe	Veronika Bekele
Internationale Kommission zum Schutz der Elbe	Pavel Knotek
Internationale Kommission zum Schutz der Elbe	Dr. Slavomír Vosika
Landkreis Wittenberg	Gerald Redlich
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Wolfgang Weber
	Holger Pietzsch
Landkreis Lüneburg	Manfred Nahrstedt, Landrat
Amt für das Biosphärenreservat	Anke Hollerbach
i&p Systeme	Dipl.-Ing. Jens Roth
European River-Sea-Transport Unions e.V.	Günter Hartkopf, Generalsekretär
Zellstoff Stendal Transport GmbH	Andreas Josefowicz
Evangelische Kirche in Deutschland	Kerstin Jacob
BUND Berlin e.V.	Tilman Heuser
Bundesamt für Naturschutz	Bernd Neukirchen
Landkreis Stendal	Rainer Diebel
Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.	Dipl.-Ing. Rolf Lack
Architekturbüro Kreher	Gerhard Kreher
PRO Elbe	Dr. Angela Stephan, Sprecherin
Sächsischer Landtag	MdL Gisela Kallenbach
	Dr. Jochen Esser
	Dr. Reinhard Stephan
Feriendorf & Paddelabenteuer	Manfred Bühnemann, Inhaber
Ruderverband Schleswig-Holstein	Dr. Thomas Haarhoff
Otto-von-Guericke-Gesellschaft	Dr. Jürgen Zimmermann
Bündnis 90 / Die Grünen	Dr. Gregor Zündorf
PRO Elbe Dessau	Peter Fischer
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.	Carl-Wilhelm Bodenstein-Dresler, Landesgeschäftsführer
Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz	Doris Schupp
Přístav Pardubice a.s.	Dr. Michael Skalicky
Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt Sachsen-Anhalt	Wilhelm Pieper
Landesverbund Motorsport Sachsen-Anhalt	Detlef Kohnert, Vizepräsident

ORGANISATION/UNTERNEHMEN	NAME, POSITION
CSPL a.S.	Pavel Hamalcik
European Barge Union	Lubomir Fojtu
CSPL a.S.	Milan Raba
Bundesanstalt für Wasserbau	Dipl.-Ing. Petra Faulhaber
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin	Frauke Bathe
Landtag Sachsen-Anhalt	Dipl.-Biol. Ralf Bergmann
Landtag Sachsen-Anhalt	Caroline Görisch
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt	Bernhard Hintzen
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt	Dr. Heiko Maly
Evangelische Kirche in Mitteldeutschland	Oberkirchenrat Albrecht Steinhäuser
Rhederei der Saale-Schiffer AG	Ernst-Wilhelm Wehlmann, Vorstand
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Otto Brattke
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Jochen Kies
Biosphärenreservat Mittelbe	Peter Dombusch
B. Dettmer Reederei GmbH	Gerald Hartmann
Vereinigte Schiffsvereine von Alsleben und Umgebung	Martin Wojtaszek, Schiffsführer
Evangelische Landeskirche Anhalts	Pfarrer Albrecht Lindemann
NaturFreunde	Hella Ueberschaer, Umweltreferentin
Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.	Uwe Klemm
NABU-Elbezentrum	Dr. Peter Neuhäuser
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	Martin von Ivernois, Referatsleiter
Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt Sachsen-Anhalt	Thomas Kunstmann
Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt Sachsen-Anhalt	Julia Zimmerhäkel
Rhederei der Saale-Schiffer AG	Wolfgang Rößler
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt	Heinz-Jürgen Braune
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Petra Bethge
Bistum Magdeburg	Dr. Wendelin Bücking
BUND Sachsen-Anhalt e.V.	Oliver Wendenkamp, Landesgeschäftsführer
ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center	Markus Nölke, Geschäftsführer
Landesforstbetrieb Sachsen-Anhalt	Bernd Dost, Leiter
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost	Dipl.-Ing. Sven Riekenberg
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Dipl.-Ing. Konstantin Heidrich
Deutsche Binnenreederei AG	Heiko Tominski
	Carmen Köbel
	Harald Köbel
	Thomas Thierschmann, freiberuflicher Umweltingenieur
Staatskanzlei Sachsen-Anhalt	Ulf Zietlow
Ředitelství vodních cest	Jan Skalický
Ministerstvo Dopravy	Jan Vlcek, Direktor
Deutscher Bundestag	MdB Ulrich Petzold
Deutscher Bundestag	Raschid El Khafif
Kammerunion Elbe/Oder	Gregor Stein

