

### Kleine Anfrage mit Antwort

#### Wortlaut der Kleinen Anfrage

der Abgeordneten Miriam Staudte (GRÜNE), eingegangen am 28.01.2009

#### Befahrbarkeit der Elbe in Niedersachsen?

Verkehrsminister Hirche und Umweltminister Sander haben im Juni 2008 in einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister Tiefensee die Befahrbarkeit der Elbe thematisiert und den Ausbau und die Unterhaltung der Mittelelbe angesprochen. Auch der Bau eines neuen Schiffshebewerks in Scharnebeck wurde gefordert.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Befahrbarkeit der Mittelelbe in Niedersachsen - getrennt nach den Elbstrecken E 8 und E 9 - in den letzten 40 Jahren entwickelt, grafisch dargestellt an den Unterschreitungen der Fahrrinntiefe pro Jahr, bezogen auf
  - a) eine Fahrrinntiefe von 1,60 m,
  - b) auf eine Fahrrinntiefe von 2,80 m (voll abgeladenes Europaschiff) und
  - c) eine Fahrrinntiefe von 3,50 m (voll abgeladenes Großmotorgüterschiff)?
2. Wie hat sich die Befahrbarkeit der Mittelelbe in den letzten 20 Jahren mit Frachtschiffen inklusive transportierter Tonnen entwickelt, und wie sind eventuelle Tendenzen zu erklären?
3. Gibt es einen Zusammenhang zwischen dem Klimawandel, veränderten Abflussbedingungen und der Befahrbarkeit der Elbe?
4. Sind derartige Veränderungen zu erwarten, und wie wird darauf reagiert?
5. Teilt die Landesregierung die Einschätzung des Bundesamtes für Güterverkehr vom November 2007, dass die Güterschiffahrt aufgrund natürlicher Bedingungen (Niedrigwasser) der Elbe den Rücken gekehrt hat?
6. Teilt die Landesregierung die Einschätzung des Umweltbundesamtes (Positionspapier Elbe), wonach aufgrund des Klimawandels und der Niedrigwasserprobleme die Schifffahrt auf der Elbe grundsätzlich infrage gestellt werden muss?
7. Hält die Landesregierung den Ausbau und den Unterhalt zweier paralleler Wasserstraßen (Elbe-Seiten-Kanal und Elbe) für notwendig und volkswirtschaftlich sinnvoll?
8. Hält die Landesregierung die bis zum Jahr 2010 angestrebte Fahrrinntiefe der Elbe von mindestens 1,60 m an 345 Tagen im Jahr unter den aktuellen Pegelständen für realisierbar?
9. An wie vielen Tagen im Jahr wurden die 1,60 m Fahrrinntiefe in den letzten zehn Jahren in der niedersächsischen Elbe - einschließlich 2008 - unterschritten?
10. Hält die Landesregierung die bis zum Jahr 2010 angestrebte Fahrrinntiefe von 1,60 m für die Elbe (1,40 m Abladetiefe) für wirtschaftlich, wenn alternativ auf dem ESK schon jetzt Europaschiffe mit 2,50 m Abladetiefe fahren können und mit der geplanten Investition für das Schiffshebewerk Scharnebeck sogar Großmotorgüterschiffe fahren können?

11. Welche Ladungsmengen können Frachtschiffe transportieren, aufgeschlüsselt nach
  - a) Großmotorgüterschiffen,
  - b) Europaschiffen,
  - c) Schiffen auf der Mittelelbe mit einer Abladetiefe von 1,40 m (bei einer Fahrrinntiefe von 1,60 m)?
12. Welche Flussbaumaßnahmen sind konkret an der Elbe in Niedersachsen bis zum Jahr 2010 geplant (detaillierte Aufschlüsselung einschließlich Kostenumfang der geplanten Maßnahmen)?

(An die Staatskanzlei übersandt am 02.02.2009 - II/721 - 220)

### Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium  
für Umwelt und Klimaschutz  
- 17-01425-7-02-008 -

Hannover, den 28.04.2009

Am 19.06.2008 haben die Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie Umwelt und Klimaschutz, Minister Hirche und Minister Sander, den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung angeschrieben und sich bei der Bundesregierung dafür eingesetzt, dass „Unterhaltungsmaßnahmen an der Mittelelbe nur im notwendigen Umfang und unter Berücksichtigung ökologischer Erfordernisse erfolgen, weitere Ausbaupläne nicht mehr verfolgt werden und stattdessen ein verstärktes Augenmerk auf die Optimierung der Nutzbarkeit des Elbe-Seitenkanals gerichtet wird.“

Die Minister haben damit die in der Vergangenheit immer wieder im Landtag diskutierten Fragen der Unterhaltung und des Ausbaus der Mittelelbe sowie die Möglichkeiten zur Optimierung des Elbe-Seitenkanals gegenüber dem Bundesverkehrsminister thematisiert. Gleichsam sind die Minister Hirche und Sander mit diesem Brief der Entschließung des Landtages aus seiner 136. Sitzung vom 14.12.2007 (Drs. 15/4358) nachgekommen, in der die Landesregierung gebeten wurde,

- sich bei der Bundesregierung für eine Verbesserung der Anbindung der Seehäfen über Schiene und Wasserwege einzusetzen, und zwar insbesondere durch die Beseitigung des Engpasses für die Schifffahrt am Zugang zum Elbeseitenkanal durch Neubau eines weiteren Schiffshebewerkes oder einer Schleuse, nicht jedoch durch weiteren Ausbau der mittleren Elbe,
- gemeinsam mit den anderen Elbanrainerländern Länder übergreifende Konzepte zu entwickeln, um die einzigartige Flusslandschaft als Anziehungspunkt für naturnahen Tourismus, als Modellregion für Klimaschutz und nachhaltige Wirtschaftsentwicklung zu präsentieren und europaweit bekannt zu machen,
- sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass zwar notwendige Unterhaltungsmaßnahmen, nicht jedoch weitere Ausbaupläne unterstützt bzw. durchgeführt werden.

Auf die Antwort der Landesregierung vom 11.03.2009 zu diesem Beschluss wird verwiesen (Drs. 16/1026).

Zu dem dem Beschluss des Landtages vom 14.12.2007 zugrunde liegenden Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN „Kein weiterer Ausbau der Elbe - den Angriff auf die Auenlandschaft abwehren“ (Drs. 15/2609) hat die Landesregierung den Umweltausschuss des Landtages in seiner 79., 81. und 88. Sitzung der 15. Wahlperiode umfassend unterrichtet. Dabei hat die Landesregierung den Mitgliedern des Umweltausschusses auch nachfolgend aufgeführte Dokumente mit Hintergrundinformationen zur Unterrichtung zur Verfügung gestellt, die dieser Antwort als **Anlagen 1 bis 3** beigefügt sind.

- Anlage 1: Niedersächsisches Umweltministerium, 22.05.2006  
Unterhaltung und Ausbau der Elbe - Rückblick und aktueller Sachstand
- Anlage 2: Niedersächsisches Umweltministerium, 07.06.2006  
Unterrichtung des Umweltausschusses des Niedersächsischen Landtages am  
07.06.2006
- Anlage 3: Niedersächsisches Umweltministerium, 11.10.2006  
Vertiefende Informationen zur Unterhaltung und zum Ausbau der Mittel-  
elbe sowie zur Er-  
tückigung des Elbe-Seitenkanals

Minister Tiefensee hat in seiner Antwort vom 24.07.2008 auf das Schreiben der Minister Hirche und Sander ausdrücklich das klare „Bekenntnis zur Notwendigkeit der Nutzung der Elbe für die Bewältigung des wachsenden Gütertransports im Seehafenhinterlandverkehr bei gleichzeitiger Berücksichtigung der ökologischen Wertigkeit des Elbstromes“ begrüßt.

