

Verein zur Förderung des
Elbstromgebietes e.V.



Die Elbe – eine unverzichtbare Wasserstraße

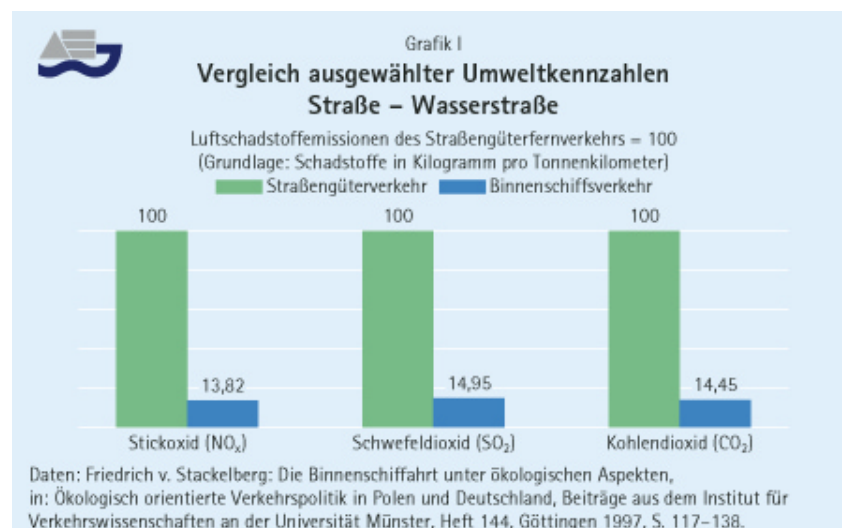
Positionspapier zum Baustopp
an der Elbe



I. Verkehrswachstum umweltfreundlich gestalten

Bis 2025 erwartet die EU-Kommission für den heutigen EU-Verkehrsraum einen Anstieg des Güterverkehrs um über 70 Prozent. Dabei wird sich der Strukturwandel von Massengut- hin zu Stückguttransporten und containerisierter Ladung mit dem Effekt steigender Anteile des Straßengüterverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung weiter fortsetzen. Besorgniserregende Kapazitätsengpässe auf dem zentraleuropäischen Straßennetz und zunehmende Umweltbelastung sind die Folge (siehe Grafik I). Infolgedessen ist die teilweise Verlagerung des Verkehrswachstums von der Straße auf Schiene und Wasserstraße daher gerade für Deutschland als zentralem Transitland parteiübergreifende Zielsetzung und verkehrspolitische Herausforderung zugleich. Dies setzt allerdings vielfach umweltverträgliche Infrastruktur-Verbesserungen voraus. So auch im Fall der von der Nordsee bis tief nach Südosteuropa reichende Elbe-Wasserstraße.

Auf der über 600 km langen Elbe-Strecke zwischen der deutsch/tschechischen Grenze und Geesthacht, der sog. Mittelelbe, kann die Binnenschifffahrt ihre arteigenen Kosten- und Leistungsvorteile aufgrund teilweise unzureichender und im Jahresverlauf stark schwankender Wasserführung nur sehr eingeschränkt zur Geltung bringen. Dies beeinträchtigt nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber Schiene und Straße, sondern schwächt auch die Standort- und Wettbewerbssituation von Industrie und Handel und damit Wachstum und Beschäftigung im Einzugsbereich der Mittelelbe.



Infrastrukturmaßnahmen auf der Mittelelbe nach der Wiedervereinigung

Zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf der Mittelelbe und damit zur Gewährleistung eines wirtschaftlichen Schiffbetriebs beschloss die damalige Bundesregierung im Rahmen des „Bundesverkehrswegeplans 1992“ (BVWP'92) die Wiederherstellung der schon lange vor dem 2. Weltkrieg errichteten, jedoch während der deutschen Teilung stark vernachlässigten Buhnen, Deck- und Leitwerke. Der BVWP'92 sah darüber hinaus ein Geschiebemanagement auf der Erosionstrecke Mühlberg-Coswig, den Ausgleich von Gefällesprüngen im Bereich der Stadtstrecke Magdeburg sowie die Vollendung der Niedrigwasserregulierung auf der kriegsbedingt nicht mehr fertig gestellten, 13 km langen Elbe-Strecke zwischen Hitzacker und Dömitz vor (siehe Karte). Es handelte sich also nicht – wie oft behauptet – um einen „Ausbau der Elbe, des letzten naturbelassenen Flusses Deutschlands“, sondern um Instandsetzung und Abschluss von bereits im 19. und 20. Jahrhundert durchgeführten Strombaumaßnahmen im Niedrig- und Mittelwasserbereich. Dabei wird das Erscheinungsbild der Elbe als frei fließender Fluss in keiner Weise berührt. Auch für Strombaumaßnahmen gilt, dass – abgesehen von einem die