Pressestimmen

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Nr. 017/13 | Berlin, 05.03.2013

Gemeinsame Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Eckpunkte für Gesamtkonzept Elbe vorgestellt

Unter dem Motto „Gemeinsam einen Fluss gestalten“ hat am 5. März 2013 die Flusskonferenz Elbe in Magdeburg stattgefunden

Der Bund und die an der Elbe liegenden Bundesländer haben heute in Magdeburg Eckpunkte für ein zukünftiges Gesamtkonzept Elbe vorgestellt. Mit dem Gesamtkonzept sollen die unterschiedlichen Ansprüche an die Elbe gleichberechtigt miteinander abgewogen, die schifffahrtliche Nutzung gewährleistet und die Grundlagen des Naturhaushalts weiterentwickelt werden.

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann und die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesumweltminister, Katherina Reiche hatten die Konferenz heute gemeinsam eröffnet. An der Konferenz nahmen ca. 200 Vertreter des Bundes, der Länder, der Wirtschaft, der Umweltorganisationen, sowie von Bürgerinitiativen und der Kirchen teil. Der Parlamentarische Staatssekretär Ferlemann betonte: „Die Elbe ist eine sensible Flusslandschaft und gleichzeitig eine Wasserstraße, die die Nordsee mit Tschechien verbindet. Die unterschiedlichen Interessen müssen in Einklang gebracht werden. Die Eckpunkte sind ein gelungener Auftakt, um das Potenzial für Wirtschaft und Umwelt zukünftig ausgewogen nutzen zu können.“

Das Bundesverkehrsministerium leitet die Entwicklung des Gesamtkonzepts gemeinsam mit dem Bundesumweltministerium. Das Gesamtkonzept soll dabei in einem transparenten Verfahren unter Einbeziehung der Interessenverbände erstellt werden. Die Umsetzung des Gesamtkonzepts erfolgt gemeinsam mit den Bundesländern, die für wesentliche Teile des Konzepts wie den Hochwasserschutz und die Wasserbewirtschaftung zuständig sind.

Die Parlamentarische Staatssekretärin Katherina Reiche sagte: „Die Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe sind ein wichtiger Meilenstein für die schifffahrtliche Nutzung und den Umweltschutz. Mit der Flusskonferenz konnten Fortschritte für ein gemeinsames Verständnis und einen breiten Konsens zur Weiterentwicklung des Elberaumes erreicht werden. Diese Chance sollte genutzt werden, um die Zukunft der Elbe zum Wohle von Natur und Menschen gemeinsam zu gestalten.“

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit •

Kurzlink: www.bmu.de/N49875/

Evangelischer Pressedienst

Bundesregierung verspricht Gesamtkonzept für die Elbe

Umwelt

Bundesregierung verspricht Gesamtkonzept für die Elbe Rund 200 Teilnehmer bei Flusskonferenz in Magdeburg

Magdeburg (epd). Nach 20 Jahren Debatte über Ausbauarbeiten will die Bundesregierung Ende 2013 ein Gesamtkonzept zur Entwicklung der Elbe vorlegen. Die Leitlinien sollen bis Herbst auf Grundlage eines Eckpunktepapiers erarbeitet werden, das am Dienstag bei einer "Flusskonferenz Elbe" in Magdeburg vorgestellt wurde. Bei der Tagung sei ein mehr auf Konsens ausgerichteter Ton in die Debatte eingezogen, sagte der anhaltische Kirchenpräsident Joachim Liebig, der einer der Moderatoren war, zum Abschluss der Konferenz. Zudem habe eine realistische Einschätzung etwa der Situation der Wasserstände und der Grenzen der Schifffahrt an Bedeutung gewonnen, fügte Liebig hinzu. Auch sei "in Teilen" seine Kritik und die von Bürgerinitiativen an der mangelnden Einbeziehung aufgenommen worden. Der Vorsitzende des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Hubert Weiger, sagte, das Eckpunktepapier sei nicht das Ende, sondern der Beginn eines öffentlichen Dialogs, der in verschiedensten Kreisen moderiert werden müsse. Bislang hätten nur die evangelischen Kirchen die Plattform für Diskussionen geboten.