Zu den angesprochenen Unterhaltungsmaßnahmen respektive der Ablehnung weiterer Ausbaupläne führt Herr Minister Tiefensee in seiner Antwort vom 24.07.2008 wie folgt aus:

„Der Bundesverkehrswegeplan 2003 enthält keine Ausbaumaßnahmen an der Elbe zwischen Geesthacht und der Grenze zu Tschechien. Folglich gibt es weder Ausbauplanungen noch werden Ausbaumaßnahmen durchgeführt.“

Die verkehrlichen Ziele sind an der Elbe zwischen Geesthacht und der Grenze zur Tschechischen Republik ausschließlich darauf gerichtet, durch Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen an den vorhandenen Stromregelungsbauwerken sowie durch Maßnahmen der Geschiebemanagement, u. a. auch Baggerungen in der von Ihnen besonders angesprochenen sogenannten „Reststrecke“ bei Dömitz, den Status quo der Schifffahrtsverhältnisse vor dem Hochwasser vom August 2002 bis zum Jahr 2010 wiederherzustellen.“

Diese, dem Status quo entsprechenden verkehrlichen Unterhaltungsziele seien Teil der mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Mai 2005 abgestimmten Grundsätze für die Unterhaltung der Elbe und würden bei der Umsetzung „durch das enge Zusammenwirken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit den für die Belange der Wasserwirtschaft und des Naturschutzes zuständigen Landesbehörden - einschließlich der Biosphärenreservatsverwaltung - sicherstellen, dass der derzeitige gute ökologische Zustand der Elbe auch künftig gewahrt wird.“

Bei der Elbe handelt es sich um eine Bundeswasserstraße. Daher kann ein Großteil der Fragen lediglich mit Hilfe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes respektive dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beantwortet werden. Die Landesregierung verfügt nicht über die einschlägigen Informationen und ist von daher dazu weder fachlich in der Lage noch zuständig. Nach Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung angewiesen, derartige Anfragen der Länder/Länderparlamente künftig nicht mehr zu beantworten und stattdessen auf die Zuständigkeit des Bundes zu verweisen. Vor diesem Hintergrund ist eine Beantwortung der in der Zuständigkeit des BMVBS befindlichen Fragen in der Sache nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich.

Nachfolgende Antworten beziehen sich grundsätzlich auf den niedersächsischen Abschnitt der Unteren Mittel-  
elbe von der Staustufe Geesthacht, Flusskilometer 585,9, bis zur Landesgrenze nach Sachsen-Anhalt bei Schnakenburg, Flusskilometer 471,1.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1 und 2:

Siehe Vorbemerkungen

Zu 3 und 4:

Die Wehranlage Geesthacht wirkt sich in ihrer Stauwirkung größenordnungsmäßig bis zum Elbkilometer 550, der Ortschaft Bleckede, aus. Für diesen Abschnitt der Elbe kann schon alleine deshalb kein Zusammenhang zwischen Klimawandel und der Befahrbarkeit der Elbe hergestellt werden. In dem in Frage 6 zitierten „Positionspapier Elbe“ (Die Elbe: Schifffahrt und Ökologie ausgewogen miteinander verbinden) des Umweltbundesamtes werden „häufigere Niedrigwasser in den Sommerhalbjahren für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen angenommen“. Für den Niedersächsischen Abschnitt der Elbe wird diese Annahme nicht getroffen. Der Landesregierung liegen derzeit keine gegenteiligen Daten, die eine Kausalität zwischen Klimawandel und der Befahrbarkeit des Niedersächsischen Elbabschnittes begründen, vor.

Grundsätzlich können sich Klimaänderungen auch auf das Abflussregime von Gewässern auswirken.

Die Staatssekretäre der Elbeministerkonferenz haben am Rande der Amtschefkonferenz am 19.11.2008 in Speyer zur Herstellung eines wirksamen Hochwasserschutzes und Fortführung der in den Ländern laufenden Deichsanierungsprogramme an der Elbe beschlossen, den maßgebenden Abfluss  $HQ_{100}$  am Pegel Wittenberge von dem Wert  $4\,000\text{ m}^3/\text{s}$  auf den Wert  $4\,545\text{ m}^3/\text{s}$  bei einem dazugehörigen Wasserstand von  $W:799\text{ cm}$  heraufzusetzen. Dieser Beschluss wurde unter dem Vorbehalt getroffen, dass die noch ausstehenden Rechengänge der Sensitivitätsuntersuchungen der Bundesanstalt für Gewässerkunde zur Ermittlung der Wasserspiegellagen keine gravierenden Änderungen ergeben. Bei gravierenden Änderungen sind zwischenzeitliche Planungen, Planfeststellungsbeschlüsse und Baumaßnahmen auf den endgültig festgelegten Bemessungshochwasserstand anzupassen.

Zu 5:

Siehe Vorbemerkungen

Zu 6:

Die Landesregierung teilt diese Auffassung nicht. Schon allein die touristischen Belange der Schifffahrt werden für den Niedersächsischen Abschnitt der Elbe auch in der Zukunft eine signifikante Rolle spielen.

Zu 7:

Aus Landessicht besteht höchstes Interesse daran, dass die niedersächsischen See- und Binnenhäfen ihre Potentiale wirksam ausschöpfen. Dabei ist die Binnenschifffahrt ein wesentlicher Bestandteil eines integrierten Verkehrssystems. Ein wettbewerbsfähiger Wasserstraßentransport setzt eine intakte und leistungsfähige Infrastruktur voraus. Die Unterhaltung und Optimierung des Wasserstraßennetzes und insbesondere der Ausbau von Engpässen sind daher unbestritten eine verkehrspolitisch vordringliche Aufgabe.

Um diesem Ziel gerecht zu werden, ist es aus Sicht der Landesregierung unverzichtbar, die Elbe aufgrund des wachsenden Transportbedarfes auch in Zukunft für Gütertransporte zu nutzen. Die notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen müssen auf das Ziel ausgerichtet sein, wirtschaftliche Transporte per Binnenschiff weiterhin zu erhalten und dabei die ökologischen Anforderungen nicht zu vernachlässigen.

Darüber hinaus gilt es, die Kanäle durchgängig für das Großmotorgüterschiff, das übergroße Großmotorgüterschiff sowie für moderne Schubverbände befahrbar zu machen. Dem Elbe-Seitenkanal kommt dabei eine herausragende Verbindungsfunktion zum Hamburger Hafen zu, jedoch wird die Kapazität derzeit durch den Engpass des Schiffshebewerkes Scharnebeck sehr stark begrenzt. Von daher ist es erforderlich, den Elbe-Seitenkanal den Anforderungen der heutigen Binnenschifffahrt anzupassen und im Bereich Scharnebeck ein zweites Schiffshebewerk oder eine Schleuse zu realisieren.

Eine abschließende wirtschaftliche Bewertung obliegt jedoch der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in ihrer Zuständigkeit für den Ausbau und die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen. Insofern wird diesbezüglich auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Zu 8:

Mit entsprechenden wasserbaulichen Maßnahmen ist eine Fahrrinntiefe im Niedersächsischen Abschnitt der Elbe von 1,60 m an 345 Tagen/a grundsätzlich realisierbar. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Zu 9 und 10:

Siehe Vorbemerkungen

Zu 11:

- a) Großmotorgüterschiff  
(110 m Länge - 11,40 m Breite - 2,80 m Tiefgang - 2 400 t Tragfähigkeit)
- b) Europaschiff  
(85 m Länge - 9,50 m Breite - 2,80 m Tiefgang - bis 1 500 t Tragfähigkeit)
- c) Zu „Schiffe auf der Mittelbe mit einer Abladetiefe von 1,40 m (bei einer Fahrrinntiefe von 1,60 m)“ wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Zu 12:

Ich verweise auf die Vorbemerkungen sowie auf den Bundesverkehrswegeplan der Bundesregierung, der im Internet unter der Adresse [http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_15944/Bundesverkehrswege-plan-2003-Beschluss-der-Bundesregierung-vom-02.-Juli-2003.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_15944/Bundesverkehrswege-plan-2003-Beschluss-der-Bundesregierung-vom-02.-Juli-2003.pdf) bereit gestellt ist.

