



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

# Verkehrsweg Elbe



**Flusskonferenz Elbe  
Magdeburg, 4./5. März 2013**



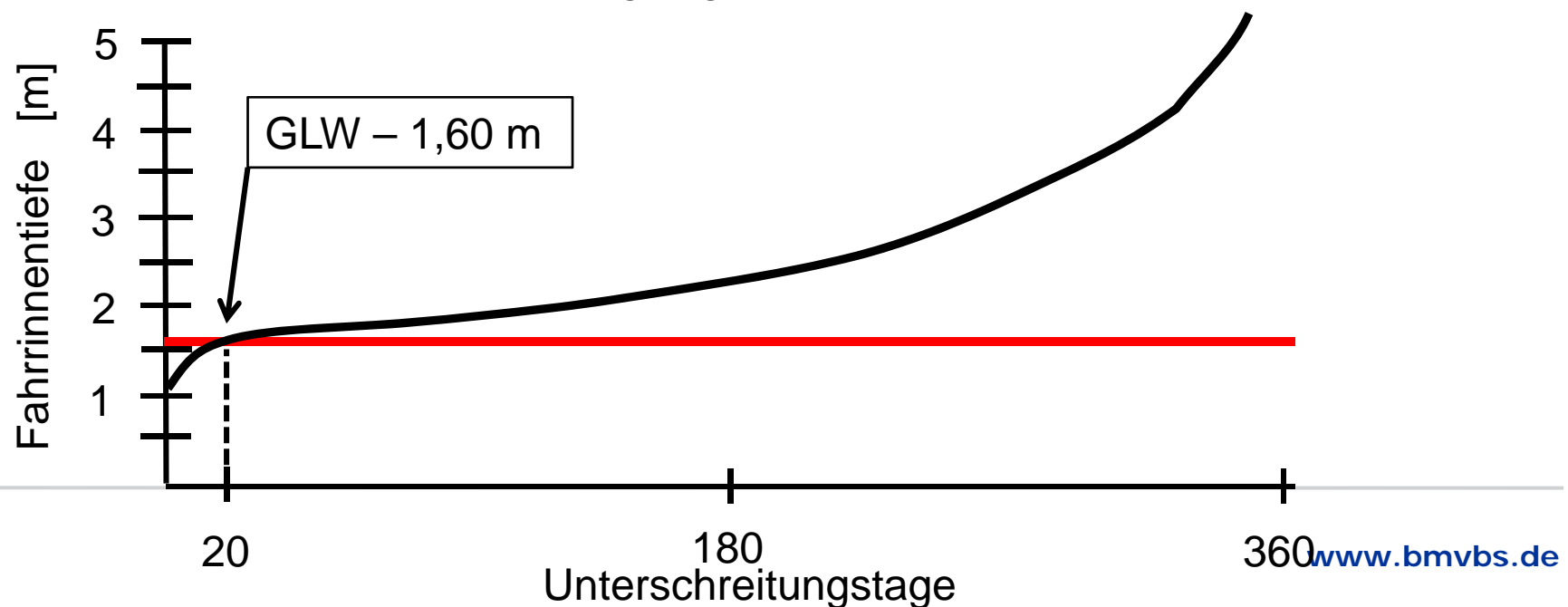
# Verkehrliche Nutzung

- Seit dem Mittelalter findet Elbeschifffahrt statt
- **Mittelwasserregelung** ab 1860
- **Versailler Vertrag** (1919) internationale Wasserstraße, Tschechien hat Anrecht auf eigenes Hafengebiet im Hafen Hamburg
- **Niedrigwasserregelung** nach 1931
- Gemeinsame **deutsch-tschechische Absichtserklärung (2006)** über die Zusammenarbeit und die verkehrlichen Ziele und Maßnahmen
- Die über 600 km lange Elbe zwischen Tschechien und Hamburg ist mit 6.900 **Buhnen** und rd. 330 km **Deck- und Leitwerke** geregelt