Wie der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesbauministerium, Enak Ferlemann (CDU), erläuterte, sollen an der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Bundesländer, Kommunen, Bürgerinitiativen und die Kirchen beteiligt werden. Bei dem Gesamtkonzept gehe es nicht um Ausbau oder Staustufen, sondern um ökologisch verträgliche "Erhaltungsarbeiten". Dabei handele es sich etwa um die Erhöhung von Buhnen und "Seitenbauwerke". Die größten Kapazitätsreserven beim Güterverkehr lägen in Deutschland bei der Binnenschifffahrt, für die eine bestimmte Wassertiefe vorhanden sein müsse.

Das Eckpunktepapier wurde von einer Bund-Länder-Kommission erarbeitet. Laut der Strategie soll beispielsweise durch "Unterhaltungsmaßnahmen" eine Fahrrinnentiefe von 1,60 Meter bei Niedrigwasser angestrebt werden. Finanzielle Fragen spielen in dem Papier keine Rolle. Ferlemann rechnet bei einer Umsetzung mit Kosten zwischen 80 und 100 Millionen Euro. Ein Kabinettsbeschluss sei nicht nötig, aber das Konzept müsse sich im Bundesverkehrswegeplan wiederfinden. Die Fahrrinnentiefe von mindestens 1,60 Meter wurde auch bei der Tagung von Vertretern von Schifffahrtsverbänden und Häfen gefordert.

Die Parlamentarische Staatssekretärin im Umweltministerium, Katherina Reiche (CDU), sagte, bei dem Konzept sollen alle Ansprüche der Schifffahrt und der Ökologie abgewogen in Einklang gebracht werden. "Wir können den Fluss weiterentwickeln und auch erhalten, wenn es gelingt, eine breite politische und gesellschaftliche Unterstützung vor allem von Umweltverbänden, Bürgerinitiativen und Kirchen zu bekommen", betonte Reiche. Sachsen-Anhalts Bau- und Verkehrsminister Thomas Webel (CDU) appellierte an alle Beteiligten, nicht auf Maximalforderungen zu bestehen.

Kirchenpräsident Liebig äußerte sich zuversichtlich, zu einem "trägfähigen Konzept für Jahrzehnte" zu kommen. Der Schlüssel dafür sei aber eine Beteiligung aller Interessengruppen. Die Kontroverse zwischen Wirtschaft und Ökologie sei nicht unauflöslich. Vor Beginn hatte Liebig die Konferenz kritisiert. Aus Sicht der elbanliegenden Kirchen könne sie nur der Auftakt zu einem Diskurs unter Beteiligung der Bürgerinitiativen und weiterer Interessierter sein, sagte er dem Evangelischen Pressedienst (epd).

Veranstalter der Konferenz war die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost im Auftrag der Bundesministerien für Verkehr und Umwelt. Die rund 200 Teilnehmer von Behörden und Verbänden kamen aus mehreren Bundesländern sowie aus Tschechien. Umweltvereine, Bürgerinitiativen und Kirchen fordern seit fast 20 Jahren ein Gesamtkonzept für die Flusslandschaft Elbe.

epd ost wie bue

Veröffentlicht auf epd (<http://www.epd.de>)

NABU begrüßt Ergebnisse der Flusskonferenz

Notwendigkeit ökologischen Hochwasserschutzes wird allgemein anerkannt

Der NABU begrüßt grundsätzlich die Ergebnisse der Flusskonferenz. „Die Notwendigkeit eines ökologischen Hochwasserschutzes zur Verhinderung künftiger Flutkatastrophen wird nach dem heutigen Tag wohl auch im Bundesverkehrsministerium niemand mehr bestreiten“, sagte NABU-Bundesgeschäftsführer Gerd Billen. Es ist ein Verdienst der Bundesregierung, an diesem Punkt die Initiative ergriffen und eine konzertierte Aktion von Bund, Ländern und Kommunen sowie den deutschen Nachbarn gestartet zu haben. „Das bisherig vorherrschende Kirchturmsdenken hat beim Hochwasserschutz in Europa viel Schaden angerichtet“, so Billen.

