

Verein zur Förderung des
Elbstromgebietes e.V.



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



**Schlussfolgerungen
und
Handlungsempfehlungen
des Elbschiffahrtstages 2006
am 8. September 2006 in Riesa**

auf Basis des Gutachtens

**„Das schiffahrtsaffine Potenzial des
Elbstromgebietes und seine
Entwicklungsmöglichkeiten“**

der

LUB Consulting GmbH
Logistik und Betriebswirtschaft im Verkehrswesen ■

Mit einem Masterplan Güterverkehr und Logistik will die Bundesregierung erstmals ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept für Güterverkehr und Logistik zur Stärkung des Standortes Deutschland vorlegen. Durch die besondere Dynamik des Seehafens Hamburg und die überdurchschnittliche wirtschaftliche Entwicklung im Einzugsgebiet der Elbe und der Tschechischen Republik stellt sich die Frage, welche Rolle die Binnenschifffahrt auf der Elbe im Kontext des Masterplans einnehmen kann. Der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. hat gemeinsam mit dem Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V. und dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. die LUB Consulting GmbH beauftragt, dieser Frage gutachterlich nachzugehen. Das im September 2006 vorgelegte Gutachten kommt zu folgenden

Schlussfolgerungen

Im Vergleich zur Situation vor dem Auguthochwasser 2002 konnte trotz der anhaltend instabilen Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe das Niveau der Binnenschiffstransporte im Elbstromgebiet weitgehend gehalten und in Teilbereichen auch gesteigert werden. Dennoch hat sich die derzeit fehlende Perspektive zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen bereits **störend auf arbeitsteilige Wirtschaftsprozesse im Einzugsgebiet von Mittel- und Oberelbe** ausgewirkt.

Die politische Entscheidung zu minimalen Unterhaltungsmaßnahmen, mit denen die **nicht hinreichenden Schifffahrtsbedingungen von vor 2002 längerfristig manifestiert** werden sollen, hat zu einer **Abwanderung von Schiffsraum** geführt. Nunmehr stehen auch bei günstigen Wasserständen nicht mehr genügend Schiffe zur Verfügung.

In der Wahrnehmung der betroffenen Transportunternehmen vollziehen sich auch die gegenwärtig auf den Zustand von 2002 orientierten Unterhaltungsmaßnahmen nur schleppend. Insbesondere fehlt der Nachweis, dass die **komplizierten und langwierigen Abstimmungsprozeduren** vor einfachen Instandhaltungsmaßnahmen tatsächlich die praktische Umsetzung beeinflussen.

Insgesamt haben sich durch die temporäre Einstellung der Flussunterhaltung bis Mitte 2004 die **Schifffahrtsbedingungen bei Niedrigwasser verschlechtert**, da der hierdurch entstandene Maßnahmenüberhang durch den „normalen“ Instandhaltungsbedarf überlagert wird.

Zwischenzeitlich wurde auch nochmals die **Hochwasserneutralität des Gesamtkonzepts gemäß BVWP 1992** gutachterlich bestätigt, ohne dass dieses Ergebnis die politische Entscheidung beeinflusst hat. Vielmehr ist nach den vorliegenden Informationen zum Fachkonzept zur Unterhaltung der Elbe ein direkter Bezug zur Hochwasserproblematik nur bedingt erkennbar. Im Vordergrund stehen flussökologische Aspekte. Wirtschaftliche Bedürfnisse werden weitgehend ausgeblendet.

Anhand der bislang vorliegenden Ergebnisse detaillierter schiffbaulicher Expertisen ist davon auszugehen, dass **innovative Schiffstypen** zwar helfen könnten, die gegebenen

Randbedingungen temporär besser zu nutzen. Sie sind jedoch nachweislich nicht in der Lage, die vorhandenen Ausbau- und Unterhaltungsdefizite an den Fahrrinnenverhältnissen der Elbe zu kompensieren.

