

ELBSCHIFFFAHRTSTAG 2018: AUFBRUCHSSTIMMUNG FÜR EINE BESSERE ELBE



Ein Jahr nach Verabschiedung des Gesamtkonzeptes Elbe (GK Elbe) nutzten mehr als 120 Teilnehmer die Möglichkeit, sich auf dem Elbschiffahrtstag 2018 in Wittenberge über den aktuellen Stand der Umsetzung zu informieren. Dabei stand jedoch nicht nur die Elbe, sondern das gesamte Elbstromgebiet im Mittelpunkt der Vorträge und Diskussionen.

Ines Jesse, Staatssekretärin im Brandenburger Verkehrsministerium, betonte in ihrem Grußwort, dass die Elbe für ihr Bundesland unverzichtbarer Teil der Verkehrsinfrastruktur sei. „Wir wollen den Güterverkehr auf der Elbe erhöhen“, betonte Jesse und verwies darauf, dass sich das Land nicht nur auf die Verbesserung der Infrastruktur durch den Bund als Eigentümer der Wasserstraße verlasse. „Gemeinsam mit Hamburg und Sachsen-Anhalt haben wir in einer Studie untersuchen lassen, welche Chancen die Digitalisierung zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers bietet.“ Echtzeitinformationen für die Schiffer ermöglichen eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Fahrrinne und AIS Informationen (Automatic Identification-System) eine effizientere Verkehrssteuerung sowie die Verknüpfung von Informationen für effektivere Logistikketten.

Der Bürgermeister von Wittenberge, Dr. Oliver Hermann, begrüßte die Gäste des Elbschiffahrtstages zum zweiten Mal in seiner Stadt. Danach unterstrich Stefan Kunze, Vorstandsvorsitzender vom veranstaltenden Elbe Allianz e. V., seinem Einführungsbeitrag, dass das GK Elbe schnellstmöglich umgesetzt werden muss. Dabei geht es vor allem, neben den zwei Großvorhaben im Bereich der Erosionsstrecke zwischen Riesa und Saalemündung und der Reststrecke zwischen Dömitz und Hitzacker, auch um kleinere Maßnahmen. Mit diesen könnten schnelle Verbesserungen für die Schifffahrt erreicht und gleichzeitig ständige Eingriffe in den Fluss durch Baggerungen reduziert oder vermieden werden. Damit könnte das Binnenschiff auch wieder besser in Transportketten eingebunden werden. „Ein gutes Beispiel für die Verknüpfung der Verkehrsträger sind die Containerverkehre zwischen Hamburg und Binnenhäfen, auf denen je nach Eilbedürftigkeit sowohl Binnenschiff, Bahn als auch Lkw eingesetzt werden“, erläuterte Kunze.

Vorgestellt wurde bei der Veranstaltung unter anderem ein Forderungskatalog für die Ertüchtigung des Stromgebietes Elbe-Oder, der als Wittenberger Erklärung 2018 an die Vertreter der Verkehrspolitik übergeben wurde. Darin wird die Bereitschaft aller Verbände und ihrer Mitglieder betont, sich aktiv in die Prozesse, wie zum Beispiel die Erarbeitung des Masterplans Binnenschiff, einzubringen.

Im ersten Themenkomplex des Elbschiffahrtstages wurde über den Anschlussprozess des GK Elbe diskutiert. Thomas Gabriel stellte als Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die aktuelle Entwicklung dar. Er musste einräumen, dass aufgrund der langen Koalitionsverhandlungen noch keine Freigabe von Haushaltsmitteln für Ingenieurpersonal für das GK Elbe erfolgt sei. Dennoch schreiten die Planungen am Projekt Klöden als Pilotprojekt für die Erosionsstrecke voran. Die Anforderungen für eine Studie zur Behebung der weiteren großen Problemstrecke, der Reststrecke Dömitz – Hitzacker, werden momentan definiert, so dass eine entsprechende Ausschreibung in der zweiten Jahreshälfte erfolgen kann. In weiteren Beiträgen von Experten aus Wasserbau und Umwelt wurden Möglichkeiten und Erfahrungen für Regulierungsbauwerke, die sowohl ökologische als auch nautische Vorteile bringen, vorgestellt und erörtert. Eine europäische Sicht auf die Problematik eröffnete Lubomir Fojtu, Direktor der Tschechischen Wasserstraßendirektion. „Wir erwarten eine schnelle Umsetzung des GK Elbe, damit die Unternehmen der Tschechischen Republik einen zuverlässigen Zugang über den Wasserweg zu ihren Märkten erhalten“, führte Fojtu an.