Das Fünf-Punkte-Programm zum Hochwasserschutz, auf das sich die an der Flusskonferenz beteiligten Bundesministerien verständigt haben, enthält nach Auffassung des NABU viele richtige Ansätze. Dazu gehörten vor allem die Rück- und Neugewinnung natürlicher Überschwemmungsflächen und der Verzicht auf neue Siedlungs- und Gewerbeflächen in Überschwemmungsgebieten. „Auch die Umwandlung von Acker- in Grünland ist spätestens nach dem jüngsten Massenfischsterben an der Havel eine überfällige Konsequenz“, sagte der NABU-Bundesgeschäftsführer.

Als besonders erfreulich bewertet Billen den Verzicht auf den von der bayerischen Landesregierung geforderten Staustufenausbau an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Auch die Ankündigung, den geplanten Ausbau der Elbe noch einmal komplett auf den Prüfstand zu stellen, findet die Zustimmung des NABU. „Die verordnete Denkpause wird auch bei den bisherigen Befürwortern zu der Erkenntnis führen, dass ein Ausbau der Unteren Mittelelbe ökologischer und ökonomischer Blödsinn ist“, so Billen. Der NABU-Bundesgeschäftsführer fordert Bund, Länder und Kommunen auf, die heute formulierten Vorhaben zügig und konsequent in politisches Handeln umzusetzen.



10. Apr. 2013, 11:05
Diesen Artikel finden Sie online unter
<http://www.welt.de/114139721>

05.03.13

Bund und Länder wollen Schiffsverkehr auf der Elbe fördern

Magdeburg - Auf der Elbe zwischen Geesthacht bei Hamburg bis zur tschechischen Grenze wollen Bund und Länder die Bedingungen für die Containerschifffahrt verbessern. Bislang würden nur rund 1,5 Prozent der Güter aus den großen Häfen über die Elbe ins Hinterland transportiert, Ziel seien 5 Prozent, sagte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, am Dienstag in Magdeburg. Ein Gesamtkonzept für den Fluss - inklusive aller ökologischen Aspekte - solle bis Herbst stehen. Als Vorstufe wurde am Dienstag ein Eckpunktepapier diskutiert. Experten kamen dazu zu einer Flusskonferenz der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost zusammen.

[Infos zur Flusskonferenz Elbe](http://dpaq.de/7q28Q) (Link: <http://dpaq.de/7q28Q>)

dpa-infocom GmbH

Neues Deutschland

Wasser marsch für weiteren Flussausbau

Bund verkündet auf Elbekonferenz faktisches Ende des Baustopps

Von Hendrik Lasch, Magdeburg

Eigentlich sollte am Dienstag in der sachsen-anhaltinischen Hauptstadt Magdeburg ein Konzept beschlossen werden, wie Verkehr und Ökologie an der Elbe besser zu vereinen sind. Tatsächlich verkündete der Bund aber das Ende eines elfjährigen Baustopps am Fluss.