Investitionen rechtfertigenden Nutzen-Kostenverhältnis – die Umweltverträglichkeit hinreichend geprüft und die Hochwasserneutralität gewahrt bleibt.

Nach Abschluss dieser Grundinstandsetzung sollte ein Wasserweg zur Verfügung stehen, der im langjährigen Mittel mindestens für die Hälfte des Jahres eine Fahrrinntiefe von rd. 2,50 m und an ca. 345 Tagen im Jahr eine Mindest-Fahrrinntiefe von 1,60 m (d.h. Abladetiefe ca. 1,40 m) gewährleistet. Im Jahresdurchschnitt erlaubt dies eine um bis zu 25% verbesserte Abladetiefe und damit eine deutlich höhere Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt. Zudem können die Transporte nahezu ganzjährig durchgeführt werden, ein sehr wichtiges Argument für die Akzeptanz der Binnenschifffahrt bei Verladern. Auch flachgehende Binnenschiffe, wie sie Umweltverbände sich vorstellen, setzen für einen wirtschaftlichen Betrieb die ganzjährige Mindestfahrrinntiefe voraus. Ähnliches gilt für die im Zuge des wachsenden Tourismus weiter an Bedeutung gewinnende Ausflugs- und Kreuzschifffahrt.



Binnenwasserstraße Elbe – ein weiteres Opfer der Flutkatastrophe

Ausgelöst durch die verheerende Flutkatastrophe im August 2002 haben SPD und Bündnis'90/Die Grünen nach der Bundestagswahl im Rahmen ihrer Koalitionsvereinbarung vom 16. Oktober 2002 ohne Rücksicht auf die Belange der betroffenen elbanliegenden Bundesländer und der tschechischen Regierung beschlossen, „Ausbaumaßnahmen und in ihren Auswirkungen vergleichbare Unterhaltungsmaßnahmen“ an der Mittel- und Oberelbe nicht umzusetzen. Der dem Bundestag zur Beschlussfassung vorliegende „Bundesverkehrswegeplan 2003“ (BVWP `03) sieht dementsprechend keine abschließende Weiterführung der Strombaumaßnahmen vor. Die elbanliegenden Bundesländer fordern daher ebenso wie die Tschechische Republik und die Wirtschaft in der Elbregion eine Korrektur dieses Koalitionsbeschlusses, der mit weitreichenden negativen Auswirkungen auf Unternehmen und Arbeitsplätze verbunden ist. Drei Argumente sind dabei maßgeblich:¹

1. In der Fachwelt ist auf Grund langfristiger Erfahrungen und Untersuchungsergebnisse unstrittig, dass die bereits erfolgten Strombaumaßnahmen in keiner Weise ursächlich waren für die Hochwasserspitzen und die verheerenden Überschwemmungen während der Jahrhundertflut. Zwischen den Regulierungsbauwerken für den Binnenschiffsverkehr und den Eindeichungen im Zuge des Hochwasserschutzes besteht keine Kausalität. Die Strombaumaßnahmen haben im Gegenteil durch Sicherung eines zuverlässigen Wasserabflusses den Hochwasserabfluss gefördert und dämpfend auf Hochwasserfolgen gewirkt.

2. Der Baustopp lässt sich nicht mit angeblich gravierenden Auswirkungen der Strombaumaßnahmen für die Fluss- und Auenökosysteme begründen. Trotz der im 19. und 20. Jahrhundert bereits erfolgten Strombaumaßnahmen ist die Elbe ein ökologisch wertvoller Fluss geblieben, denn es erfolgte und erfolgt – entgegen anderslautenden Behauptungen von Umweltverbänden und Bürgerinitiativen – kein Ausbau, keine Ausbaggerung, keine Kanalisierung, kein Bau von Staustufen, keine Begradigung, keine Betonierung, keine Veränderung des heutigen Erscheinungsbildes der Elbe, kein Austrocknen der Auenwälder und es werden auch keine Schnellstraßen der Binnenschifffahrt geschaffen. Tatsache ist vielmehr, dass sich Flora und Fauna positiv entwickelt haben und heute z.B. mehr Biber, Störche, Fische und Fischarten bis hin zu Lachsen in der Elbe anzutreffen sind.