Bei **konventionellem Schiffsraum** ist speziell auch für die Elbe/Labe keine Tendenz zu Neubauten erkennbar. Daher ist die von der Bundesregierung zugunsten der deutschen Binnenschifffahrt beschlossene **Änderung des §6b Einkommenssteuergesetz (EStG)** im Elbstromgebiet bislang weitgehend wirkungslos geblieben. Ein Förderprogramm zur Modernisierung des noch vorhandenen flachgehenden Schiffsraumes z.B. mit neuzeitlichen Motoren wäre ein erster, notwendig zu gehender Schritt.

Die Nutzung der Binnenschifffahrt erfolgt ausschließlich nach kommerziellen Kriterien wie Kosten und Zuverlässigkeit der Transporte. Daher muss definitiv davon ausgegangen werden, dass die Binnenschifffahrt nur dann zum Gütertransport eingesetzt wird, wenn dies die **wirtschaftlichste** Variante ist. Jeder durch Niedrigwasser eingeschränkte Schiffstransport wirkt sich daher aufgrund der deutlichen Mehrkosten für Ersatzverkehre unmittelbar negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Verloader aus.

Für Betreiber und Nutzer von Häfen im Elbstromgebiet bestand vor dem Auguthochwasser 2002 **Planungssicherheit** bezüglich der Verbesserung der durchgängigen Schiffbarkeit der Elbe zwischen tschechischer Grenze und Geesthacht bis **2008**. Hieraufhin wurden sowohl öffentliche Investitionen in die Infrastruktur der Binnenhäfen als auch private Investitionen in schiffsaffine Produktions- und Umschlaganlagen in den Häfen sowie in deren Umfeld getätigt. Diese Planungssicherheit fehlt nunmehr.

Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse ergeben, dass im Elbstromgebiet allgemein und im Bereich der Mittel- und Oberelbe insbesondere die **Nachfrage nach Binnenschiffs-transporten anhaltend stabil und in Teilbereichen steigend** ist.

In einer Gesamtbetrachtung kann daher davon ausgegangen werden, dass gegenüber der in Vorbereitung auf den BVWP 2003 korrigierten Güterprognose für die Elbe im **Zeithorizont 2015 eine zusätzliche Gutmenge von ca. 5,8 Mio. t** zu erwarten ist. Die Erhöhung ergibt sich einerseits durch die Verbesserung der Schifffahrt auf der Saale sowie andererseits durch zusätzliche Containerverkehre.

Insbesondere der **Containertransport** wird nach Einschätzung des Gutachters künftig auf besonderes Interesse der Akteure in den Nordseehäfen stoßen, da trotz umfangreicher Straßen- und Schienenausbaumaßnahmen im Seehafenumfeld Kapazitätsengpässe im Containerhinterlandverkehr nur gemildert, jedoch längerfristig nicht vermieden werden können. Da die Hinterlandanbindungen eines der wesentlichsten Kriterien im europäischen Seehafenwettbewerb bilden, bietet die deutliche Steigerung der Transportmengen der Binnenschifffahrt einen wirksamen Kapazitätswachst. Auch bei **Großraum- und Schwerguttransporten** ist eine weiter steigende Nachfrage zu erwarten.

Angesichts dieser Einschätzung sollte das gegenwärtige **Fachkonzept zur Unterhaltung der Elbe überarbeitet werden**. Insbesondere ist der hohe Aufwand für das Geschiebemanagement den nachhaltigen strombaulichen Maßnahmen gegenüber zu stellen. Darüber hinaus sollte berücksichtigt werden, dass Bühneninstandsetzung und

Geschiebemanagement für die Schifffahrtsbedingungen im Bereich der **Stadtstrecke Magdeburg** weitgehend ohne Wirkung bleiben. Somit bildet die Stadtstrecke auch mit der Umsetzung des Fachkonzepts einen neuralgischen Punkt für alle Verkehre oberhalb Magdeburgs.

Ohne nachhaltige wasserbauliche Maßnahmen am Gesamtlaf der Elbe sind für die heutigen Wirtschaftsunternehmen als Nutzer der Binnenschifffahrt schlechtere Standortbedingungen gegeben. Eine weitere Abwanderung von Schiffsraum wäre nur bedingt zu verhindern. Da eine Verlagerung auf die Schiene angesichts kostenmäßiger und technologischer Hemmnisse nur bedingt möglich ist, weisen die heutigen Rahmenbedingungen darauf hin, dass der Großteil der vom Schiffstransport verdrängten Gutmengen über die Straße transportiert werden wird.