Die Absicht ist eigentlich ehrenwert: An der Elbe sollen die »umweltverträgliche verkehrliche Nutzung« und der Erhalt eines »wertvollen Naturraums« besser in Einklang gebracht werden. So steht es im Entwurf eines Gesamtkonzepts für den Fluss, der am Dienstag auf einer Konferenz zur Zukunft der Elbe in Magdeburg vorgestellt wurde. Jahrelang gab es Streit, ob die Elbe vor allem dem Gütertransport dienen soll oder ob sie als einer der letzten frei fließenden Flüsse Europas geschützt und touristisch genutzt werden soll. Die Verfasser des Papiers, darunter die Bundesministerien für Verkehr und Umwelt, sind »überzeugt«, dass die Konflikte zu lösen sind. Dumm nur, dass der hehre Anspruch torpediert wurde, noch bevor das Konzept offiziell verteilt war. Die Elbe müsse »so ertüchtigt werden, dass sie mehr Verkehr aufnehmen kann«, sagte Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, am Rande der Veranstaltung. Zwar sei ein Bau von Stautufen nicht erforderlich. Buhnen aber müssten verlängert und erhöht werden, wozu auch Planfeststellungsverfahren notwendig seien. Damit, sagte Iris Brunar vom Umweltverband BUND, sei »der Ausbaustopp von 2002 faktisch beendet«. Das Papier, ergänzte ihr Kollege Paul Ernst Dörfler vom BUND-Elbeprojekt, diene offenbar nur der »Verschleierung« der Wiederaufnahme der Bauarbeiten.

Die waren bis 2002 durchgeführt worden mit dem Ziel, die Elbe ganzjährig für Binnenschiffe befahrbar zu machen. Ufer wurden mit Schotter befestigt, Buhnen so gesichert, dass Wasser in die Fahrrinne strömte, die zudem ausgebaggert wurde.

Dennoch ging das Frachtvolumen stets weiter zurück: Derzeit werden bei Magdeburg 780 000 Tonnen im Jahr transportiert, bei Dresden nur 380 000 Tonnen. Umweltschützer kritisieren, die Baumaßnahmen dienten im Kern nur der Arbeitsbeschaffung für Bundesbehörden wie die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost. Dann kamen das Elbehochwasser im Jahr 2002 und mit ihm starke Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Ausbaus, für den ein Moratorium verkündet wurde. Die WSD gibt sich geläutert: »Wir sind nachdenklich geworden«, sagte Präsident Thomas Menzel, der in Magdeburg gar von einem »Paradigmenwechsel« sprach: Ökologie und Durchlässigkeit des Stroms seien heute wichtiger als der Flussausbau.

An einem Strang zu ziehen scheinen Wasserbauer und Umweltschützer aber nur an manchen Abschnitten des Flusses - dort, wo sich der Strom in den Untergrund eingräbt. Um bis zu 1,50 Meter liegt die Sohle teilweise unter dem Niveau von 1850. Das hat Folgen für Auenwälder, die austrocknen, aber auch für Brücken und Kaimauern, die unterspült werden. Flussschützer mahnen seit Jahren; nun sollen Taten folgen: Für ein 17 Kilometer langes Pilotprojekt bei Klöden im südlichen Sachsen-Anhalt wird sich der Bund um die nötigen 25 Millionen Euro kümmern, kündigte Ferlemann an.

Anderswo aber sollen genau die technischen Bauwerke ertüchtigt werden, von denen auch Experten einräumen, dass sie maßgeblich für die Erosion verantwortlich sind. So will der Bund den niedersächsischen Abschnitt zwischen Dömitz und Hitzacker ertüchtigt wissen, um künftig Schiffe mit drei Lagen Containern fahren zu lassen. Nur so, sagt Ferlemann, sei das Ziel zu erreichen, dass künftig 5 statt 1,5 Prozent der im Hafen Hamburg anlandenden Fracht auf dem Wasser weiterbefördert werden könne.

Umweltschützer sind empört, und auch das Land Niedersachsen stellt sich quer. Die dortige neue rot-grüne Landesregierung wünscht nur den Ausbau des Elbe-Seitenkanals; der Landtag hat dies einstimmig beschlossen. Um eine entsprechende Passage im Eckpunktepapier wurde deshalb gestern bis zuletzt gerungen. Für den BUND-Experten Paul Ernst Dörfler ist deshalb klar, dass der Kampf um die Elbe mit dem Papier nicht beigelegt ist: »Er wird sich wieder verschärfen.«

Mitteldeutschland - 05.03.2013

Elbe-Konferenz

Bund und Länder wollen Schiffsverkehr auf der Elbe fördern

Von Hendrik Kranert-Rydzky

Niedersachsen und die Umweltverbände lehnen ein Papier von Bund und Ländern für die ökologische und ökonomische Nutzung des Flusses ab. Doch bereits zu Beginn der Konferenz musste konstatiert werden, dass Anspruch und Wirklichkeit derzeit nicht in Einklang zu bringen sind.