Die besondere ökologische Bedeutung der Flusslandschaft Mittel- und Oberelbe, bestimmt durch Auenwälder und ständig wechselnde Wasserstände und – abflüsse ist unstrittig. Die Nutzung der Elbe als Wasserstraße und die Erhaltung der ökologisch hochwertigen Gewässerlandschaft, d.h. Binnenschifffahrt und Natur, schließen sich jedoch nicht aus.

¹ Siehe dazu

- den Beschluss der Konferenz der Länderverkehrsminister und -senatoren in Meißen vom 16.10.2002
- Referate und eingehende Diskussionen anlässlich des „Elbschiffahrtstages 2002“ am 26.9.2002 in Hamburg
- den Beschluss des Landtags von Sachsen-Anhalt vom 15.11.2002
- die Resolution der Kammerunion Elbe/Oder vom 15.11.2002
- das unter Federführung des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) erstellte gemeinsame Positionspapier von Wirtschaftsverbänden: „Verkehrspolitische Anforderungen der Wirtschaft an eine zukunftsfähige Fluss-/Wasserstraßenpolitik“ vom Dezember 2002
- die „Wittenbergener Erklärung“ vom 13. Februar 2003 anlässlich der 6. länderübergreifenden Entwicklungskonferenz „Zukunftsraum Elbe“, unterzeichnet vom Senator für Wirtschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, der Ministers für Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, des Ministers für Verkehr des Landes Brandenburg sowie des Vize-Ministers für Verkehr der Republik Tschechien
- Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg: Die Elbe – Bindeglied für den Europäischen Verkehrsraum, Februar 2003

3. Der Baustopp ist auch nicht nachvollziehbar, weil seit der Wiedervereinigung durch staatliche Bau- und Fördermaßnahmen sowie Eigeninvestitionen der Binnenhäfen insgesamt mehr als 400 Mio. € in die Wasserstraßen- und Hafen-Infrastruktur investiert wurden. Die bis dahin noch mit veralteten und sanierungsbedürftigen Anlagen ausgestatteten Binnenhäfen haben bereits heute einen modernen Ausbauzustand erreicht, der mit den Zielen des BVWP `92 korrespondiert und die Ansiedlung von Unternehmen gefördert hat. Auf der Elbe selbst weisen bereits über 85 Prozent der Strecke die angestrebten Fahrwasserverhältnisse auf. Mit ihrem Beschluss, trotz dieser Investitionen kurz vor Abschluss des Projekts aufzugeben, gleicht die Bundesregierung einem Bauherrn, der den Bau seines Hauses kurz vor dem Richtfest abbricht.