Das Gutachten weist in überzeugender Weise auf, welch hohes Transportpotenzial die Elbe hat, sofern den wasserbaulichen Anforderungen nachgekommen wird. Im Einklang mit den Empfehlungen des Gutachtens spricht sich der Elbschifffahrtstag 2006 für folgende Handlungsempfehlungen aus:

Handlungsempfehlungen

Abstimmungsprozeduren bei Instandhaltungsmaßnahmen vereinfachen und beschleunigen. Dies kann z.B. durch geänderte Abgrenzung der Schadensklassen erfolgen, die bei vergleichsweise geringfügigen Instandhaltungsmaßnahmen den Abstimmungsaufwand reduzieren.

Schaffung einer Plattform für die binnenschifffahrtsaffine Wirtschaft im Elbstromgebiet. Dies sollte im Sinne einer Vernetzung der bestehenden lokalen bzw. regionalen Initiativen erfolgen (z.B. VFE, VHdS und SHV). Diese Plattform sollte im geplanten Fachbeirat der Wirtschaft zum Masterplan Güterverkehr und Logistik vertreten sein und eine enge Abstimmung mit dem „Forum Binnenschifffahrt und Logistik“ vorsehen.

Stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt in die Entwicklungsplanung des Hamburger Hafens mit dem Ziel der Stärkung des maritimen Standorts Deutschland. Vorrang sollte die detaillierte Prüfung der auf der Mittel- und Unterelbe vorhandenen Kapazitätsreserven im Containerverkehr haben, da sich die Hinterlandverbindungen in diesem Marktsegment künftig noch stärker als Merkmal im Standortwettbewerb der Seehäfen ausprägen werden. Daher wird es künftig umso wichtiger, vorhandene Kapazitäts- bzw. Entwicklungspotenziale und somit die Binnenschifffahrt - gleichwertig neben Schiene und Straße – optimal zu nutzen.

Liniendienste auch für konventionelle Binnenschiffsladungen einrichten, um auch bei Niedrigwasserständen verlässliche Transporte anbieten zu können. Hierfür bedarf es gemeinsamer Anstrengungen der Verlager, Binnenhäfen und Schifffahrtsunternehmen. Die

Erfahrungen, die bei Liniendiensten im Container- sowie Großraum- und Schwerguttransport gewonnen wurden, sollten hierfür genutzt werden. Die Umsetzung könnte z.B. in einem Pilotvorhaben umgesetzt werden, das durch Fördermittel tangiert wird.

Planfeststellungsverfahren für Streichlinienkorrektur im Bereich der Erosionsstrecke zwischen Coswig und Mühlberg eröffnen. Nur nach der in diesem Genehmigungsverfahren enthaltenen Umweltverträglichkeitsuntersuchung können die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt sicher beurteilt und ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen geplant werden.

Planfeststellungsverfahren Stadtstrecke Magdeburg mit dem Ziel einer objektiven und ergebnisoffenen Prüfung wiederaufnehmen. Sollte dieses Verfahren zu dem Ergebnis kommen, dass die Strombaumaßnahmen an der Stadtstrecke vertretbar sind, sollte diese Maßnahme realisiert werden, um den bereits nachgewiesenen wirtschaftlichen Nutzen in der Praxis tatsächlich realisieren zu können.

Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Fertigstellung der Bühnenverlängerung zwischen Dömitz und Hitzacker. Nur mit Fertigstellung dieser Strecke kann die Wirksamkeit des Gesamtsystems der Niedrigwasserregulierung auf der Elbe im vollen Umfang erreicht werden kann.

Die neu abzustimmenden und zu beschließenden Maßnahmen sollten in einen ganzheitlichen **Entwicklungsplan Elbe** einfließen, der alle gesellschaftlichen –insbesondere wirtschaftliche und ökologische – Belange hinreichend berücksichtigt und die Elbe als naturnahe und von der Sache her potenziell leistungsfähige europäische Wasserstraße nachhaltig sichert.