



## Ertüchtigung der Wasserstraßen im Elbe-Oder-Stromgebiet

Die Bewältigung wachsender Verkehrsaufkommen sowie die Entwicklung der regionalen Wirtschaftszentren sind an eine intakte Infrastruktur gebunden. Wasserstraßen bieten dabei mit dem vorhandenen Kanalnetz und durch Einbeziehung der natürlichen Flussläufe mit relativ geringen Infrastrukturkosten und Flächenverbrauch für das Binnenschiff die Chance zur besseren Einbindung in die Transportkette. Damit können Industriestandorte, Arbeitsplätze und somit der soziale Zusammenhalt in den Anliegerregionen gesichert und weiterentwickelt werden. Neben positiven ökologischen Effekten wie z. B. die Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen kommen ökonomische Effekte wie z. B. die Erreichbarkeit von Märkten positiv zum Tragen.

Auf Grund von mangelnder Unterhaltung gibt es im Elbe-Oder-Stromgebiet erhebliche Einschränkungen für die Binnenschifffahrt, die deren Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere im Vergleich zum Lkw, einschränken.

Zugleich richtet die gegenwärtige deutsche Verkehrspolitik ihr Augenmerk vor allem auf Wasserstraßen mit bereits hohem Verkehrsaufkommen, so dass Investitionen im Elbe-Oder-Stromgebiet unterrepräsentiert und vor allem auf Erhalt der vorhandenen Infrastruktur gerichtet sind. Diese entspricht hinsichtlich der Abladetiefen und möglichen Schiffsabmessungen nicht mehr den Anforderungen des Marktes. Aus den genannten Gründen kann das Verlagerungspotential auf das Binnenschiff nicht erschlossen werden, vielmehr findet eine Abwendung vom Verkehrsträger statt.

Daher fordern die Verbände

- Elbe Allianz e. V.
- Bundesverband der öffentlichen Binnenhäfen e. V.
- Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e. V.
- Weitblick - Verkehrsinfrastruktur, Wirtschaft, Logistik e. V.
- Kammerunion Elbe-Oder
- European River-Sea-Transport Union e. V.
- Bündnis Elbe-Seitenkanal e. V.
- Hafen Hamburg Marketing e. V.

für die Ertüchtigung dieses Gebietes folgende Maßnahmen zur Sicherstellung einer intakten, wirtschaftlich durchgängigen Netzstruktur im Elbe-Oder-Stromgebiet mit Anschluss und Einbindung in das europäische Wasserstraßennetz:

### 1. Elbstromgebiet

- 1.1. schnellstmögliche Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe
- 1.2. Voruntersuchung für die Reststrecke Dömitz / Hitzacker, in der Möglichkeiten einer Sanierung der Reststrecke unter weitgehender Beseitigung von Geschiebemanagement bei gleichzeitigen ökologischen Kompensationen aufgezeigt werden
- 1.3. Weiterführung der Planungen und deren Umsetzung für die Erosionsstrecke im Bereich Klöden und angrenzende Strecken
- 1.4. Prüfung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen im Rahmen der laufenden Unterhaltung
- 1.5. Prüfung und Umsetzung aller Möglichkeiten zur Nutzung der bereits heute vorhandenen Fahrrinne (z. B. konsequente Umsetzung Tiefe vor Breite, z. B. durch virtuelle Betonung, ggf. mit Begegnungseinschränkungen)
- 1.6. Weiterführung der Planungen zum Schleusenkanal Tornitz zur Verbesserung der Anbindung der Saale an die Elbe sowie die Instandhaltung der vorhandenen Schleusen
- 1.7. Verbesserung der Anbindung des Elbstromgebietes an die Ostsee durch Ertüchtigung des Elbe-Lübeck-Kanals entsprechend der Festlegungen des BVWP 2030
- 1.8. Verbesserung der Durchgängigkeit des Elbe-Seitenkanals durch den Bau der Schleuse Lüneburg sowie Ertüchtigung der Schleusengruppe Uelzen