## GLW und Fahrrinnenverhältnisse

- Für die wirtschaftliche Nutzbarkeit der Elbe sind die **Mittelwasser-verhältnisse** mit ca. 2,5 m Fahrrinntiefe bestimmend
- Die bisherige Diskussion wird geprägt durch die Fahrrinnenverhältnisse bei **Niedrigwasser** (GIW 89\*)
- Für den weit überwiegenden Teil des Jahres stehen größere Fahrrinntiefen zur Verfügung





# Transportmengen Elbe und Elbe-Seitenkanal

Transportmenge		Elbe	Elbe-Seitenkanal
Ist 2012	Geesthacht	9,25 Mio. t/ 86 tsd. TEU	8,93 Mio. t/ 68 tsd. TEU
	Lüneburg		
	Magdeburg	0,78 Mio. t/ 13 tsd. TEU	
	Grenze CZ	0,38 Mio. t	
Prognose 2025	Geesthacht	10,15 Mio. t/ 113 tsd. TEU	8,90 Mio. t/ 83 tsd. TEU
	Lüneburg		
	Magdeburg	1,0 Mio. t/ 13 tsd. TEU	
	Grenze CZ	0,76 Mio. t	



# Transportmengen Folgerungen

---

- Die wechselnden Fahrrinntiefen (Jahresmittelwert 2,5 m) der Elbe sind im Vergleich zum ESK (ganzjährig 2,8 m Abladetiefe) nachteilig
- Die größeren Brückendurchfahrtshöhen, Treibstoff- und Zeitersparnisse und die Befreiung von Abgaben auf der Elbe bieten Vorteile
- Vorzugsweise Nutzung der Elbe für stromab laufende Verkehre und insbesondere Transporte mit geringen Tiefgängen (Groß-, Leer-, Containertransporte)
- Wesentliche Potentiale werden für Containerlinien zwischen Magdeburg und anderen Elbehäfen mit Hamburg gesehen
- Die Transportmenge ist zur Zeit eher gering (auch bei Zuwächsen größer 50 %).



# Schwachstellen Elbe

- Schwachstellen (NW)
  - Reststrecke
  - Havelmündung
  - Coswig
- Erosionsstrecke
  - Elbe km 120 – 290
  - Pilotstrecke Klöden
- Strombauwerke (MW)
  - Bühnenrücken