II. Folgen des Baustopps an der Mittel-elbe – Ergebnisse einer Unternehmensbefragung

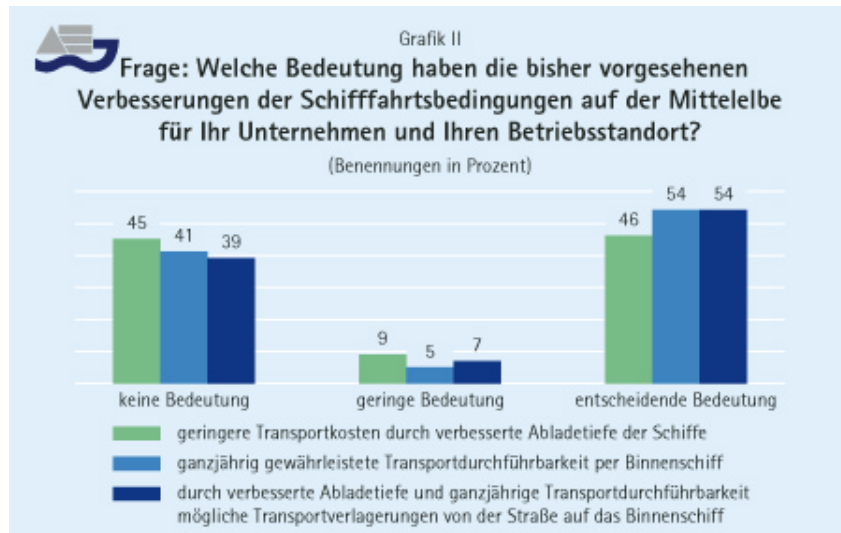
Kritiker führen neben ökologischen Bedenken auch immer wieder Zweifel an der wirtschaftlichen Notwendigkeit einer verbesserten Elb-Wasserstraße ins Feld. Der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. hat dies zum Anlass genommen, im Zusammenwirken mit den Industrie- und Handelskammern Berlin, Dresden, Halle-Dessau, Hamburg, Lübeck, Magdeburg, Potsdam und Lüneburg-Wolfsburg im Einzugsbereich der Elbe im 1. Halbjahr 2003 eine Unternehmensbefragung zu den Folgen der Koalitionsentscheidung durchzuführen. An der Befragung beteiligten sich 118 Unternehmen aus Industrie, Handel und Verkehrswirtschaft mit Betriebsstandorten zwischen Hamburg und Decin (Tschechische Republik). Sie legten dar, welche Bedeutung die Elbe für sie hat bzw. bei verbesserter Schiffbarkeit haben könnte. Die Angaben der Unternehmen zu ihrem auf der Elbe sowie über die Elbe auf den angrenzenden Wasserstraßen beförderten Gütervolumen summieren sich nach Bereinigung um mögliche Doppelzählungen auf rund 8,6 Mio. t. Dies entspricht mehr als drei Viertel des aktuell in diesen Teil des Elbstromgebiets per Binnenschiff beförderten Gütervolumens:

Beförderungsmengen im Elbstromgebiet (2002)

1) Mittel-elbe zwischen Geesthacht und Magdeburg	1,925 Mio. t	
2) Mittel-elbe zwischen Magdeburg und dt./tsch. Grenze	1,549 Mio. t	
3) Mittel-elbe oberhalb Geesthacht i. V. m. Elbe-Lübeck-Kanal und Elbe- Seitenkanal	<u>7,766</u> Mio. t.	11.240 Mio. t.

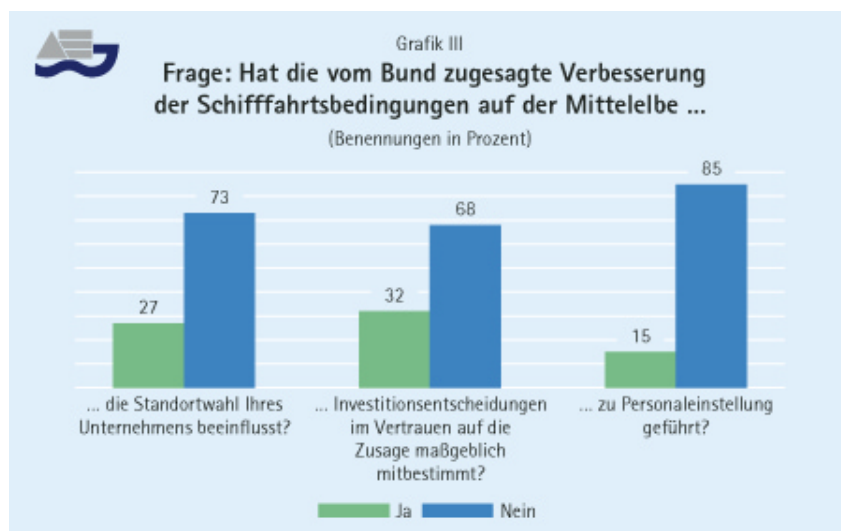
Ergebnis I: Bedeutung verbesserter Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe – Zuverlässigkeit entscheidend

Verringerte Transportkosten tragen zur Sicherung und nachhaltigen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen aus Handel und Industrie und damit zur Sicherung von Beschäftigung in Deutschland bei. Um die spezifischen Kosten- und Leistungsvorteile der Binnenschifffahrt auf der Mittel-elbe besser nutzen zu können, sind neben einer verbesserten Abladetiefe – und damit geringeren Transportkosten – vor allem stabile Mindestfahrwasserverhältnisse, d.h. eine ganzjährige Schifffbarkeit, wichtig. Diesen beiden Faktoren messen 46 bzw. 54 Prozent der Unternehmen eine entscheidende Bedeutung zu (Grafik II). Für ebenfalls 54 Prozent hat die bei verbesserter Abladetiefe und ganzjähriger Transportdurchführbarkeit mögliche Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Binnenschiff entscheidende Bedeutung.



