

Fragen an die WSV / das WSA zum Ausbau der Elbe-„Reststrecke“

anlässlich und im Anschluss der Workshops im November 2023 und Mai 2024

(Stand August 2024)

In den Veranstaltungen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe „Workshop Faktencheck“ und „Workshop Variantencheck“ in Hitzacker (November 2023 und Mai 2024) blieben etliche unserer Ansicht nach relevante Fragen unbeantwortet. Im folgenden Fragenkatalog werden sie durch weitere offene Fragen ergänzt.

Politische Leitlinien des Anschlussprozesses

1. Wie steht die EU-Kommission zum Zielkonflikt Ausbau versus Natur-, Klima- und Umweltschutz? Gab es bezüglich dieses Konfliktes Anfragen an die EU?

2. Welche Rolle spielt das deutsch-tschechische Elbeabkommen von 2021 bei der Definition der verkehrlichen Ziele?^{1,2}

3. Inwieweit spielen die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplanes oder andere politisch festgelegte Ziele eine Rolle bei der Erarbeitung der Varianten?

4. Sind auch die Wirtschaftsverbände Hamburgs im Anschlussprozess des GKE als Stakeholder eingebunden?

5. Ist auch die Prüfung einer Variante, die die Priorität auf die Verbesserung des ökologischen Zustandes der Elbe legt, und einer „Null-Variante“, nämlich des Nichtausbaus, sowie eine Variante, in der weiterhin die Fahrrinntiefen durch Baggerarbeiten realisiert werden, Gegenstand der Planung?

6. Werden auch alternative Transportmittel geprüft, um die Güterverkehre abzuwickeln, insbesondere die Schiene?

7. Hält die WSV auch angesichts des durch den fortschreitenden Klimawandel sinkenden Wasser-

dargebots an der Datengrundlage GIW 2010 fest? Im Elbe-Abkommen mit Tschechien ist vorgesehen, dass der GIW alle 10 Jahre überprüft werden soll. Welche Veränderungen ergeben sich aus der im Elbe-Abkommen mit der Tschechei vorgesehenen Überprüfung alle 10 Jahre?

8. Laut Aussagen von Herrn Hentschel beim Workshop 2 seien Prognosen über die Folgen der Wasserbaumaßnahmen schwierig, weil es 10 bis 20 Jahre dauern könne, bis der Fluss sich angepasst hat. Sind Rückbaumaßnahmen möglich, falls die Auswirkungen auf den ökologischen Zustand des Flusses nicht den Erwartungen entsprechen oder sich sogar als ungünstig herausstellen?

Schiffsverkehr

9. Wird die Förderung des Schiffsverkehrs als Aufgabe der WSV in Bezug auf die Elbe mit konkreten Zielstellungen – etwa zu angestrebten Schiffsverkehren – definiert, die über das im GKE benannte allgemeine Ziel von mindestens 1,40m unter GLW2010 hinausgehen?

10. Welche Methodik wird bei der Abwägung zwischen verkehrlichen und ökologischen Zielen angewendet?

11. Welche Relevanz haben die real stattfindenden Transporte auf der Elbe bei der Abwägung in Konflikten zwischen verkehrlichen Zielen und ökologischen Risiken? Gibt es eine Untergrenze der Schiffsbewegungen, ab der der Ausbau als unangemessen betrachtet werden müsste?

12. Welche Rolle spielt bei der Abwägung die alternative (ganzjährig nutzbare und kürzere) Route zur Reststrecke Elbe über den Mittellandkanal und den Elbe-Seitenkanal? Wurde sie miteinbezogen? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

13. Mit welchen verkehrlichen Zielen begründet die WSV, an zwei parallel verlaufenden Binnenwasserstraßen festzuhalten?

14. Von welchen Prognosen für die Entwicklung der Gütertransporte auf der Elbe zwischen Lüneburg und Magdeburg geht die WSV nach der Umsetzung der Ausbaumaßnahmen an der so genannten Rest-

¹ 20.7.2021: Der tschechische Verkehrsminister Karel Havlíček unterstreicht die Ziele des deutsch-tschechischen Elbeabkommens im Anschluss an die Unterzeichnung. „Die Elbe ist ein wichtiger europäischer Fluss, für den die Tschechische Republik und Deutschland Verantwortung tragen. Kurz gesagt, wir werden die Elbe auf Kurs bringen, so dass die Schifffahrt an 340 Tagen im Jahr möglich sein wird. Das Ziel ist es, bis 2030 die Schifffahrt auf der Elbe von Pardubice bis Hamburg zu haben.“

² PM des BDB v. 6. Juni 24: „Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) begrüßt, dass das bereits 2021 unterzeichnete Elbe-Abkommen zwischen Deutschland und Tschechien nun in Kraft treten kann. Der tschechische Präsident Petr Pavel hatte mit der Unterschrift unter die Ratifikationsurkunde den letzten dafür nötigen Schritt getan. (...) Der BDB fordert daher, das Gesamtkonzept Elbe nun zügig umzusetzen, um das volkswirtschaftliche Potenzial dieses Wasserweges zu heben.“

strecke aus? Welche Entwicklung sieht die WSV dabei für die unterschiedlichen Güter Mineralölprodukte, Kohle, Schüttgüter und Spezialtransporte, speziell unter dem Gesichtspunkt der angestrebten weitgehenden Dekarbonisierung der europäischen Wirtschaft in den nächsten Jahrzehnten?