Magdeburg/MZ.

„Gemeinsam einen Fluss gestalten“ - die Wasserstraßenverwaltung des Bundes hatte hehre Ziele für die Elbe-Konferenz am Dienstag in Magdeburg ausgegeben: Nach zwei Jahrzehnten völlig festgefahrener Diskussionen um die ökologische und ökonomische Zukunft des Flusses sollte nun mit einem von allen Anrainer-Ländern und den Bundesministerien verabschiedeten Eckpunkte-Papier eine neue Ära beginnen. Doch bereits zu Beginn der Konferenz musste konstatiert werden, dass Anspruch und Wirklichkeit derzeit nicht in Einklang zu bringen sind.

Niedersachsen blockt

Das hat zwei Gründe. Der eine ist in der niedersächsischen Landespolitik zu suchen, der andere bei den Umweltverbänden. Bereits vor der Konferenz war Niedersachsen aus der Riege der Anrainerländer ausgeschert. Die neue rot-grüne Regierung hatte erklärt, aus Kostengründen einen Ausbau der Elbe zwischen Hitzacker und Dömitz nicht mehr zu verfolgen. Neu ist das zwar nicht; es gibt einen einstimmigen Landtagsbeschluss aus dem Jahr 2007. Doch mit dem Regierungswechsel bekräftigte das Land nun noch einmal, nicht auf die Elbe, sondern auf den Ausbau des Elbe-Seitenkanals zu setzen.

Die Umweltverbände werteten das nur als Diskussionsgrundlage gedachte Eckpunkte-Papier gar als Ärgernis: „Der Kampf um die Elbe ist mit diesem Konzept weiter verschärft worden“, betonte der Elbe-Experte des BUND, Ernst-Paul Dörfler. Zum einen hätten die Umweltverbände keine Möglichkeit gehabt, an dem Papier mitzuarbeiten, klagte neben Dörfler auch Angela Stephan, Sprecherin des Vereins „Pro Elbe“. Zum anderen habe der Bund auf der Konferenz erstmals eingeräumt, dass alle Maßnahmen zum Erhalt der Schifffbarkeit nichts gebracht hätten. „Daher kündigt man jetzt erstmals den Ausbau des Flusses an, den es nie geben sollte“, so Dörfler.

Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), erklärte, dass es „einige Ertüchtigungsmaßnahmen mit Quer- und Längsbauwerken“ geben soll. Damit soll das „dauernde Baggern“ in flachen Flussteilen, das jährlich 25 Millionen Euro kostet, beendet werden. Der Ausbau, für den Ferlemann zehn Jahre veranschlagt, soll bis zu 100 Millionen Euro kosten. Ziel sei es, dass „künftig mehr Verkehr auf der Elbe fahren kann“. Bislang würden nur 1,5 Prozent aller Container im Hamburger Hafen über die Elbe verschifft, Ziel seien fünf Prozent, sagte Ferlemann.

1,60 Meter bleiben Utopie

Bei diesen Zahlen werde vergessen, dass die Elbe ein Niedrigwasser-Fluss sei, der unter den zunehmenden Trockenperioden leide, sagte BUND-Vorsitzender Hubert Weiger. Der Versuch, die Elbe auf eine durchgängige Fahrrinnentiefe von 1,60 Meter zu bringen, sei bereits gescheitert. Tatsächlich werden nur 1,20 bis 1,30 Meter erreicht - zu wenig für zweilagige, geschweige denn dreilagige Containerverbände.

Dennoch lehnen die Umweltverbände Eingriffe in den Fluss nicht generell ab - aber aus ganz anderen Gründen. Da die Elbe wegen Staustufen und Schleusen weniger Kies und Sand transportiert, wegen langer Buhnen jedoch schneller fließt, fräst der Fluss sein Bett immer tiefer. So drohen Auenlandschaften trocken zu fallen. „Wir fordern seit Jahren, dass da was passiert“, sagte Dörfler. Ein Pilotprojekt für einen 17 Kilometer langen Abschnitt zwischen Torgau und Wittenberg habe die Wasserstraßenverwaltung in der Schublade. Wenn der Bund die nötigen 25 Millionen Euro gebe und das Planfeststellungsverfahren erfolgreich sei, könne man anfangen, sagte Behördenleiter Thomas Menzel - frühestens in drei Jahren.