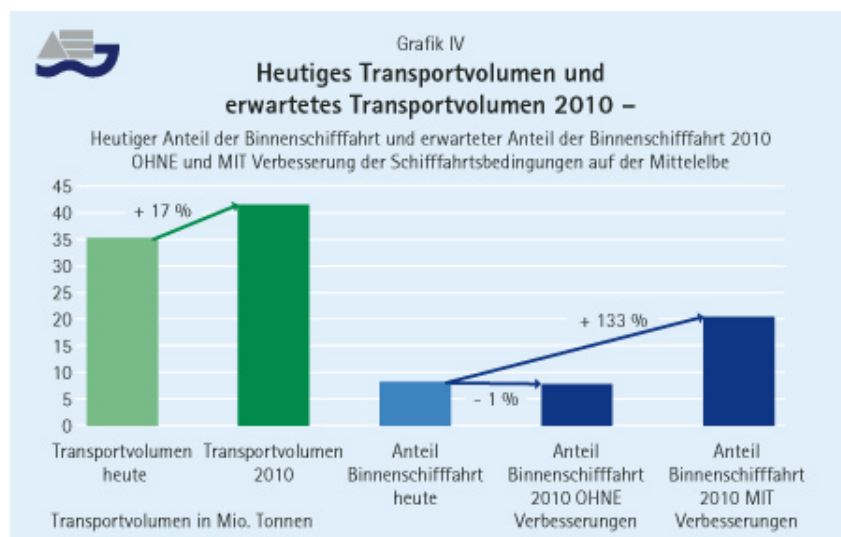
Ergebnis II Standort-, Investitions- und Personalentscheidungen – Baustopp entwertet private Investitionen

Nahezu ein Drittel der befragten Unternehmen hat auf die verkehrspolitischen Zielsetzungen und Planungen im Rahmen des „BVWP 92“ gesetzt und sich hiervon in Erwartung künftig verbesserter Schifffahrtsbedingungen auf der Mittelelbe bei ihren Standort- und Investitionsentscheidungen leiten lassen (Grafik III). So erklärten 27 Prozent der Unternehmen, dass die vom Bund bisher zugesagte Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen die Standortwahl ihres Unternehmens beeinflusst hat. 32 Prozent erklärten, dass sie im Vertrauen auf einen planmäßigen Abschluss der Strombaumaßnahmen ihre Investitionsentscheidungen auch maßgeblich auf den Verkehrsträger Binnenschifffahrt ausgerichtet haben. Diese Investitionen der Binnenschiffsnutzer werden insgesamt auf mehr als 425 Mio. Euro beziffert. 15 Prozent der Unternehmen haben in Erwartung besserer Schifffahrtsbedingungen auch Personaleinstellungen vorgenommen. Im Umkehrbeschluss bedeutet dies: Durch den abrupten Abbruch der Strombaumaßnahmen an der Mittelelbe werden neben den öffentlichen Investitionen seit 1992 auch umfangreiche private Unternehmensinvestitionen entwertet, erwartete Standortverbesserungen gegenstandslos und Arbeitsplätze gefährdet.



Ergebnis III Transportvolumen auf der Elbe – Wasser bringt Wachstum

Die befragten Unternehmen aus dem Bereich der verladenden Wirtschaft bezifferten ihr gesamtes Transportvolumen auf rd. 35,4 Mio. t. Bis zum Jahr 2010 erwarten sie einen Anstieg um gut 17 % auf rd. 41,5 Mio. t. Sie prognostizierten eine Verringerung ihres heutigen auf der Mittelelbe und den angrenzenden Wasserstraßen beförderten Gütervolumens (rund 8,6 Mio. t.) bis 2010 um 1%, wenn es nicht zum Abschluss der Strombaumaßnahmen kommt. Unter der Prämisse schon abgeschlossener Strombaumaßnahmen auf der Mittelelbe und einer fertig gestellten Saale-Wasserstraße gehen sie dagegen bis 2010 von einem Anstieg ihres Binnenschiff-Gütervolumens um rd. 133 % aus (Grafik IV). Die Ergebnisse zeigen, dass sich bei Schaffung geeigneter infrastruktureller Rahmenbedingungen der Verkehrsanteil der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt deutlich steigern lässt.