Hans-Heinrich Sander



## Anlage 1

Niedersächsisches Umweltministerium

Hannover, den 22.05.2006

## Unterhaltung und Ausbau der Elbe

### Rückblick und aktueller Sachstand

- Seit Beginn der 90-er Jahre verfolgt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes das Ziel,
  - zu DDR-Zeiten entstandene Schäden an den Strombauwerken der Mittel- und Unterelbe von der tschechischen Grenze bis Geesthacht durch **Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen** auf der Grundlage von vor dem Zweiten Weltkrieg ergangenen Planfeststellungsbeschlüssen zu beseitigen und damit den seinerzeitigen Ausbauzustand der Elbe wiederherzustellen,
  - durch **Ausbaumaßnahmen** in bestimmten Abschnitten die Fahrrinntiefe zu erhöhen und damit die Befahrbarkeit der Mittel- und Unterelbe weiter zu verbessern (wobei der Bau von Staustufen schon frühzeitig aus den Überlegungen ausschied),
  - durch **Geschiebezugaben** der Sohlerosion in ausgewählten Elbabschnitten zu begegnen (für Niedersachsen nicht relevant).
- Durch das Augusthochwasser 2002 und das diesjährige Hochwasser haben sich weitere Schäden ergeben, an deren Beseitigung die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ein zusätzliches Interesse hat.
- Die Herangehensweise der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bei der Verfolgung ihrer Ziele stieß seinerzeit auf erheblichen Unmut insbesondere bei den Natur- und Umweltverbänden. Zunehmend wurde aber auch Kritik von anderen Bundesbehörden (Bundesamt für Naturschutz, Umweltbundesamt) und den Elbe-Anliegerländern geübt. Neben dem Vorwurf mangelnder Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte und unzureichender Abstimmung mit Länderbehörden wurde teilweise auch die ökonomische Sinnhaftigkeit der Maßnahmen in Frage gestellt.
- Vor dem Hintergrund der entstandenen Schwierigkeiten kam es am 05.09.1996 zu einer von dem damaligen Bundesverkehrsminister Wissmann und diversen Naturschutzverbänden unterzeichneten **Erklärung zur weiteren Entwicklung der Elbe und des Elbe-Seitenkanals** (veröffentlicht als BT-Drs. 13/5805). In dieser Erklärung wurde festgestellt, dass die Zukunft der Binnenschifffahrt auf der Strecke Hamburg – Magdeburg – Tschechien in der Benutzung des Elbe-Seitenkanals liegt und dessen Nutzbarkeit u. a. durch Modernisierung der Schleuse Uelzen und Verlängerung der Schiffströge am Schiffshebewerk Scharnebeck verbessert werden sollte (Problematik jedoch: nicht veränderbare Brückenhöhen = Hemmnis für 3-lagigen Containerverkehr und technische Schwierigkeiten hinsichtlich der Trogverlängerung am Schiffshebewerk). Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an der Elbe sollten nach der Erklärung auf ein unum-

gängliches Maß reduziert und auf der Grundlage eines die ökologischen Erfordernisse berücksichtigenden Gesamtkonzeptes durchgeführt werden.

- Der Niedersächsische Landtag und die Niedersächsische Landesregierung haben in den beiden letzten Legislaturperioden Position gegen den Ausbau der Elbe und für eine Ertüchtigung des Elbe-Seitenkanals und eine ökologische Aspekte in hohem Maße berücksichtigende Unterhaltung der Elbe bezogen (u. a. Beschluss des Landtages vom 20.06.1996 / LT-Drs. 13/2064 sowie Schriftverkehr zwischen Staatskanzlei bzw. MU und dem Bund). Die Absicht, die so genannte 13 km lange „Reststrecke“ zwischen Dömitz und Hitzacker, für die keine alte Planfeststellung vorliegt, auszubauen, wurde kritisch gesehen (die „Reststrecke“ ist der einzige in Niedersachsen tatsächlich als Ausbauabschnitt anzusehende Bereich!). Zur Durchführung notwendiger Unterhaltungsmaßnahmen an der niedersächsischen Mittelelbe hatte das Land gegenüber dem Bund mehrfach sein Einvernehmen erklärt.
- Um den Forderungen der Elbe-Anliegerländer nachzukommen sowie die Zusammenarbeit zwischen den obersten Naturschutz- und Wasserbehörden der Länder und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu verbessern, wurde 2001 eine **Lenkungsgruppe WSV – Elbeländer** sowie eine Arbeitsgruppe mit später 3 Unterarbeitsgruppen eingerichtet, die Entscheidungshilfen zur Erleichterung der Abstimmungsverfahren zwischen den Wasser- und Schifffahrtsämtern und den Naturschutz- und Wasserbehörden der Elbeländer erarbeiten sollte.
- Nach dem Wechsel der Bundesregierung setzten sich Bundeskanzler Schröder und Bundesumweltminister Trittin für ein nochmaliges Überdenken der geplanten Strombaumaßnahmen ein. Im Koalitionsvertrag wurde ein Stopp des Ausbaus und aller ausbauähnlichen Unterhaltungsmaßnahmen verankert. Nach den Hochwasserereignissen im August 2002 gewann die Diskussion um die Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen im Bund und in den Ländern noch weiteren Auftrieb. Der Niedersächsische Landtag bekräftigte mit Beschluss vom 24.10.2002 / LT-Drs. 14/3822) in Anknüpfung an den o. g. Beschluss vom 20.06.1996 seine ablehnende Haltung gegenüber einem Elbausbau sowohl durch Staustufen als auch durch den so genannten „naturnahen, gemäßigten Ausbau“.
- Die Lenkungsgruppe WSV – Elbeländer und die zugehörigen Arbeitsgruppen setzten ihre Arbeit unter den veränderten bundespolitischen Rahmenbedingungen fort und haben Ende 2004 auftragsgemäß einen umfassenden, aus 4 Teilen bestehenden **Bericht mit dem Titel „Einschätzung wasserbaulicher Unterhaltungsmaßnahmen in Schutzgebieten der Elbe und Empfehlungen für die Erleichterung der Abstimmungsverfahren“** vorgelegt. Zu einer verbindlichen Einführung der in diesem Bericht enthaltenen Handlungsempfehlungen kam es allerdings angesichts der seinerzeit bevorstehenden Bundestagswahl nicht mehr. Von Bundes- und Länderseite wurden die Handlungsempfehlungen jedoch auch ohne förmliche Einführung bei konkreten Abstimmungsprozessen zugrunde gelegt.



- Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung arbeitete parallel unter Einbeziehung der Handlungsempfehlungen zusätzlich an folgenden Dokumenten:
  - **Grundsätze für ein Fachkonzept für die Unterhaltung der Elbe** (zwischenzeitlich für die WSD Ost verbindlich eingeführt)
  - **Fachkonzept für die Unterhaltung der Elbe**
  - **Allgemeine und spezielle Anweisungen für die Unterhaltung** (7 modellhafte Unterhaltungspläne für Referenzstrecken und Übertragung der Aussagen auf benachbarte ähnliche Bereiche)
  
- Im **Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom November 2005** ist festgehalten, dass die Sicherung und Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt für die Koalition ein zentrales Anliegen ist. Die deutsche Binnenschifffahrt „muss in den kommenden Jahren im Gesamtverkehrssystem deutlich an Bedeutung gewinnen“. Ziel ist es auch, „die seewärtigen und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen gezielt und koordiniert auszubauen.“ Es ist derzeit nicht erkennbar, dass aufgrund des Koalitionsvertrages neue, über das bisher bekannte Maß hinausgehende Maßnahmen für die Schifffahrt an der niedersächsischen Mittel- und Unterelbe in Angriff genommen werden sollen. Was den Fortbestand bzw. die weitere Bearbeitung der Handlungsempfehlungen sowie der genannten korrespondierenden Dokumente betrifft, bleibt die weitere Entwicklung abzuwarten.
  