Vor diesem Hintergrund steht auch die Entscheidung der Regierung seines Landes für die Staustufe Děčín. „Wir sind zuversichtlich, dass die überarbeitete Umweltverträglichkeitsprüfung und die Entscheidung der Regierung für das Projekt, zu einem zeitnahen Baustart führen wird“, sagte Fojtu.

Abschließend versicherte Christoph de Vries, MdB und Leiter der Arbeitsgemeinschaft Elbe der CDU, dass er sich gemeinsam mit dem Arbeitskreis Elbe der SPD für die Genehmigung von Haushaltsmitteln für die Umsetzung des GK Elbe einsetze und auch weiterhin auf eine zügige Umsetzung drängen werde.

Im zweiten Themenkomplex stellte Jochen Kies als Vertreter des Bundesverkehrsministeriums den Stand der Planungen in anderen Wasserstraßenbereichen vor. Die Planungen für die Schleuse Lüneburg im Elbe-Seitenkanal und der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanal sind auf einen guten Weg gebracht worden. Die Saale wird durch Schleusenreparaturen als Schifffahrtsweg gesichert. Für das gesamte Elbstromgebiet ist die vorgesehene Instandsetzung der Schleuse Geesthacht von herausragender Bedeutung. In der anschließenden Diskussion ließen Verbandsvertreter jedoch noch weiteren Bedarf erkennen. So stelle auch der bauliche Zustand der Schleuse Uelzen einen potentiellen Engpass dar.

Im abschließenden Themenkomplex standen Verbesserungen im technisch/technologischen Bereich im Vordergrund. Dabei wurden Möglichkeiten vorgestellt, mit denen die Binnenschifffahrt bereits heute besser mit den vorhandenen – und sich verbessernden – Rahmenbedingungen im Markt bestehen kann. Impulse dafür gab die Vorstellung der von Frau StS Jesse erwähnten Studie „Elbe 4.0“, in der Möglichkeiten einer Digitalisierung dieses Verkehrsträgers im Elbstromgebiet aufgezeigt wurden. Bereits heute sind erste Binnenschiffslinien daten- und steuerungstechnisch mit den Containerterminals des Hamburger Hafens direkt verbunden, wie der Geschäftsführer der Hamburg Vessel Coordination Center GmbH, Gerald Hirt, den aktuellen Zustand beschrieb. „Mit weiteren Reedereien laufen intensive Gespräche und Untersuchungen, damit möglichst alle Containerlinien in das System integriert werden können“, erläuterte Hirt. Große Potentiale sieht er in der Einspeisung von Daten aus dem AIS/RIS-Systemen, da damit die Ankunftsstermine sehr genau bestimmt werden können. Dass das in absehbarer Zeit realisierbar wird, versprach Nils Braunroth. Zuständig auch für den Bereich River Information Services (RIS), stellte dieser den Stand des Ausbaus der land-

seitigen Struktur für AIS vor, der bis Ende 2018 im Rahmen des europäischen RIS-COMEX-Programmes abgeschlossen sein wird. Mit der Vorstellung von Anwendungen für die Verbesserung der Navigation, die sich daraus ergeben können, schloss er seinen Beitrag ab.

Abgerundet wurde dieser Themenkomplex durch den Beitrag von Prof. Gerd Holbach, TU Berlin, zum Stand der Entwicklung des Schubbootes „Elektra“. Dabei handelt es sich um die Entwicklung eines Hybridantriebes, einer Kombination von Brennstoffzelle und Elektroantrieb. Integriert wird eine intelligente Schiffssteuerung zum effizienten Energieeinsatz. Damit sei ein Einsatz des Prototyps auf der Verbindung Berlin-Hamburg bereits ab 2022 realistisch.

Insgesamt konnte nach Abschluss des Elbschiffahrtstages 2018 festgestellt werden, dass nach jahrzehntelangem Stillstand wieder Bewegung in den Prozess der Ertüchtigung der Wasserstraßen im Elbstromgebiet gekommen ist. Das ist aus Sicht der Teilnehmer jedoch kein Selbstläufer, sondern erfordert ein ständiges Mahnen und die Mitarbeit der Verbände. Hervorzuheben ist daher die Bündelung von Aktivitäten aller Akteure, um die Forderungen der 2. Wittenberger Erklärung umzusetzen. Eine Zwischenbilanz wird im Jahr 2020 auf dem nächsten Elbschiffahrtstag gezogen werden.

Quelle: , Foto: Christian Knoll, 1. Reihe v.l.: Jochen Kies (BMVI), Dr. Oliver Hermann (Wittenberge), StS Ines Jesse (MIL) und Annett Jura (Perleberg)