Im Zuge dieses allgemeinen Anstiegs des Gütertransportvolumens per Binnenschiff im Bereich der Mittelelbe (einschließlich der Kanalstrecken) sind für die Flussstrecken zwischen Geesthacht und Magdeburg sowie Magdeburg und deutsch/tschechischer Grenze deutlich höhere Zuwächse zu erwarten:

- Beim Containerverkehr sind für das Binnenschiff zukünftig überdurchschnittliche Wachstumsraten zu erwarten. Dieser Verkehr wird sich verstärkt auf der Elbe konzentrieren, da hier die Längen-, Breiten- und Höhenbeschränkungen des Elbe-Seitenkanals/Mittellandkanals nicht bestehen. Beispielsweise ist auf dem Elbe-Seitenkanal nur ein einspuriger und zweilagiger Containerverkehr möglich.
- Die Unternehmen gehen davon aus, dass mit der Fertigstellung der oberhalb von Magdeburg in die Elbe mündende Saale-Wasserstraße ein Transportvolumen von mindestens 1,7 Mio. to zukünftig per Binnenschiff befördert wird.
- Bei verbesserten Schifffahrtsbedingungen wird sich nicht zuletzt im Rahmen der EU-Osterweiterung der grenzüberschreitende Binnenschiffsverkehr mit Tschechien deutlich erhöhen.

Damit bestätigen die Erwartungen der an der Befragung beteiligten Unternehmen grundsätzlich die Ergebnisse der in den letzten Jahren im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Wohnungswesen von Forschungsinstituten erstellten Potenzial-Analysen

und Verkehrsentwicklungsprognosen zum Gütervolumen der Binnenschifffahrt auf der Elbe.²

III. Die Elbe – eine unverzichtbare Wasserstraße

Die Unternehmensbefragung belegt,

- dass für über 50 Prozent der befragten Unternehmen im Elbstromgebiet stabile Fahrwasserverhältnisse auf der Mittelelbe von zentraler Bedeutung sind,
- dass die Unternehmen sich in ihren Investitionsentscheidungen (32 Prozent) und auch in ihren Personalentscheidungen (15 Prozent) von der angekündigten Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Mittelelbe haben leiten lassen,
- dass sich das Transportvolumen der Elbschifffahrt bis 2010 bei konsequenter Umsetzung der Strombaumaßnahmen mehr als verdoppeln könnte.

Bessere und vor allem stabilere Fahrwasserverhältnisse auf der Mittelelbe sind für die Unternehmen und damit für die Arbeitsplätze im Elbstromgebiet von großer Bedeutung. Für den künftigen EU-Partner Tschechien bietet die Elbe zudem den Anschluss an das westeuropäische Wasserstraßennetz und die Seehäfen an Nord- und Ostsee.

Um in Anbetracht des wachsenden Verkehrsvolumens einerseits und der politisch gewünschten Verkehrsverlagerung andererseits die Binnenschifffahrt auf der Elbe wirtschaftlicher und damit wettbewerbsfähiger zu machen, ist die abschließende Weiterführung der Strombaumaßnahmen unverzichtbar. Dieses gilt um so mehr angesichts der ernsthaften Gefahr, dass einige Unternehmen sich vor die Entscheidung gestellt sehen, ihre Standorte von Sachsen und Sachsen-Anhalt an leistungsfähigere westdeutsche Wasserstraßen zu verlagern.

Der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. und die elbanliegenden Industrie- und Handelskammern setzen sich daher für die unverzügliche Wiederaufnahme und den planmäßigen Abschluss der Strombaumaßnahmen an der Mittelelbe ein. Um zu verhindern, dass die Zunahme des Güterverkehrs ausnahmslos auf die Straße geht, ist eine ökologisch verträgliche Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe notwendig, die einen betriebswirtschaftlich sinnvollen Binnenschiffsbetrieb erst ermöglicht. Letztlich geht es darum, Standortverbesserungen für die elbanliegende Wirtschaft zu schaffen, Arbeitsplätze in der Region zu erhalten und das künftige Verkehrswachstum umweltverträglich zu gestalten.

