



Das schifffahrtsaffine Potenzial des Elbstromgebietes und seine Entwicklungsmöglichkeiten

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Studie von LUB Consulting, Dresden
im Auftrag
des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.
und
des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V.

Ausgangslage und Anlass für das Gutachten

Die Güterschifffahrt auf der Elbe hat bekanntermaßen eine lange Tradition. Hierzu gehört die permanente Herausforderung, die sich aus der Sicherstellung eines zuverlässigen und wirtschaftlichen Schiffstransports bei stark niederschlagsabhängigen und daher nur bedingt stabilen Wasserständen ergibt. Bereits kurz nach der Wiedervereinigung hatten Bund und Elbeländer ein Verkehrskonzept zur Sicherung des verkehrlichen Potenzials der Elbe erarbeitet und in den BVWP 1992 aufgenommen. Ziel war es, die Schwachstellen in der Fahrrinne zwischen der Grenze zu Tschechien und Geesthacht mittels strombaulicher Maßnahmen zu beseitigen, die insbesondere auch die Belange der Ökologie und des Hochwasserschutzes berücksichtigten. Die geplanten Maßnahmen umfassten:

- die Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Strombauwerke,
- die örtliche bauliche Ergänzung der Niedrigwasserregulierung für durchgehend gleichwertige Fahrrinntiefen,
- die Bekämpfung der Erosion (Geschiebemanagement).

Damit sollten die Fahrrinntiefen an den bestehenden lokalen Engpässen auf einer Fahrrinnenbreite von 50 m um durchschnittlich 20 cm gegenüber dem Zustand von 1990 verbessert werden, um auf der gesamten Elbstrecke gleichwertige Abladetiefen (Tragfähigkeit) für die Schifffahrt zu erhalten. Damit wären für etwa die Hälfte des Jahres Fahrrinntiefen von mindestens 2,50 m und zu 95 % des Jahres von mindestens 1,60 m nutzen. Gegenüber dem heutigen Zustand sind das bis zu 55 bzw. 70 Tage mehr als vorher. Überschlagen entsprechen 20 - 30 cm mehr Fahrrinntiefe bei einem Großmotorgüterschiff einer zusätzlichen Tragfähigkeit von 200 bis 300 t. Die Umsetzung dieses Verkehrskonzept sollte bis 2008 vollständig abgeschlossen sein, war jedoch von Beginn an von einer teilweise sehr kontrovers und emotional geführten Diskussion begleitet. Den Höhepunkt fand diese Auseinandersetzung nach dem Augusthochwasser 2002: Im Herbst 2002 fiel die politische Entscheidung zur Einstellung sämtlicher strombaulicher Maßnahmen an der Elbe. Neben den voranstehend erwähnten Vorhaben zur Verbesserung der Fahrrinne waren hiervon auch die laufenden Instandhaltungsmaßnahmen betroffen. Auch das Planfeststellungsverfahren für die Stadtstrecke Magdeburg wurde gestoppt. In diesem Flussabschnitt beträgt die befahrbare Breite wegen des vorhandenen felsigen Untergrundes lediglich 35 m, was zusammen mit der starken Strömung, aufgrund des großen Gefälles hohe Anforderungen an die Schiffsführer stellt und letztlich auch eine latente Gefahr für die Sicherheit des Schiffsverkehrs darstellt.

Erst Mitte 2003 wurden die Geschiebemanagement und Mitte 2004 die Unterhaltungsmaßnahmen an den Strombauwerken wieder aufgenommen. Zwischen Bundesverkehrs- und Bundesumweltministerium wurden Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe abgestimmt. Demnach beschränken sich die Infrastrukturaufgaben nunmehr auf Unterhaltungsmaßnahmen, die ökologisch behutsam einer Verschlechterung der Schifffahrtsverhältnisse, gemessen am Zustand vor dem Augusthochwasser 2002, vorbeugen und einen ordnungsgemäßen Wasserabfluss gewährleisten. Das Unterhaltungsziel besteht darin, für die Schifffahrt zwischen Geesthacht und Dresden eine durchgängige Fahrrinntiefe von 1,60 m und zwischen Dresden und Schöna von 1,50m zu erreichen – hauptsächlich

