

## Gesamtkonzept Elbe – Chance für die Schifffahrt kurz vor zwölf

# Schnelle Umsetzung nötig

**In der Fachwelt ist die Ober- und Mittel-elbe nicht gerade als zuverlässiger Transportweg bekannt. Im Fokus stehen häufig Extremsituationen wie Eis, Hoch- und Niedrigwasserperioden. Gerade bei Hochwasser erhält der Fluss durch die zum Teil dramatischen Auswirkungen hohe Aufmerksamkeit. Öffentliche Schuldzuweisungen, wie zum Beispiel der verkehrliche Ausbau der Elbe, erfolgen umgehend. Diese führten in der Vergangenheit oft zu übereilten politischen Schlussfolgerungen – im Fall der Elbe zu einem Ausbau- und Unterhaltungsmoratorium nach dem Hochwasser 2002. Auch wenn sich im Nachgang herausstellte, dass die Ursachen kaum oder nicht im verkehrlichen Wasserbau lagen, wurde es dennoch eingehalten.**

In Folge dessen kamen die Maßnahmen zur Beseitigung der Einschränkungen für die Schifffahrt, die bis 2001 stattfanden, zum Erliegen. Erst seit 2004/05 wurden wieder Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt, allerdings nur um den Zustand der Elbe auf dem Niveau von 2001 zu erhalten. Veränderte Abflussbedingungen wurden nicht berücksichtigt, moderne wasserbauliche – oft auch ökologisch verbesserte – Lösungen wurden kaum angewandt und Forderungen des Umwelt- und Naturschutzes massiv in den Vordergrund gebracht. Aufgrund des völlig unzureichenden Unterhaltungszustandes der Wasserstraße wirkten sich Niedrigwasserperioden immer dramatischer für die Schifffahrt aus. Folgerichtig sank die Zahl der beförderten Güter – für die Gegner der Schifffahrt ein willkommener Grund, die Elbe als Wasserstraße in Frage zu stellen.

Andererseits bleibt unbestritten, dass die Elbe als Bundeswasserstraße – nicht zuletzt auch aus völkerrechtlichen Verpflichtungen heraus – zu erhalten ist. Als Bestandteil des TEN-T-Korridors „Orient-East-Med“ ist sie im Kernnetz europäischer Wasserstraßen enthalten und stellt für einige Produzenten den einzigen Zugang zu ihren Märkten dar. Für 30 % der im Rahmen einer Untersuchung (Elbschifffahrtsstudie, Magdeburg 2015) befragten Unternehmen ist der Zugang zur Elbe von hoher oder sogar existentieller Bedeutung und sichert damit Arbeitsplätze im Elbstromgebiet.

Um den vorgenannten Widerspruch aufzulösen, wurde auf Initiative des Bundesumwelt- und des Bundesverkehrsministeriums mit den Anrainerländern im Jahr 2010 ein Eckpunktepapier für die Erstellung eines Gesamtkonzeptes Elbe (GK Elbe) erarbeitet, in dem „die unterschiedlichen Ansprüche gleichberechtigt miteinander abgewogen, die schiffahrtliche Nutzung des Gewässers weiterhin ermöglicht und die Grundlagen des Naturhaushaltes weiterentwickelt und verbessert werden“ sollen. Die Beteiligung von Interessenverbänden erfolgte zunächst in Form eines Runden Tisches, ab Herbst 2015 durch ein Beratergremium.

Schließlich wurde das GK Elbe am 17. Januar 2017 durch das Bund-Länder-Gremium verabschiedet. Das stellt einen wichtigen Meilenstein für die Beendigung des seit über einem Jahrzehnt andauernden Stillstandes an der Elbe dar. Es ist gelungen, in einem langen und überwiegend schwierigen Abstimmungsprozess eine Leitlinie mit definierten Themenfeldern zu formulieren. Auf dieser Basis wird es möglich konkrete Vorhaben zu erarbeiten und um-



Stefan Kunze | Bild: HHM | Marc Ihle

zusetzen, die sowohl wasserwirtschaftliche und verkehrliche als auch ökologische Wirkungen erzielen.

Wie alle Kompromisse ist auch dieser für beide Seiten mit Zugeständnissen verbunden, doch nur dadurch konnte die Zustimmung aller beteiligten Parteien erreicht werden. Aus schiffahrtlicher Sicht positiv ist die durchgängige Betrachtung der Elbe von der deutsch-tschechischen Grenze bis Geesthacht. Mit der Aktualisierung des Gleichwertigen Wasserstandes (GLW) wurde dem

aktuellen Abflussverhalten der Elbe Rechnung getragen. Was im Prozess erkannt werden musste: Vom GLW kann die Abladetiefe nicht unmittelbar abgeleitet werden. Wichtig für die Schifffahrt ist allein die nutzbare Fahrrinntiefe. Die angestrebten Verbesserungen im Niedrigwasserbereich sollen an durchschnittlich 345 Tagen bis zu 20 cm mehr nutzbare Wassertiefe bewirken, die Zuverlässigkeit der Wasserstraße wird erhöht. Zusätzliche Bedeutung erhalten bessere, digitale Informationen zur Fahrrinne, mit denen die Schiffer in die Lage versetzt werden, den optimalen Fahrweg zu bestimmen, die Beladung des Schiffes zu optimieren und bei Begegnungseinschränkungen andere Schiffe zu erkennen.

Bleibt die Frage nach der Umsetzung des GK Elbe: Um künftig als Handlungsgrundlage für die Verwaltung dienen zu können, bedarf es der Zustimmung durch den Bundestag. Die soll noch vor der Sommerpause eingeholt werden. Auf dieser Basis kann dann die konkrete Planung einzelner Vorhaben in einem definierten Anschlussprozess erfolgen.

Bei der Umsetzung wird sich erweisen, wie tragfähig der Konsens tatsächlich ist. Die Stellungnahmen einzelner Verbände lassen auch zukünftig eine überaus kritische Auseinandersetzung zu einzelnen Vorhaben erwarten. Zu hoffen bleibt, dass es gelingt, die bekannten Schwachstellen der Elbe zu beseitigen – mit Vorteilen für die Umwelt und die Schifffahrt und letztendlich für die Wirtschaftskraft im Elbraum. Der Zeitkorridor ist extrem knapp – für die Schifffahrt ist es kurz vor zwölf, daher müssen die entsprechenden Vorhaben umgehend umgesetzt werden.

[www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis](http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis)

Stefan Kunze, Vorstandsvorsitzender Elbe Allianz e. V. | Repräsentant Deutschland-Ost Hafen Hamburg Marketing e. V.