- Im Mai 2006 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Bezugnahme auf den Koalitionsvertrag ein mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit abgestimmtes **Entwurfspapier mit dem Titel „Grundsätze für die Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen im Binnenbereich“** vorgelegt (Stand: 21.04.2006). Dessen Inhalte sind auch für die Elbe relevant. Es ist damit zurechnen, dass das Grundsatzepapier nach Abschluss der laufenden Abstimmung für die Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes verbindlich eingeführt werden wird.



## Anlage 2

## Unterrichtung des Umweltausschusses des Niedersächsischen Landtages am 07.06.2006

### Einführung

- Im Zusammenhang mit dem Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen (Drs. 15/2609) hat der Umweltausschuss am 22.05.2006 die Bitte geäußert, dass die Landesregierung zu einigen der darin enthaltenen Aspekte über den jeweiligen Sachstand berichtet. Folgende Themenkomplexe sind daher Gegenstand der Unterrichtung der Landesregierung:
    - Unterhaltung und Ausbau der Elbe (mit Rückblick und Information zum aktuellen Sachstand)
    - Elbe-Seiten-Kanal
    - Nachhaltige Wirtschafts- und Tourismusentwicklung im länderübergreifenden Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“
- Das Referat Häfen und Schifffahrt des MW hat dem MU im Hinblick auf die Umweltausschusssitzung Informationen insbesondere zum Elbe-Seiten-Kanal zugeliefert, die absprachegemäß mit vorgetragen werden.

### Unterhaltung und Ausbau der Elbe (Rückblick und aktueller Sachstand)

- Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes verfolgt seit Beginn der 90-er Jahre das Ziel,
  - zu DDR-Zeiten entstandene Schäden an den Strombauwerken der Mittel- und Unterelbe von der tschechischen Grenze bis Geesthacht durch **Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen** auf der Grundlage von vor dem Zweiten Weltkrieg ergangenen Planfeststellungsbeschlüssen zu beseitigen und damit den seinerzeitigen Ausbauzustand der Elbe wiederherzustellen,
  - durch **Ausbaumaßnahmen** in bestimmten Abschnitten die Fahrrinntiefe zu erhöhen und damit die Befahrbarkeit der Mittel- und Unterelbe weiter zu verbessern (wobei der Bau von Staustufen schon frühzeitig aus den Überlegungen ausschied),
  - durch **Geschiebezugaben** der Sohlerosion in ausgewählten Elbabschnitten zu begegnen (für Niedersachsen nicht relevant).

- Durch das Augusthochwasser 2002 und das diesjährige Hochwasser haben sich weitere Schäden ergeben, an deren Beseitigung die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ein zusätzliches Interesse hat.
- Die Herangehensweise der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bei der Verfolgung ihrer Ziele stieß seinerzeit auf erheblichen Unmut insbesondere bei den Natur- und Umweltverbänden. Zunehmend wurde aber auch Kritik von anderen Bundesbehörden (Bundesamt für Naturschutz, Umweltbundesamt) und den Elbe-Anliegerländern geübt. Neben dem Vorwurf mangelnder Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte und unzureichender Abstimmung mit Länderbehörden wurde teilweise auch die ökonomische Sinnhaftigkeit der Maßnahmen in Frage gestellt.
- Vor dem Hintergrund der entstandenen Schwierigkeiten kam es am 05.09.1996 zu einer von dem damaligen Bundesverkehrsminister Wissmann und diversen Naturschutzverbänden unterzeichneten **Erklärung zur weiteren Entwicklung der Elbe und des Elbe-Seitenkanals** (veröffentlicht als BT-Drs. 13/5805). In dieser Erklärung wurde festgestellt, dass die Zukunft der Binnenschifffahrt auf der Strecke Hamburg – Magdeburg – Tschechien in der Benutzung des Elbe-Seitenkanals liegt und dessen Nutzbarkeit u. a. durch Modernisierung der Schleuse Uelzen und Verlängerung der Schiffströge am Schiffshebewerk Scharnebeck verbessert werden sollte (Problematik jedoch: nicht veränderbare Brückenhöhen = Hemmnis für 3-lagigen Containerverkehr und technische Schwierigkeiten hinsichtlich der Troglverlängerung am Schiffshebewerk). Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an der Elbe sollten nach der Erklärung auf ein unumgängliches Maß reduziert und auf der Grundlage eines die ökologischen Erfordernisse berücksichtigenden Gesamtkonzeptes durchgeführt werden.
- Der Niedersächsische Landtag und die Niedersächsische Landesregierung haben in den beiden letzten Legislaturperioden Position gegen den Ausbau der Elbe und für eine Ertüchtigung des Elbe-Seitenkanals und eine ökologische Aspekte in hohem Maße berücksichtigende Unterhaltung der Elbe bezogen (u. a. Beschluss des Landtages vom 20.06.1996 / LT-Drs. 13/2064 sowie Schriftverkehr zwischen Staatskanzlei bzw. MU und dem Bund). Die Absicht, die so genannte 13 km lange „Reststrecke“ zwischen Dömitz und Hitzacker, für die keine alte Planfeststellung vorliegt, auszubauen, wurde kritisch gesehen (die „Reststrecke“ ist der einzige in Niedersachsen tatsächlich als Ausbauabschnitt anzusehende Bereich!). Zur Durchführung notwendiger Unterhaltungsmaßnahmen an der niedersächsischen Mittelelbe hatte das Land gegenüber dem Bund mehrfach sein Einvernehmen erklärt.
- Um den Forderungen der Elbe-Anliegerländer nachzukommen sowie die Zusammenarbeit zwischen den obersten Naturschutz- und Wasserbehörden der Länder und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu verbessern, wurde 2001 eine **Lenkungsgruppe WSV – Elbeländer** sowie eine Arbeitsgruppe mit später 3 Unterarbeitsgruppen eingerichtet, die Entscheidungshilfen zur Erleichterung der Abstimmungsverfahren zwischen den Wasser- und Schifffahrtsämtern und den Naturschutz- und Wasserbehörden der Elbeländer erarbeiten sollte.

