



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

17. Januar 2013

## **Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V (BDB) stellt klar:**

### **Elbe und Elbe-Seitenkanal stellen ein sich ergänzendes Wasserstraßensystem dar!**

### **Ausbau der Elbe zur Verbesserung der Schiffbarkeit muss auch zukünftig möglich sein!**

Elbe und Elbe-Seitenkanal stellen mit einem jährlichen Transportvolumen von knapp 3 Mio. Tonnen bzw. 9 Mio. Tonnen Gütern ein sich ergänzendes Wasserstraßensystem dar, das für die Hinterlandverkehre des Seehafens Hamburg unerlässlich ist. Weder auf die Elbe, noch auf die Kanalverbindung „Elbe-Seitenkanal – Mittellandkanal“ kann die verladende Wirtschaft daher zukünftig verzichten. Und: Flussbauliche Maßnahmen, die eine Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse zum Gegenstand haben, müssen auch zukünftig im Grundsatz möglich sein. Hierauf hat der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) am Donnerstag in Berlin gegenüber den Abgeordneten der CDU/CSU-Fraktion im Bundestag hingewiesen, die sich unter der Leitung des Hamburger Abgeordneten Jürgen Klimke in der Arbeitsgemeinschaft „Elbe“ zusammengeschlossen haben.

Der BDB erteilt damit etwaigen Überlegungen, auf die Elbe zukünftig als Binnenschiffahrtsverbindung Richtung Tschechien zu verzichten, eine klare Absage. Der Hinweis ist erforderlich, nachdem im Zuge des von Bundesumwelt- und Bundesverkehrsministerium geplanten „Gesamtkonzepts Elbe“ untersucht werden soll, „wie Elbe und Elbe-Seitenkanal wechselseitig ergänzend oder ersetzend verkehrlich genutzt werden“.

Über die Elbe werden großvolumige Güter und Schwergüter aus den Maschinen- und Anlagenbauzentren des Ostens transportiert, z.B. für Siemens in Berlin, Dresden, Görlitz und Erfurt, für MAN in Dresden oder für den Kranbau und Dampfkesselbau in Köthen. Hinzu kommen Transporte für die Agrarwirtschaft entlang der Elbe, etwa in Roßlau, Riesa, Heidenau, Aken, Magdeburg oder Wittenberge. Die verladende Wirtschaft in diesen Regionen ist also auf die Elbe als Güterverkehrsweg angewiesen. Große Bedeutung hat die Elbe zudem für den sog. Talverkehr nach Hamburg. So wird etwa das MUT-Tanklager in Magdeburg über den Elbe-Seitenkanal versorgt, während der Rückweg, also die Leerfahrt, zu Tal über die Elbe erfolgt. Auch die Containerlinienverkehre nutzen nahezu ganzjährig die Elbe, z.B. für Containerverkehre von und nach Aken, Riesa und Dresden, zumal auf der Elbe – im Gegensatz zum Kanalsystem – ein dreilagiger Containertransport möglich ist.

Eine Verlagerung dieser Güterverkehre auf den Elbe-Seitenkanal und den Mittellandkanal würde einen Kollaps für das Kanalsystem und damit für den Hamburger Hafen bedeuten. Die Elbe hat damit eine regelrechte Bypass-Funktion für den Elbe-Seitenkanal, die es auch zukünftig zu erhalten gilt. Bereits im Dezember 2012 wurde die zukünftige Nutzung der Elbe als Binnenwasserstraße sowohl von Seiten der Binnenschiffahrts- und Wirtschaftsvertreter als auch von Seiten der Umweltverbände im Rahmen einer gemeinsamen Anhörung in Berlin anerkannt.

Unterstützung findet der BDB in der Arge „Elbe“ der CDU/CSU-Fraktion zudem für seine Forderung, dass an der Elbe grundsätzlich auch zukünftig Ausbaumaßnahmen möglich sein müssen, die der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse dienen. Nicht jede Ausbaumaßnahme am Gewässer stellt automatisch einen umweltschädigenden Eingriff dar. Die Aussage im Entwurf des Elbegesamtkonzepts, dass ein Ausbau der Elbe „allein zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ zukünftig nicht stattfinden darf, gehört daher auch nach Auffassung der Abgeordneten gestrichen.

*Hintergrund:*

*Die Elbe als internationale Wasserstraße und die mit ihr verbundenen schiffbaren Fließgewässer verbinden als Wasserstraßensystem zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und Hamburg die Wirtschaftszentren Tschechiens, Sachsens, Sachsen-Anhalts, Niedersachsens, Brandenburgs und Berlins mit dem Hafen Hamburg bzw. mit dem westdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Bestimmte Transporte (Schwergut, Projektladungen, z.B. Windradkomponenten) sind nur über die Elbe durchführbar. In einem „Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder“ soll auf Betreiben des Bundesumweltministeriums und des Bundesverkehrsministeriums ein gemeinsames Verständnis für die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung sowie für die wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten und die Erhaltung des wertvollen Naturraums erzielt werden. Die Präsentation des Elbegesamtkonzepts soll Anfang März 2013 in Magdeburg erfolgen.*