lich durch Geschiebemanagement. Abschnittsweise müssen Fahrrinnenbreiteneinschränkungen in Kauf genommen werden. Die Instandsetzungsmaßnahmen sollen bis 2010 abgeschlossen sein. Im Vergleich zum Verkehrskonzept des BVWP 1992 wurde somit unterhalb Dresdens das Minimalziel von 1,60 m Fahrrinntiefe an 345 Tagen aufrechterhalten. Das für die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt mindestens gleich bedeutsame Ziel einer mindestens 2,50 m tiefen Fahrrinne in der Hälfte des Jahres ist im gegenwärtigen Unterhaltungskonzept hingegen nicht enthalten. Oberhalb Dresdens wurde die Zielgröße auf 1,50 m verringert, was grenzüberschreitende Verkehre mit Tschechien einschränkt. Auch die Limitierung der Fahrrinnenbreiten auf Werte unter 50 m, die sich auf die Manövrierfähigkeit insbesondere von großen Schiffen oder Schubverbänden auswirken, sollen ebenfalls Bestand haben.

Ergebnisse des Gutachtens:

Unter Berücksichtigung der voranstehend beschriebenen Rahmenbedingungen hat der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. die in Dresden ansässige LUB Consulting GmbH beauftragt, eine Untersuchung mit dem Titel „Das schifffahrtsaffine Potenzial des Elbstromgebietes und seine Entwicklungsmöglichkeiten“ durchzuführen. Die Ergebnisse der Studie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Schifffahrtsbedingungen bei Niedrigwasser haben sich verschlechtert: 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.

Niveau der Binnenschiffstransporte konnte weitgehend gehalten werden: Im Vergleich zur Situation vor dem Augusthochwasser 2002 konnte trotz der anhaltend instabilen Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe das Niveau der Binnenschiffstransporte 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 – inklusive der Tschechischen Republik - ausgewirkt.

Beschränkung der Unterhaltungsmaßnahmen hat zur Abwanderung von Schiffsraum geführt: Die politische Entscheidung zur Beschränkung auf Unterhaltungsmaßnahmen, mit denen die bereits nicht zufriedenstellenden 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.

Innovative Schiffstypen können Unterhaltungsdefizite nicht kompensieren: 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. Ein Förderprogramm zur Modernisierung des noch vorhandenen flachgehenden Schiffsraumes z.B. mit neuzeitlichen Motoren wäre ein erster, notwendig zu gehender Schritt.

Landseitige Ersatzverkehre verursachen Mehrkosten: Die Nutzung der Binnenschifffahrt erfolgt ausschließlich nach kommerziellen Kriterien wie Kosten und Zuverlässigkeit der Transporte. Jeder durch Niedrigwasser eingeschränkte Schiffstransport wirkt sich daher aufgrund der deutlichen Mehrkosten für Ersatzverkehre unmittelbar negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Verloader aus.

Fehlende Planungssicherheit gefährdet die bereit getätigten Investitionen in die Infrastruktur der Binnenhäfen und verhindert Neuinvestitionen: Für Betreiber und Nutzer von Häfen im Elbstromgebiet bestand vor dem Augusthochwasser 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.

Im Vergleich zum BVWP 2003 ist mir einer zusätzlichen Gutmenge von 5,8 Mio. t zu rechnen: Die Nachfrage nach Binnenschiffstransporten ist anhaltend stabil und in Teilbereichen steigend. 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.

Hinterlandanbindung ist ein wesentliches Kriterium im europäischen Seehafenwettbewerb: 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 nur bedingt vermieden werden können. Da die Hinterlandanbindungen eines der wesentlichsten Kriterien im europäischen Seehafenwettbewerb bilden, bietet die deutliche Steigerung der Transportmengen der Binnenschifffahrt einen wirksamen Kapazitätswachstum. Auch bei Großraum- und Schwerguttransporten ist eine weiter steigende Nachfrage zu erwarten.

