



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg
Verantwortlich:
Jens Schwanen, Geschäftsführer
Tel. (02 03) 8 00 06-60
Fax (02 03) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: InfoBDB@Binnenschiff.de

29. Juli 2015

Wohin steuert die Schifffahrt auf der Elbe?

Bundesverkehrsministerium stellt bisheriges Unterhaltungsziel an der Elbe in Frage

Über 10 Jahre galt die zwischen Bundesverkehrs- und Bundesumweltministerium verabredete Absichtserklärung: „Für die Fahrrinne der Binnenelbe wird bei Niedrigwasser unterhalb von Dresden eine Fahrrinntiefe von 1,60 Meter unter GIW* an 345 Tagen im Jahr angestrebt, oberhalb von Dresden soll die Fahrrinne 1,50 Meter* tief sein.“ Doch davon will das Bundesverkehrsministerium nun nichts mehr wissen – und stößt dem Binnenschiffahrts- und Hafengewerbe in dieser Region vor den Kopf. „Vorfestlegungen, insbesondere zu den zukünftigen Fahrrinntiefen an der Elbe, sind kontraproduktiv“, heißt es in einem Schreiben von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, an zwei Bundestagsabgeordnete, das dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vorliegt.

Ferlemann fegt mit dieser Aussage vom Tisch, was bereits seit 2002 beschlossene Sache war und zuletzt noch im Jahr 2011 im gemeinsamen Eckpunktepapier des Bundesverkehrs- und des Bundesumweltministeriums für ein Gesamtkonzept Elbe als Unterhaltungsziel bestätigt wurde. Dieses Unterhaltungsziel stellt für das Schifffahrtsgewerbe eine absolute Mindestanforderung an die Fahrwasserverhältnisse an der Elbe dar: Über weniger als 1,60 Meter* Fahrrinntiefe kann die Bundesregierung mit dem Binnenschiffahrtsgewerbe nicht ernsthaft diskutieren, denn selbst dies stellt einen äußerst schmerzhaften Kompromiss dar: Ursprünglich war zusätzlich zur Fahrrinntiefe von 1,60 Meter* an der gesamten Elbe im Bundesverkehrswegeplan eine Fahrrinntiefe von 2,50 Meter* an etwa der Hälfte des Jahres vorgesehen.

Inwiefern diese seit 13 Jahren ressortübergreifend gültige Verabredung nun eine „kontraproduktive Vorfestlegung“ sein soll, erklärt der Staatssekretär nicht. Die bisherigen Erklärungen der Bundesregierung zu den Unterhaltungszielen an der Elbe werden damit jedoch zu Makulatur und stellen die Wirtschaftsverbände im Prozess für das Gesamtkonzept Elbe vor veränderte Tatsachen. Wenn jede konkrete Definition einer zukünftigen Fahrrinntiefe an der Elbe eine „kontraproduktive Vorfestlegung“ darstellt, sollte im Rahmen der Erarbeitung eines Gesamtkonzepts Elbe das ursprüngliche Ausbauziel von 2,50 Meter* an der Hälfte eines Jahres ebenfalls wieder in die Diskussion eingebracht werden.

Hintergrund:

Die Elbe zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und Hamburg verbindet die Wirtschaftszentren Tschechiens, Sachsens, Sachsen-Anhalts, Niedersachsens, Brandenburgs und Berlins mit dem Hafen Hamburg bzw. mit dem westdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Unter dem Eindruck der Hochwasserereignisse an der Elbe wurde im Jahr 2002 beschlossen, an der Elbe trotz der wissenschaftlich nachgewiesenen hohen Wirtschaftlichkeit auf weitere Ausbaumaßnahmen zu verzichten und an der Elbe lediglich den Zustand vor dem Hochwasser wieder herzustellen. Im Vergleich zum Verkehrskonzept des BVWP 1992 wurde somit unterhalb Dresdens das Minimalziel von 1,60 Meter* Fahrrinntiefe an 345 Tagen aufrechterhalten. Das für die Wirtschaft-

lichkeit der Schifffahrt mindestens gleich bedeutsame Ziel einer mindestens 2,50 Meter* tiefen Fahrrinne in der Hälfte des Jahres wurde im Unterhaltungskonzept jedoch aufgegeben. Oberhalb Dresdens wurde die Zielgröße auf 1,50 Meter* verringert, was grenzüberschreitende Verkehre mit Tschechien einschränkt. Diese Unterhaltungsziele waren bereits Bestandteil der „Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht“. Derzeit entsprechen die Fahrrinntiefenverhältnisse immer noch nicht dem angestrebten Ziel.

* Werte jeweils bezogen auf Gleichwertigen Wasserstand (GIW). Der GIW ist der Wasserstand, der bei als gleichwertig festgelegten Abflüssen längs einer Flussstrecke auftritt. Er stellt einen Niedrigwasserstand dar, der im langjährigen Mittel an zwanzig eisfreien Tagen im Jahr an den jeweiligen Richtpegeln unterschritten wird.

Bildunterschrift:

Projektladung per Binnenschiff auf der Elbe: 4 Kollis mit jeweils 6,30 m Höhe

Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die gemeinsamen gewerblichen Interessen der Unternehmer in der Güter- sowie der Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Mitglieder des BDB sind deshalb Partikuliere, Reedereien und Genossenschaften. Auch Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des BDB. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin bezieht Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. Seit der Fusion mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 vertritt der BDB auch die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits-, tarif- und sozialrechtlichen sowie personal-, sozial- und bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Der BDB betreibt das in Duisburg vor Anker liegende Schulschiff „Rhein“ – eine europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.