- Nach dem Wechsel der Bundesregierung setzten sich Bundeskanzler Schröder und Bundesumweltminister Trittin für ein nochmaliges Überdenken der geplanten Strombaumaßnahmen ein. Im Koalitionsvertrag wurde ein Stopp des Ausbaus und aller ausbauähnlichen Unterhaltungsmaßnahmen verankert. Nach den Hochwasserereignissen im August 2002 gewann die Diskussion um die Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen im Bund und in den Ländern noch weiteren Auftrieb. Der Niedersächsische Landtag bekräftigte mit Beschluss vom 24.10.2002 / LT-Drs. 14/3822) in Anknüpfung an den o. g. Beschluss vom 20.06.1996 seine ablehnende Haltung gegenüber einem Elbaus- bau sowohl durch Staustufen als auch durch den so genannten „naturnahen, gemäßigten Ausbau“.
- Die Lenkungsgruppe WSV – Elbeländer und die zugehörigen Arbeitsgruppen setzten ihre Arbeit unter den veränderten bundespolitischen Rahmenbedingungen fort und haben Ende 2004 auftragsgemäß einen umfassenden, aus 4 Teilen bestehenden **Bericht mit dem Titel „Einschätzung wasserbaulicher Unterhaltungsmaßnahmen in Schutzgebieten der Elbe und Empfehlungen für die Erleichterung der Abstimmungsverfahren“** vorgelegt. Zu einer verbindlichen Einführung der in diesem Bericht enthaltenen Handlungsempfehlungen kam es allerdings angesichts der seinerzeit bevorstehenden Bundestagswahl nicht mehr. Von Bundes- und Länderseite wurden die Handlungsempfehlungen jedoch auch ohne förmliche Einführung bei konkreten Abstimmungsprozessen zugrunde gelegt.
- Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung arbeitete parallel unter Einbeziehung der Handlungsempfehlungen zusätzlich an folgenden Dokumenten:
  - **Grundsätze für ein Fachkonzept für die Unterhaltung der Elbe** (zwischenzeitlich für die WSD Ost verbindlich eingeführt)
  - **Fachkonzept für die Unterhaltung der Elbe**
  - **Allgemeine und spezielle Anweisungen für die Unterhaltung** (7 modellhafte Unterhaltungspläne für Referenzstrecken und Übertragung der Aussagen auf benachbarte ähnliche Bereiche)
- Im **Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom November 2005** ist festgehalten, dass die Sicherung und Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt für die Koalition ein zentrales Anliegen ist. Die deutsche Binnenschifffahrt „muss in den kommenden Jahren im Gesamtverkehrssystem deutlich an Bedeutung gewinnen“. Ziel ist es auch, „die seewärtigen und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen gezielt und koordiniert auszubauen.“ Es ist derzeit nicht erkennbar, dass aufgrund des Koalitionsvertrages neue, über das bisher bekannte Maß hinausgehende Maßnahmen für die Schifffahrt an der niedersächsischen Mittel- elbe in Angriff genommen werden sollen. Was den Fortbestand bzw. die weitere Bearbeitung der Handlungsempfehlungen sowie der genannten korrespondierenden Dokumente betrifft, bleibt die weitere Entwicklung abzuwarten.
- Im Mai 2006 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Bezugnahme auf den Koalitionsvertrag ein mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit abgestimmtes **Entwurfspapier mit dem Titel**

„Grundsätze für die Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen im Binnenbereich“ vorgelegt (Stand: 21.04.2006). Dessen Inhalte sind auch für die Elbe relevant. Es ist damit zurechnen, dass das Grundsätzepapier nach Abschluss der laufenden Abstimmung für die Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes verbindlich eingeführt werden wird.

- Die bisher dargestellten Aktivitäten bezogen sich im Wesentlichen auf die Unterhaltung der Elbe. Was die 13 km lange so genannte „Reststrecke“ zwischen Strom-km 508,1 bis Strom-km 521,1 betrifft, handelt es sich hier formal um ein **Ausbauvorhaben**, da hier nicht auf alte Planfeststellungsbeschlüsse zurückgegriffen werden kann. Nach Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost hat sich die jetzige Bundesregierung im Falle der Elbe noch nicht zum Thema Ausbau positioniert, so dass Planungsarbeiten noch nicht wieder aufgenommen worden sind. Nach dem am 12.06.2002 für den geplanten Reststreckenausbau durchgeführten Scoping-Termin ist die Planung wegen des Maßnahmenstopps nicht weitergeführt worden.

### Elbe-Seiten-Kanal

- Der Elbe-Seiten-Kanal dient als Anbindung der Seehäfen Hamburg und Lübeck an das deutsche Binnenwasserstraßennetz. Mit ihm ist eine von der Elbe weitgehend wasserstandsunabhängige Anbindung der niedersächsischen Industriereviere (Hannover, Braunschweig, Peine/Salzgitter) an die Seehäfen gewährleistet.
- Der Elbe-Seiten-Kanal wurde nach acht Jahren Bauzeit am 15.06.1976 für die Schifffahrt freigegeben. Markanteste Bauwerke sind das Schiffshebewerk bei Lüneburg mit einem Höhenunterschied von 38 m und die Schleuse Uelzen mit einer Höhendifferenz von 23 m.
- Auf Grund der Bauwerksabmessungen ist der Elbe-Seiten-Kanal nur mit Europaschiffen (85 m / 9,50 m / 2,50 m) oder Schubverbänden (180 m Länge) zu befahren. Wegen der auf 100 m begrenzten Troglänge am Schiffshebewerk können auf dem Elbe-Seiten-Kanal keine Großmotorgüterschiffe (110 m / 11,40 m / 2,80 m) fahren, Schubverbände müssen am Schiffshebewerk entkoppelt durchgeschleust werden.
- Die Landesregierung hat sich in der Vergangenheit für eine Optimierung und Anpassung des Elbe-Seiten-Kanals an die Anforderungen der heutigen Binnenschifffahrt eingesetzt und wird dies auch weiterhin tun. Hierfür sind allerdings Investitionen in ein neues Schiffshebewerk in Scharnebeck in einer Größenordnung von schätzungsweise 250 – 275 Mio. € erforderlich (gemäß Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte vom 22.05.2006). Einer Verlängerung der vorhandenen Tröge zur Ermöglichung der Passage von Großmotorgüterschiffen, wie sie früher einmal diskutiert wurde, sollen nach hiesigen Informationen technische (insbesondere statische) Gründe entgegen stehen. Was die Schleuse Uelzen betrifft, sind bereits Umbaumaßnahmen vorgenommen worden.

- Nach der Wiedervereinigung kam es zu einem deutlichen Aufschwung des Verkehrsaufkommens auf dem Elbe-Seiten-Kanal: Während in den 80er Jahren die transportierte Menge auf dem Elbe-Seiten-Kanal zwischen 4 und 5 Mio. t schwankte, ist inzwischen die transportierte Gütermenge auf über 8 – 9 Mio. t gestiegen. Grund hierfür sind verstärkte Mineralöllieferungen nach Magdeburg, Getreidelieferungen aus Sachsen-Anhalt nach Hamburg und der jetzt freie Verkehr von und nach Tschechien.
- Elbe-Seitenkanal: Passage Ladungstonnen Schiffshebewerk Scharnebeck (Berg- und Talfahrt zusammen) / Quelle Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte
  - 2004 8.006.876 Ladungstonnen
  - 2005 9.163.281 Ladungstonnen

### Wirtschafts- und Tourismusentwicklung

- Bei dieser Thematik sind 2 Ebenen zu betrachten:
  - Anstrengungen zur nachhaltigen Wirtschafts- und Tourismusentwicklung in den 5 am UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ beteiligten Bundesländern (in Niedersachsen zu betrachten also die laufenden Bemühungen zur Regionalentwicklung)
  - Länderübergreifende Bemühungen
- Eine vom Niedersächsischen Umweltministerium geleitete IMAK-Projektgruppe „Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtal mit Umfeld“ hat dem Handlungsauftrag aus der IMAK-Lenkungsgruppe Nordost-Niedersachsen entsprechend Überlegungen dahingehend angestellt, wie Chancen zur Entwicklung des Biosphärenreservates „Niedersächsische Elbtal mit Umfeld“ und seines Umfeldes besser genutzt und neue Perspektiven insbesondere für eine nachhaltige Regional-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung eröffnet werden können.
- In der Arbeitsgruppe ist man sich darüber einig geworden, **Leitsätze** für die Entwicklung des Biosphärenreservates einschließlich Umfeld zu erarbeiten und **Aktionsfelder** zu bestimmen, innerhalb derer **Handlungsschwerpunkte** definiert und konkrete **Projekte** entwickelt und umgesetzt werden.
- Zwischenzeitlich liegt ein zwischen den Arbeitsgruppenmitgliedern **einvernehmlich abgestimmter Entwurf eines Leitsatzepapiers** vor, der bei der letzten Sitzung der IMAK-Lenkungsgruppe am 29.04.2006 in Lüneburg gebilligt worden ist.
- Aus den Leitsätzen ergeben sich folgende **Aktionsfelder**, denen man sich gemeinsam verstärkt widmen will:
  - Natur und Landschaft
  - Nachhaltige Landnutzung