Ohne wasserbauliche Maßnahmen wird die Gutmenge auf die Straße verlagert: Ohne nachhaltige wasserbauliche Maßnahmen am Gesamtlauf der Elbe sind für die heutigen Wirtschaftsunternehmen als Nutzer der Binnenschifffahrt schlechtere Standortbedingungen gegeben. Eine weitere Abwanderung von Schiffsraum wäre nur schwer 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.

Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen des Elbschifffahrtstages

Aus den Untersuchungen zum schifffahrtsaffinen Verkehrspotenzial im Elbstromgebiet wurden folgende Handlungsempfehlungen für die zuständigen Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft abgeleitet:

1. **Abstimmungsprozeduren bei Instandhaltungsmaßnahmen vereinfachen und beschleunigen:** Dies kann z.B. durch geänderte Abgrenzung der Schadensklassen erfolgen, die bei vergleichsweise geringfügigen Instandhaltungsmaßnahmen den Abstimmungsaufwand reduzieren.
2. **Schaffung einer Plattform für die binnenschifffahrtsaffine Wirtschaft im Elbstromgebiet:** Dies sollte im Sinne einer Vernetzung der bestehenden lokalen bzw. regionalen Initiativen erfolgen und die signifikanten Verkehrsströme von und nach Tschechien berücksichtigen.
3. **Stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt in die Entwicklungsplanung des Hamburger Hafens:** Da sich die Hinterlandverbindungen in diesem Marktsegment künftig noch stärker als Merkmal im Standortwettbewerb der Seehäfen ausprägen werden, muss die Binnenschifffahrt verstärkt in die Entwicklungsplanung des Hamburger Hafens eingebunden werden.
4. **Liniendienste zunehmend auch für konventionellen Verkehr nutzen:** Um auf Niedrigwasserstände kurzfristig reagieren zu können, müssen Liniendienste intensiver auch für den konventionellen Verkehr genutzt werden. Die Erfahrungen, die bei Liniendiensten im Container- sowie Großraum- und Schwerguttransport gewonnen wurden, können hierfür genutzt werden.
5. **Planfeststellungsverfahren für Streichlinienkorrektur im Bereich Coswig eröffnen und für die Stadtstrecke Magdeburg wiederaufnehmen:** Nur nach der in diesem Genehmigungsverfahren enthaltenen Umweltverträglichkeitsuntersuchung können die tatsächlichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt verbindlich ermittelt werden.
6. **Überprüfung der Wirtschaftlichkeit 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.
7. **Entwicklungsplan Elbe aufstellen:** Die neu abzustimmenden und zu beschließenden Maßnahmen sollten in einen Entwicklungsplan Elbe einfließen, der alle volkswirtschaftlichen – d.h. wirtschaftliche und ökonomische – Belange hinreichend berücksichtigt und die Elbe als naturnahe und potenziell leistungsfähige europäische Wasserstraße nachhaltig sichert.

Die ausführliche Studie finden Sie auch im Internet:

www.elbstromverein.de

www.lub-consulting.de

**Vergleich der Regelungsziele für die Elbschifffahrt
nach BVWP 1992 und dem Fachkonzept 2004**

Regelungsziele	BVWP 1992	Fachkonzept 2004
Fahrrinntiefe	an 345 Tagen mindestens 1,60 m; für die Hälfte des Jahres bis zu 2,50 m	zw. Geesthacht und Dresden durchgängige Fahrrinntiefe von 1,60 m zw. Dresden und Schöna von 1,50 m
Fahrrinnenbreite	durchgängig 50 m	oberhalb Dresden 40 m unterhalb Dresden 50 m mit Fahrrinnenbreiteneinschränkungen z.B. Magdeburger Stadtstrecke: 35 m
Gesamtziel	<u>Schifffahrtsverhältnisse unter Berücksichtigung ökologischer Belange verbessern</u>	<u>Ökologisch behutsam einer weiteren Verschlechterung der Schifffahrtsverhältnisse vorbeugen</u>