² So bezifferte eine 2002 von der LUB Consult GmbH, Dresden, unter der Prämisse abgeschlossener Strombaumaßnahmen auf der Elbe und einer fertiggestellten Saale-Wasserstraße erstellte Potenzialanalyse das binnenschiffsaffine Gütervolumen für den Streckenabschnitt der Elbe zwischen der deutsch/tschechischen Grenze und Magdeburg auf rd. 5,6 Mio. to. Darin sind eingerechnet rd. 2,0 Mio. to. für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Tschechien und 1,2 Mio. to. für den Saale-Verkehr. Das Binnenschifffahrtspotenzial ist danach nahezu viermal größer als die vom Binnenschiff 2002 tatsächlich beförderten Mengen (1,5 Mio. to).

Die im Jahr 2001 aktualisierte Verkehrsprognose der PROGNOSE AG für 2015, die von einer Fertigstellung der Strombaumaßnahmen um 2008 ausgeht, liegt für den Streckenbereich Geesthacht-Magdeburg bei 4,6 Mio. to, also mehr als doppelt so hoch wie das 2002 beförderte Transportvolumen auf diesem Streckenabschnitt (1,9 Mio. to).

Stimmen aus der Wirtschaft

„Die Nichtumsetzung der vorgesehenen Strombaumaßnahmen im Bereich der Mittelelbe ist für die verladene Wirtschaft des Freistaats Sachsen und der tschechischen Republik mit erheblichen Nachteilen verbunden. Aktuell wurden durch das anhaltende Niedrigwasser in den Monaten Mai und Juni 03 über 65.000 t Güter direkt auf die Straße verlagert. Mit der Beseitigung der Schifffahrtsbehinderungen könnten die Abladetiefen für die Binnenschiffe sofort um ca. 15 – 20 cm erhöht werden. Dieser Zuwachs an Abladetiefe würde umgehend auf die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Binnenschifftransportes durchschlagen.“

Gunto Mörer, Leiter Betriebswirtschaft & Prokurist der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH, Dresden

„Wie für viele im südlichen Sachsen-Anhalt ansässige Unternehmen ist auch für die DOMO Caproleuna GmbH die fehlende Anbindung an das europäische Wasserstraßennetz mit erheblichen Nachteilen verbunden. Diesen Standortnachteil hat die Politik für industrielle Giganten wie TOTAL bzw. DOW dadurch entschärft, dass diesen Pipeline-Anbindungen zur Nord- bzw. Ostsee (Stade/Rostock) ermöglicht wurden. Kleineren und mittleren Unternehmen bleibt ein effektiver Zugang zur Küste unter Verweis auf Straße und Schiene verschlossen. Viele von uns stehen im direkten Wettbewerb mit Unternehmen an Rhein und Main bzw. an Küstenstandorten, die eindeutige Logistikvorteile aufweisen.

In Kenntnis unseres Standortnachteils in Sachsen-Anhalt, dessen Überwindung uns bei der Ansiedlung in Aussicht gestellt wurde, werden wir jede weitere Investitionsentscheidung auch unter diesem Aspekt prüfen müssen.“

Norbert Leetsch, Geschäftsführer der DOMO Caproleuna GmbH, Leuna

„Die SKW Piesteritz setzt auf die Nutzung von Binnenwasserstraßen. Aus diesem Grunde haben wir für über 3,5 Millionen € den betriebseigenen Hafen saniert. Nur 3 bis 5 % unserer Jahresversandmenge gehen per Binnenwasserstraße zum Kunden, weil der Stopp der Sanierungsmaßnahmen an der Elbe in Verbund mit teilweise ungünstigen Witterungsbedingungen mehr nicht zulassen. Die tatsächlich mögliche Versandmenge via Binnenschiff könnten wir problemlos vervierfachen.“

Die Geschäftsführung der SKW Stickstoffwerke Piesteritz GmbH



Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.

Geschäftsstelle: Handelskammer Hamburg, Adolphsplatz 1, 20457 Hamburg

Tel: (040) 361 38 316

Fax: (040) 361 38 313,

Internet: <http://www.elbstromverein.de>,

E-Mail: elbstromverein@hk24.de