Artikel URL: <http://www.mz-web.de/mitteldeutschland/elbe-konferenz-bund-und-laender-wollen-schiffsverkehr-auf-der-elbe-foerdern,20641266,22009388.html>

Kommentar zum Ausbau der Elbe: <http://www.mz-web.de/meinungen/kommentar-zum-ausbau-der-elbe-versenkte-millionen,20641344,22014974.html>

Saale: <http://www.mz-web.de/mitteldeutschland/saale-schiffahrt-vor-aus-,20641266,22016214.html>

Volksstimme,
Mittwoch,
6. März 2013,
Sachsen-Anhalt,
Seite 2

Elbe steht vor Ausbau für Containerschiffe

Neues Gesamtkonzept soll Interessen von Wirtschaft und Umweltverbänden in Einklang bringen

Der Bund will die Elbe fit machen für mehr Containerverkehr. Umweltverbände sind dagegen. Ein neues Gesamtkonzept soll den seit Jahren andauernden Konflikt beenden.

Von Christopher Kissmann und Jens Schmidt
Magdeburg • Bund und Länder wollen die Bedingungen für die Containerschifffahrt auf der Elbe verbessern. Bis zum Herbst soll dazu ein Gesamtkonzept vorgelegt werden. Dem Vernehmen nach strebt das Bundesverkehrsministerium an, die Elbe in die mittlere Ausbaukategorie einzustufen. Künftig sollen fünf Prozent der Güter aus den großen Häfen über die Elbe ins Hinterland transportiert werden (bisher 1,5 Prozent). Dafür soll in die nötige Wassertiefe für Containerschiffe (1,60 Meter) investiert werden.

Umweltverbände wie der BUND und Bürgerinitiativen wollen Eingriffe in den weitgehend naturbelassenen Fluss jedoch verhindern. „Wir müssen die herausragende ökologische Qualität erhalten“, sagte Hubert Weiger gestern auf der Elbe-Flusskonferenz und forderte eine stärkere Fokussierung auf andere Transportwege wie die Bahn.

Stefanie Kullmann vom Hamburger Hafen plädierte für den Ausbau: „Wir werden im Containerbereich viel Wachstum haben. Wir sind auf alle Verkehrswege angewiesen und brauchen Elbe und Elbe-Seitenkanal.“



Die Elbe soll für die Binnenschifffahrt ausgebaut werden. Umweltverbände kritisieren die Eingriffe.

Foto: dpa

Mit dem neuen Gesamtkonzept Elbe sollen die unterschiedlichen Standpunkte zu Ökologie und Ökonomie nun zusammengeführt werden. Umweltverbände und Bürgerinitiativen hatten sich in der Vergangenheit über die Nichtbeteiligung an den Entscheidungsprozessen beklagt.

Gemeinsam mit Bund und Ländern haben sie sich gestern auf ein Eckpunktepapier geeinigt. Gesucht sei nun ein Mediator zur Verständigung, sagte Rudolf Ley vom Bundesumweltministerium. Statt allgemeiner Statements

brauche es erste konkrete Maßnahmen vor der Sommerpause.

Sein Ministeriumskollege Fritz Holzwarth kündigte an: „Einen Ausbau allein zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse soll es nicht mehr geben.“ Wichtig seien mehr Transparenz und die frühzeitige Einbindung von Bürgerinitiativen. „Denn eines ist klar: Das Gesamtkonzept ist die letzte Chance, die Dinge an der Elbe zu bewegen. Lassen wir die verstreichen, bewegt sich nichts. Weder für die Schifffahrt noch für einen besseren Naturschutz.“ Seite 5

Die beiden Nadelöhre in der Elbe

In der Elbe sollen zwei Nadelöhre beseitigt werden. Problemstrecke 1 zwischen Dömitz und Lauenburg in Niedersachsen: Hier fließt der Fluss zu langsam, dadurch setzen Sande die Fahrrinne zu. Lösung: Buhnenbau. Buhnen verengen den Fluss, das Wasser fließt schneller.

die Elbe zu schnell. Der Fluss gräbt sich immer tiefer in die Landschaft ein. Das erschwert die Schifffahrt. Der sinkende Grundwasserspiegel schadet aber auch den Flusssauen – sie leiden unter Trockenheit. Lösung: Buhnen kappen und Altarme wieder öffnen.