15. Welchen Bedarf prognostiziert die WSV für Spezialtransporte, die nur auf der Elbe möglich sind? Wie viele dieser Sondertransporte gab es in den letzten 5 Jahren?

16. Welche Rolle spielt der einzige trimodale Güterumschlagplatz zwischen Lüneburg und Magdeburg, der im Privatbesitz befindliche „Elbeport“ Wittenberge, bei den Planungen der WSV?

17. Gibt es eine Bedarfsanalyse? Mit welchen Gesamtkosten ist zu rechnen? Wie hoch sind die Planungskosten bisher? Wann wird eine Kosten-/Nutzen-Analyse erfolgen?

18. Wie bewertet die WSA die Schiffbarkeit für den Abschnitt der Elbe von Kilometer 520 bis 569, der sich an die „Reststrecke“ anschließt? Ist auch hier ein Ausbau geplant?

Ökologie

18. Wieviel Stellen (Mitarbeiter:innen) gibt es bei der WSV für die Bearbeitung des Themas Reststrecke? Wieviel Mitarbeiter davon sind Biologen und Ökologen? Aus welchen Fachrichtungen sind die anderen?

19. In der Konzeptionellen Vorstudie sind sieben verschiedene notwendigen hydromorphologischen Maßnahmen benannt, um die Ziele der WRRL zu erreichen. Wo und in welchem Umfang soll welche Maßnahme umgesetzt werden? Wie sieht der Zeitplan aus?

20. Seitdem die Baumaßnahmen mit Beginn des 2. Weltkriegs eingestellt wurden weist dieser Abschnitt der Mittelelbe (nach Aussagen von Frau Dr. Hillebrand (BAW) auf dem 1. Workshop am 14.1.2023 in Hitzacker) im Gegensatz zu den anderen Abschnitten stabile Verhältnisse auf: die Flusssohle hat sich im Bereich der „Reststrecke“ nicht mehr eingetieft. Auf welche wissenschaftlichen Untersuchungen stützen sich die Ausbaupläne? Kann eine Sohlerosion ausgeschlossen werden? Wenn ja: Wie?

21. Ist eine Sohlerosion beabsichtigt? Wie würde

sich diese auf die nachfolgende Strecke bis Geesthacht auswirken?

22. „Der Planbarkeit dynamischer Systeme sind Grenzen gesetzt“ schreibt Prof. Huber von der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in einem Artikel aus dem Jahr 2022 über „die zukünftige Entwicklung der Elbe“.³ Wie definiert die WSA diese Grenzen in Bezug auf den Ausbau der Reststrecke?

23. Inwieweit sind die möglichen Auswirkungen eines Ausbaus der Reststrecke – etwa die geplante Vertiefung der Flusssohle – auf die Wasserhaushalte der Elbauen und anliegenden Regionen überprüft? Gab es eine Konsultation der Wasser- und Bodenverbände? Mit welchem Ergebnis? Wenn nicht: Ist sie für die Zukunft geplant?

24. Wie wird die Gewichtung (Prioritätensetzung) erfolgen, wenn bei einem schwindenden Wasserdargebot sowohl eine „Wasserversorgung“ der Fahrrinne als auch der Auenlebensräume gewährleistet sein soll?

25. Gab es eine Konsultation der Elbfischerei, speziell des Betriebes Köthke in Gorleben? Mit welchem Ergebnis? Wenn nicht: Ist sie für die Zukunft geplant?

26. Wurde die Einträge von in den Uferbereichen abgelagerten Schadstoffen in die Nebengewässer durch die Baumaßnahmen betrachtet? Mit welchem Ergebnis?

Beteiligung im Anschlussprozess

27. Inwieweit kommen bei zukünftigen Workshops auch Stimmen zu Wort, die zum Ausbau der Reststrecke Bedenken und Einwände formulieren? Wie werden diese Einwände in die Planungen einfließen? Sind entsprechende Impulsvorträge geplant?

28. Aus den Arbeitsgruppen bei den Workshops 1 und 2 gibt es keine (lesbaren) Protokolle, auch nicht in Form von gestellten Fragen und Antworten der WSV und Referenten. Wie werden die Fragen, Antworten und Ergebnisse in den Arbeitsgruppen dokumentiert? Wie werden sie im Anschlussprozess berücksichtigt?

³ Prof. Huber: „Die zukünftige Entwicklung der Elbe – Reizvolle Aufgabe und flussbauliche Herausforderung zugleich“. In: Tagungsband des Kolloquiums Flussbauliche Herausforderungen an der Elbe im Wandel der Zeit. BAW. S. 82 – 92.