- Regional- und Wirtschaftsentwicklung
  - Tourismus
  - Kultur
  - Bildung
  - Wissenschaft und Forschung
  - Bürgernahe Verwaltung
- Die Arbeitsgruppe ist zurzeit dabei, die **Handlungsschwerpunkte** herauszuarbeiten, die das Land und die Region gemeinsam verfolgen wollen. Den Handlungsschwerpunkten sollen dann im Weiteren **Projekte** zugeordnet, an deren Verwirklichung ein gemeinsames Interesse von Region und Land besteht, deren Umsetzung realistisch erscheint und die sich positiv auf die Entwicklung der Region Nordost-Niedersachsen sowie das Biosphärenreservat und dessen Umfeld auswirken. Die IMAK-Plattform wird dabei die Gelegenheit bieten, sich im Ressortverbund um die jeweilige Mitteleinwerbung bzw. Projektfinanzierung sowie die Projektumsetzung zu kümmern. Einige bereits laufende Projekte werden in das Gesamtgefüge eingebunden.
  - Länderübergreifend gibt es ebenfalls eine Arbeitsgruppe (Arbeitsgruppe der obersten Naturschutzbehörden der am Biosphärenreservat beteiligten Länder), von der z.B. ein Rahmenkonzept für das UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ zu erarbeiten ist. Hervorzuheben sind außerdem die Aktivitäten der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Zusammenarbeit im Elbetal. Eine länderübergreifende Regionalplanung stößt an rechtliche und administrative Grenzen. Was die Tourismusentwicklung und das Tourismusmarketing betrifft, kann der Gesamttraum von rund 375.000 ha wegen zu berücksichtigender regionaler Schwerpunkte schwerlich einheitlich behandelt werden.



## Anlage 3

Niedersächsisches Umweltministerium

Hannover, den 11.10.2006

**Vertiefende Informationen  
zur Unterhaltung und zum Ausbau und der Mittelelbe sowie  
zur Ertüchtigung des Elbe-Seitenkanals**

Bei der 81. Sitzung des Umweltausschusses am 07.07.2006 hat die Landesregierung unter dem Tagesordnungspunkt 2 „Kein weiterer Ausbau der Elbe – den Angriff auf die Auenlandschaft abwehren“ (Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Drs. 15/2609) die Ausschussmitglieder ausführlich über die Themenbereiche „Unterhaltung und Ausbau der Mittelelbe“ sowie „Ertüchtigung des Elbe-Seitenkanals“ unterrichtet (vgl. hierzu Niederschrift über die 81. Sitzung des Umweltausschusses S. 6 – 8 sowie Anlage 1 zur Niederschrift).

Im Zuge der weiteren Ausschussberatung haben sich zu den beiden Themenkomplexen zusätzliche Fragestellungen ergeben, an deren Klärung der Ausschuss ein besonderes Interesse hat. Das Umweltministerium hat angeregt, hierzu Vertreter/innen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes im Ausschuss zu hören. Dies gilt insbesondere für die Fragen, die bundesverkehrspolitische Aspekte betreffen oder die sich auf Planungsgrundlagen und Planungsabsichten des Bundes, aktuell beabsichtigte Einzelmaßnahmen sowie Kostenvergleichs- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen für Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen beziehen. Der Bitte des Umweltausschusses entsprechend sind der Landtagsverwaltung geeignete Ansprechpartner benannt worden.

Außerdem hat das Niedersächsische Umweltministerium die von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost verbindlich eingeführten „**Grundsätze für ein Fachkonzept für die Unterhaltung der Elbe**“ sowie die Zusammenfassung des von der Lenkungsgruppe WSV – Elbeländer vorgelegten Berichtes „**Einschätzung wasserbaulicher Unterhaltungsmaßnahmen in Schutzgebieten der Elbe und Empfehlungen für die Erleichterung der Abstimmungsverfahren**“ zur Weiterleitung an die Ausschussmitglieder zur Verfügung gestellt. Zur Einordnung dieser Unterlagen in das System der Planungen der Bundeswasserstraßenverwaltung für die Unterhaltung und den Ausbau der Elbe hat der Umweltausschuss bereits zu einem früheren Zeitpunkt eine Übersicht erhalten (vgl. Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 79. Sitzung des Umweltausschusses am 22.05.2006, Grafik in der Anlage zu TOP 5).

Das Umweltministerium hat außerdem zugesagt, im Rahmen seiner Möglichkeiten im Vorfeld einer Anhörung von Vertretern des Bundes Erkundigungen zu einigen der aufgeworfenen Fragen einzuziehen und dem Ausschuss die dabei gewonnenen Informationen zugänglich zu machen.

Die nachstehenden Ausführungen basieren auf Auskünften der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lauenburg sowie auf Internet-Recherchen (insbesondere Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem ELWIS). Die Unterlage ist mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr abgestimmt.

### **Relevante Schiffsgrößen für Aus- und Neubaumaßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes**

Bei Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen werden unter Berücksichtigung der Randbedingungen der jeweiligen Wasserstraße heutzutage folgende Schiffstypen (Bemessungsschiffe) zugrunde gelegt:

- **Großmotorgüterschiff** (110 m Länge – 11,40 m Breite – 2,80 m Tiefgang)
- **Schubverband** (185 m Länge – 11,40 m Breite – 2,80 m Tiefgang)
- **Übergroßes Großmotorgüterschiff** (135 m Länge – 11,40 m Breite – 2,80 m Tiefgang)
- **Schubverband** (139 m Länge – 11,40 m Breite – 2,80 m Tiefgang)

Der Elbe-Seitenkanal ist seinerzeit so bemessen worden, dass dieser mit dem **Europaschiff** (Länge 85 m, Breite 9,50 m, Tiefgang 2,50 m) und mit herkömmlichen Schubverbänden befahren werden kann. Ein Befahren des Kanals mit dem Großmotorgüterschiff wäre möglich wenn dem nicht die zu geringe nutzbare Länge der Tröge des Schiffshebwerkes Scharnebeck entgegenstände (vgl. hierzu die Ausführungen zum Umbau des Schiffshebwerkes für das Großmotorgüterschiff).

### **Tiefgang, Abladetiefe, Einsinktiefe, Tauchtiefe, Kielfreiheit, Fahrwassertiefe**

Als **Tiefgang** bezeichnet man den Abstand zwischen dem tiefsten Punkt eines Schiffes in Ruhe und der Ebene des Wasserspiegels. Unter **Abladetiefe** versteht man den einem bestimmten Beladungszustand entsprechenden Tiefgang eines Schiffes im Ruhezustand. Durch innere und äußere Einwirkungen auf den Schiffskörper kommt es zu einem zusätzlichen Einsinken des Schiffes (Schiffsabsenk bzw. **Einsinktiefe**). Die Summe aus Tiefgang und Einsinktiefe wird als **Tauchtiefe** bezeichnet. Zwischen Gewässergrund und Schiffsboden ist unter Berücksichtigung des Tiefgangs und der Einsinktiefe ein Sicherheitsabstand einzurechnen, damit Schiffe nicht auf Grund laufen (notwendige **Kielfreiheit**, die mindestens

circa 20 cm betragen sollte). Die **Fahrwassertiefe** ist die vom jeweiligen Pegel des Gewässers bzw. der Fahrrinne abhängige, von der Schifffahrt nutzbare Tauchtiefe. Die Binnenschifffahrt muss Route und Beladung des Schiffes ausgehend von den in den amtlichen Bekanntmachungen (vgl. ELWIS) angegebenen Tauch- bzw. Fahrwassertiefen planen.