## **2. Verbesserung des Wasserstraßennetzes zwischen Elbe und Oder**

- 2.1. Neubewertung des Verlagerungspotentials durch das Land Brandenburg als Basis für die Realisierung nachstehender Projekte
- 2.2. Wiederaufnahme des Teltowkanals und der Spree-Oder-Wasserstraße in das TEN-T-Netz
- 2.3. zeitnahe Realisierung der Ersatzneubauten für die Schleusen Kleinmachnow und Fürstenwalde (Spree)
- 2.4. Ertüchtigung von Havel-Oder-Wasserstraße inklusive Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße (Dichtungsstrecke, Schleuse Hohensaaten Ost) entsprechend der Maßgaben des BVWP 2030 zur Erhöhung des Nutzens des Schiffshebewerkes Niederfinow nach dessen Inbetriebnahme

## **3. Oderstromgebiet**

- 3.1. Schnellstmögliche Umsetzung der im Deutsch-Polnischen Regierungsabkommen vom 27. April 2015 festgelegten Parameter zur Grenzoder, von besonderer Bedeutung sind dabei die Ausbaggerung der Klützer Querfahrt für Fluss-/Seeschiffe und die Beseitigung von Schwachstellen an der Grenzoder (z. B. bei Reitwein und bei Hohenwutzen)
- 3.2. verstärkte Kooperation zwischen dem deutschen Bundesverkehrsministerium und dem polnischen Ministerium für Maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt bei der Ertüchtigung der Oder zur Herstellung von mindestens Wasserstraßen-Klasse IV sowie die Aufnahme der Oder in das TEN-T-Netz in Verbindung zur Spree-Oder-Wasserstraße

## **4. Verbesserung der Marktposition der verladenden Wirtschaft im Elbe-Oder-Stromgebiet durch Beseitigung von Wettbewerbsnachteilen auf der Wasserstraße**

- 4.1. Verzicht auf die Erhebung von Kanalabgaben ab 2019
- 4.2. Sicherstellung der Durchgängigkeit der Wasserstraßen für moderne Güterschiffe sowie Schubverbände
- 4.3. Ausstattung der Wasserstraße mit AIS-Landstationen und Einbindung des Elbe- und Oderstromgebietes in moderne RIS-Services
- 4.4. Sicherstellung einer Mobilfunkabdeckung entlang des Stromgebietes, damit zusätzlich zu dem AIS-System RIS-Services für alle am Transport Beteiligten nutzbar und digitale Informationsflüsse zwischen Anwendersystemen und Endgeräten gesichert sind
- 4.5. Optimierung der Schleusenbetriebszeiten, beispielsweise auch unter Nutzung von RIS-Services (digitales Schleusenmanagement)
- 4.6. Förderung der Entwicklung und des Baus moderner Binnenschiffahrtsflotten sowie Programme zur Um- und Aufrüstung von Maschinen und Geräten der Bestandsflotte im Elbe- und Oderstromgebiet
- 4.7. Einbeziehung von Elbe und Oder als digitale Testfelder (RIS-Services, virtuelle Schifffahrtszeichen, autonome Binnenschiffe)

Die Verbände erklären ausdrücklich die Bereitschaft, mit der fachlichen Expertise ihrer Mitglieder aktiv an der Bearbeitung der vorgenannten Themen und des „Masterplanes Binnenschifffahrt“ mitzuarbeiten.

Weitere Informationen und Details zu den einzelnen Projekten finden Sie auch online auf den Websites der beteiligten Verbände unter:



Elbe Allianz e. V.  
[www.elbeallianz.org](http://www.elbeallianz.org)



Bundesverband der öffentlichen Binnenhäfen e. V.  
[www.binnenhafen.de/](http://www.binnenhafen.de/)



Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e. V.  
[www.oderverein.de](http://www.oderverein.de)



Weitblick - Verkehrsinfrastruktur, Wirtschaft, Logistik e. V.  
[www.weitblick-verkehr.de](http://www.weitblick-verkehr.de)



Kammerunion Elbe-Oder  
[www.kammerunion.eu](http://www.kammerunion.eu)



European River-Sea-Transport Union e. V.  
[www.erstu.com](http://www.erstu.com)



Hafen Hamburg Marketing e. V.  
[www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)



Bündnis Elbe-Seitenkanal e. V.  
[www.besk-niedersachsen.de](http://www.besk-niedersachsen.de)