Problemstrecke 2 zwischen Barby und Torgau: Hier fließt

Geschätzte Gesamtkosten für alle Vorhaben: 80 bis 100 Millionen Euro.

Prignitz-Kurier

MAZ | MITTWOCH, 6. MÄRZ 2013

Stadt begrüßt Dialog zur Flussschifffahrt

Wittenberger bei der Elbekonferenz

Von Andreas König

WITTENBERGE/MAGDEBURG | Die Elbe soll stärker für die Binnenschifffahrt genutzt werden. Laut dem Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Enak Ferlemann müsse der Anteil der Güter, die aus den großen Häfen über die Elbe transportiert werden, von derzeit 1,5 Prozent auf fünf Prozent steigen. Das verkündete der Staatssekretär gestern in einem Pressegespräch zur Elbekonferenz in Magdeburg, zu der die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost geladen hatte.

Zu den Teilnehmern gehörten auch der Wittenberger Bürgermeister Oliver Hermann sowie Hubert Finke, Leiter des Außenbezirks Wittenberge im Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg. „Bei der Konferenz prallten schon die unterschiedlichen Positionen aufeinander“, sagte das Wittenberger Stadtoberhaupt der MAZ. Immerhin sei es gut, dass die Elbschifffahrt und die damit zusammenhängenden Probleme nunmehr ressortübergreifend besprochen würden, sagte er. Zu den Teilnehmern der Konferenz gehörte auch die Staatssekretärin im Bundesumweltministerium Katharina Reiche.

Die Ergebnisse der Gesprä-

che zwischen Bund und Ländern sollen zunächst in ein sogenanntes Eckpunktepapier münden, das wiederum in ein Gesamtkonzept einfließen soll, erläuterte Ferlemann.

Der Verkehrsstaatssekretär nannte es ein Erfordernis, dass „ökologisch vertretbare Erhaltungsarbeiten“ an den Flussbauwerken vorgenommen werden müssten, um die erforderliche Fahrrinntiefe von 1,60 Meter zu gewährleisten. Zu diesem Zweck seien keine Staustufen geplant, wohl aber könne es erforderlich sein, Buhnen zu verlängern oder zu erhöhen. Das genau fordern Befürworter der Elbschifffahrt für die sogenannte Reststrecke zwischen Dömitz und Hitzacker.

Doch die Pläne riefen auch Kritiker auf den Plan. Unter anderem sagte der Geschäftsführer des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschlands (BUND), Hubert Weiger, bisherige Versuche, die Elbe zur ganzjährig schiffbaren Wasserstraße zu machen, seien gescheitert. Seit 1990 seien die Niedrigwasserperioden der Elbe länger und extremer geworden. Die Fortsetzung der bisherigen Elbepolitik wäre aus Sicht des BUND ein irreversibler Verlust der Flusslandschaft mit ihren Auenlandschaften.





Partner



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit



Kontakt Veranstalter:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost
Kristin Hildebrandt

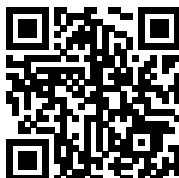
Gerhart-Hauptmann-Straße 16
39108 Magdeburg
Telefon 0391 2887-3117
www.wsv.de

Kontakt beauftragte Agentur:

MDKK Mitteldeutsche Kommunikations-
und Kongressgesellschaft mbH

Schleinufer 39
39104 Magdeburg
Telefon 0391 5353-9282

Bildnachweise:
Andreas Lander
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost
Fotolia Johas



Wir machen Schifffahrt möglich.
www.flusskonferenz-elbe.wsv.de