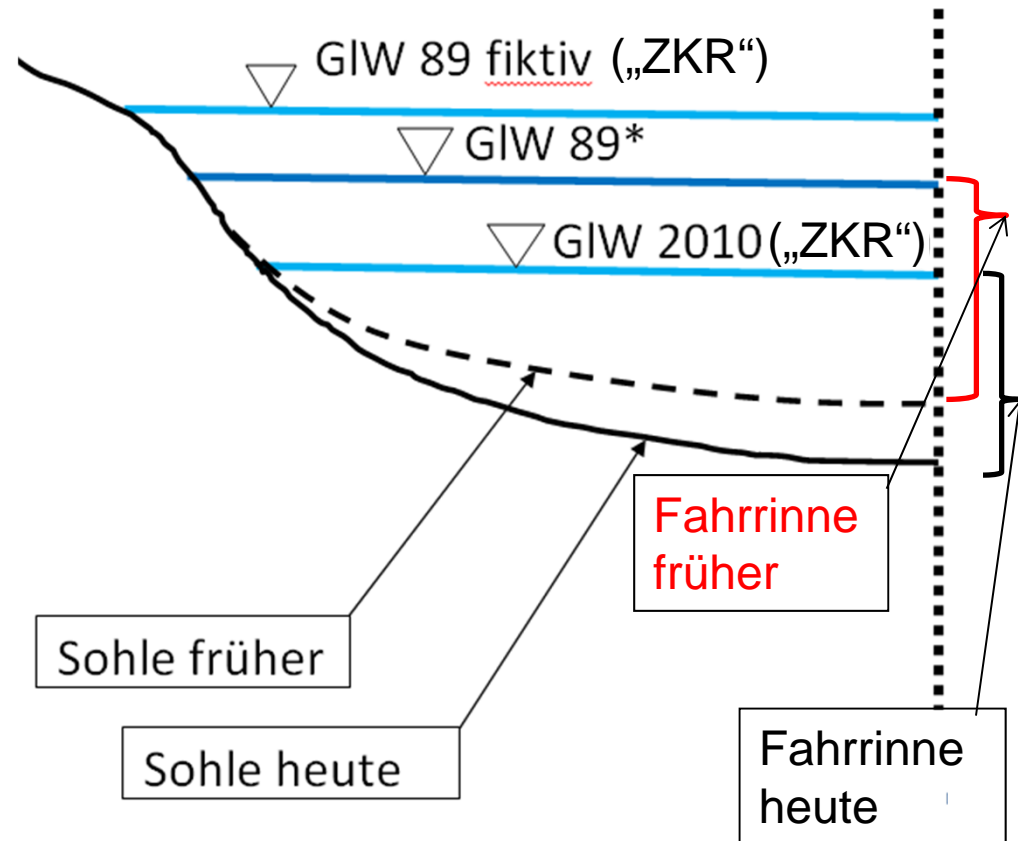






## Gleichwertiger Wasserstand (GLW)

- GLW 89\* - 1,6 m
- GLW 2010 - ?  
Neue Methodik (ZKR):
  - Wassermengen
  - Jahresreihen mehrere Jahrzehnte
- Abnahme der Wassermengen bei NW seit 1990 (Talsperren, Braunkohletagebaustandorte)
- Morphologische Veränderungen in der Sohle





# Fahrrinnenverhältnisse Folgerungen

- Der Bemessungswasserspiegel GLW89\* ist nicht mehr zutreffend
  - Das gegenwärtige Unterhaltungsziel (GLW 89\* -1,6 m) kann alleine mit Instandsetzung der Strombauwerke nicht erreicht werden; Anpassungen an den Strombauwerken wären erforderlich.
  - Der neue Bemessungswasserspiegel (GLW 2010) ist festgelegt und wird in Kürze den alten GLW89\* ersetzen; er ist teilweise niedriger, als der bisherige GLW89\*.
  - Das künftige Unterhaltungsziels (GLW 2010 - ?) ist auf der Grundlage von Untersuchungen neu festzulegen (auch für Erosionsstrecke)
  - Mögliche Varianten: (grob vereinfacht)
    - Ist-Zustand (= GLW 2010 – 1,2 / 1,3 m)
    - GLW89\* - 1,6 m (= GLW 2010 – 1,4 / 1,5 m)
    - Ausbau (= GLW 2010 – 1,6 m)
- 
- **Mittlere Fahrrinntiefe (MW): 2,5 m**





# Fahrinnenverhältnisse

## Vorgehen

- Technische Planungen, flussmorphologische und hydraulische Untersuchungen, Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sind erforderlich
  - Gesellschaftliche und politische Akzeptanz für Strombaumaßnahmen, wie z. B. Ergänzung von Buhnen und Leitwerken, Tieferlegung der Buhnenrücken, Anpassung der Buhnenköpfe und der Streichlinien
  - Umfang hängt maßgeblich vom künftigen Unterhaltungsziel ab
  - Die Maßnahmen in der Erosionsstrecke dienen der Schifffahrt, der Stabilisierung des Grundwasserspiegels, Flora, Fauna und dem Hochwasserschutz, sowohl der Bund als auch die Bundesländer sind in ihrer Zuständigkeit / Finanzierung gefordert
- Klöden hat Vorbildcharakter für Gesamtkonzept



# Verkehrsweg Elbe



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Volker Keitel  
Leiter des Referats Wasserstraßenmanagement Binnen und Küste  
im BMVBS