### **Anpassung von Schiffen an den Fluss**

Von Umwelt- und Naturschutzverbänden ist in der Vergangenheit immer wieder gefordert worden, die Schiffe an die Elbe anzupassen und nicht umgekehrt. Zwischenzeitlich liegt eine im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte Forschungsbericht der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e. V. Duisburg<sup>1</sup> mit dem Titel „**Technische und wirtschaftsangepasste Konzepte für flussangepasste Binnenschiffe**“ vom Juli 2004 vor. In diesem Bericht werden Möglichkeiten der Anpassung von Binnenschiffen untersucht. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass es zwar innovative Möglichkeiten zur Anpassung der Schiffe gäbe, diese aber unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht wirtschaftlich seien. Der Bericht kann im Internet unter der nachstehend genannten Adresse eingesehen werden (Download): [http://www.wsv.de/Schifffahrt/gutachten/Flussangepasste\\_Binnenschiffe/](http://www.wsv.de/Schifffahrt/gutachten/Flussangepasste_Binnenschiffe/)

### **Unterhaltungsziel für die Mittelelbe**

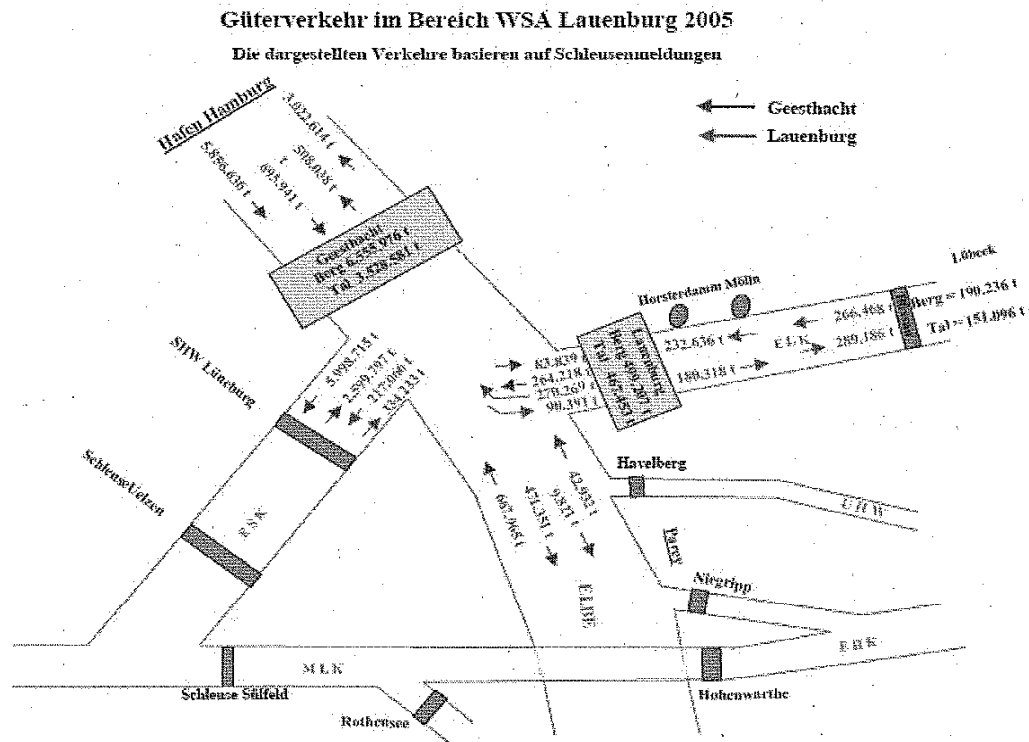
Das Unterhaltungsziel besteht darin, für die Schifffahrt **zwischen Geesthacht und Dresden eine durchgängige Fahrrinntiefe von 1,60 m unter dem so genannten Gleichwertigen Wasserstand 89 (GW 89)** und zwischen Dresden und Schöna von 1,50 m unter dem GW 89 zu gewährleisten. Der Gleichwertige Wasserstand 89 ist der Wasserstand in der Elbe, der im Mittel von 7 trockenen und mittleren Jahren zwischen 1973 und 1986 an durchschnittlich 20 eisfreien Tagen erreicht oder unterschritten wurde und eine Fahrrinntiefe von 1,60 m durchschnittlich an 345 Tagen im Jahr gewährleistet. Die Tiefenangabe 1,60 m darf nicht mit der tatsächlichen Gewässertiefe verwechselt werden.

Nach Aussage der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesverkehrsministerium Frau Karin Roth soll das Unterhaltungsziel bis 2010 erreicht sein (Quelle: Presseerklärung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Nr. 281/2006 vom 08.09.2006).

<sup>1</sup> Zwischenzeitlich heißt die Einrichtung „Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V.“ (DST)

### Schiffsverkehr auf der Mittelelbe

Die Anzahl der Schiffe, die die Mittelelbe befahren, sowie die transportierten Ladungstonnen lassen sich nicht gesamthaft angeben, sondern können nur für definierte Teilabschnitte aus Schleusenmeldungen annähernd ermittelt werden. Betrachtet man den 2005 über die Schleuse Geesthacht bergauf registrierten Schiffsverkehr (vgl. hierzu die nachstehende Abbildung) ist festzustellen, dass sich dieser zum überwiegenden Teil in den Elbe-Seitenkanal bewegt hat (5.998.715 t) und nur zu einem geringen Teil in den Elbe-Lübeck-Kanal und die Elbe weiter aufwärts. Auch im Falle von Talfahrten weist der Elbe-Seitenkanal gegenüber der Elbe ein deutlich höheres Güterschiffaufkommen auf.



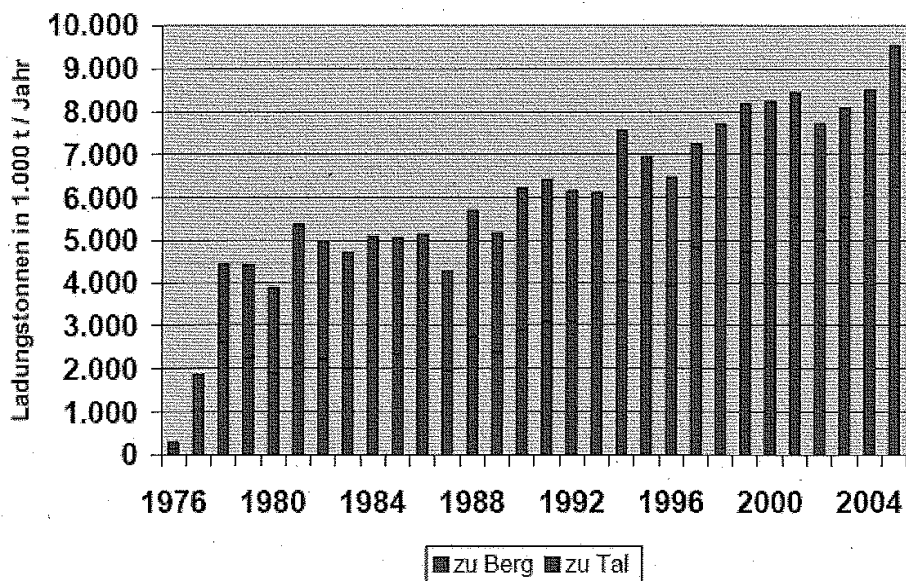
Quelle: Verkehrsbericht 2005 – Binnenschifffahrt in Zahlen. Herausgegeben von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (eingestellt im Internet: ELWIS)

Eine Übersicht über den Güterverkehr oberhalb der Schleuse Geesthacht mit seiner Aufteilung auf das gesamte Wasserstraßensystem im Elbebereich gibt die nachfolgende Abbildung.



### Schiffsverkehr auf dem Elbe-Seitenkanal

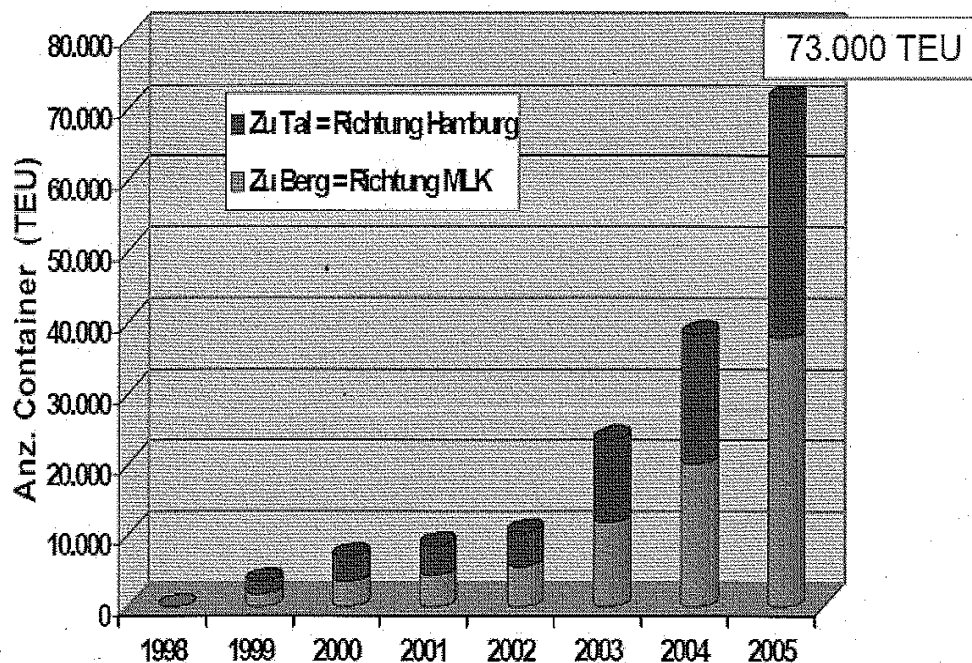
Die auf dem Elbe-Seitenkanal transportierten **Gütermengen** haben seit 1976 nahezu kontinuierlich zugenommen, wie die nachstehende Grafik zeigt<sup>2</sup> (Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte):



2005 betrug der Gesamtverkehr 9.522.948 Ladungstonnen.

<sup>2</sup> Bei Farbausdruck der Grafik sind Fahrten zu Berg und Tal unterscheidbar. Bei Schwarz-Weiß-Ausdruck ist ggf. nur die Summe von Berg- und Talfahrten erkennbar.

Der **Containerverkehr (Anzahl der transportierten Container)** hat sich wie in der nachfolgenden Grafik dargestellt entwickelt (Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte):



Die Anzahl der Schiffe, die den Elbe-Seitenkanal benutzt haben, stellt sich wie folgt dar (nur Frachtschiffs- und Güterverkehr):

Jahr	Anzahl der Schiffe	Prozentanteil Bergfahrt	Prozentanteil Talfahrt
2000	15.679	64 %	36 %
2001	13.461	69 %	31 %
2002	12.050	71 %	29 %
2003	12.155	73 %	27 %
2004	13.082	75 %	25 %
2005	13.250	69 %	31 %

Quelle: Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem (ELWIS)

Wie die Tabelle zeigt, wird der Elbe-Seitenkanal prozentual stärker für Bergfahrten benutzt. Für Talfahrten nutzen einige Schiffsführer lieber die Elbe.

### Umbau des Schiffshebewerkes Scharnebeck für das Großmotorgüterschiff

Das Schiffshebewerk Scharnebeck bei Lüneburg ist ein an Seilen geführtes Doppelsenkrechtthebwerk mit zwei unabhängigen Trögen, das einen Wasserstraßenhub von 38 m bewältigt. Jeder der beiden Tröge verfügt über eine nutzbare Länge von 100 m, eine Breite von 12 m und eine Wassertiefe von rd. 3,40 m. Das Schiffshebewerk kann maximal mit folgenden Schiffsgrößen befahren werden (Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte):

**Zulässige Länge, Breite und Abladetiefe  
der Fahrzeuge und Schubverbände**

Binnenschifffahrtsstraße	Fahrzeuglänge (m)	Fahrzeugbreite (m)	Abladetiefe (m)
<b>Elbe-Seitenkanal</b>			
Fahrzeuge	100,00	11,45	2,80
Schubverbände	185,00	11,45	2,80

Für die Anpassung an das Großmotorgüterschiff wäre eine Verlängerung der beiden Tröge um jeweils circa 5 m nutzbare Länge ober- und untertorseitig erforderlich. Dies ist aus statischen Gründen nicht möglich, da die Tragkonstruktion der Gegengewichtstürme einschließlich Gründung und Querriegelkonstruktion die zusätzlichen Lasten aus der erforderlichen Stahlkonstruktion (ca. 25 t) und der ca. 500 t zusätzlichen Wassermenge nicht aufnehmen und dies auch nicht durch Verstärkung erreicht werden kann.

Zur Frage, wann die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erkannt hat, dass das Schiffshebewerk nicht durch Trogverlängerung für das Großmotorgüterschiff hergerichtet werden kann, ist Folgendes mitzuteilen: Theoretische Überlegungen, die nutzbare Troglänge zu erweitern, sind im Jahr 2000 angestellt worden. Hierbei hat sich gezeigt, dass ein Umbau des Schiffshebewerkes technisch nicht machbar ist.

Die Problematik könnte nur durch einen Neubau des Schiffshebewerkes gelöst werden. Hierfür wären nach Einschätzung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte Investitionen in einer Größenordnung von schätzungsweise 250 – 275 Mio. € erforderlich.

### Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Schleuse Uelzen

Die 1976 in Betrieb genommene Schleuse Uelzen ist eine Schachtschleuse mit der ein Kanalsprung von 23 m überwunden wird. Zunächst wurde dort nur eine Kammer mit nutzbaren Abmessungen von 185 m Länge und 12 m Breite errichtet (= Schleuse Uelzen I). Wegen technische Probleme mit dieser Schleuse sowie im Hinblick auf die gewachsenen Verkehrsanforderungen insbesondere im Zusammenhang mit der Wiedervereinigung Deutschlands



und der Öffnung der osteuropäischen Märkte wurde zwischenzeitlich eine **zweite Schleusenkammer (= Schleuse Uelzen II)** mit nutzbaren Abmessungen von 185 m Länge und 12,50 m Breite gebaut, die voraussichtlich noch im Jahr 2006 in Betrieb genommen werden wird. Die alte Kammer soll zukünftig Belastungsspitzen abdecken.

### **Ausbau des Elbe-Seitenkanals für den dreilagigen Containerverkehr**

Um einen dreilagigen Containertransport auf dem Elbe-Seitenkanal zu ermöglichen, müsste eine **Anpassung aller höhenbeschränkenden Bauwerke** (Brücken, Sicherheits- und Sperrtore, Schleusendurchfahrten, Schiffshebewerk Scharnebeck) auf eine **Durchfahrtshöhe von 7 m über dem Betriebswasserspiegel** angepasst werden. 46 Brücken wären entweder um 1,75 m anzuheben oder neu zu errichten. Das Schiffshebewerk Scharnebeck müsste neu gebaut werden, da die bestehende Einrichtung aus statischen Gründen nicht für die für den dreilagigen Containerverkehr erforderliche Durchfahrtshöhe hergerichtet werden kann. Aufgrund der für die genannten Baumaßnahmen zu kalkulierenden Kosten in Milliardenhöhe verfolgt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eine Ertüchtigung des Elbe-Seitenkanals für den dreilagigen Containerverkehr derzeit nicht weiter.