



## DESSAUER ERKLÄRUNG

Die Elbe als freifließender Fluss zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und der Staustufe Geesthacht ist sowohl ein einzigartiger Naturraum als auch eine Wirtschaftsachse mit hohem Entwicklungspotenzial, beides ist gleichberechtigt zu entwickeln. Eine lückenlose Niedrigwasserregulierung ist Voraussetzung, ökonomische und ökologische Anforderungen in Gleichklang zu bringen

Auf der etwa 600 Kilometer langen Binnenwasserstraße Elbe sind rund 20 Kilometer (Reststrecken bei Dömitz und Coswig) noch nicht den Bedingungen der Niedrigwasserregulierung angepasst, dies entspricht nur ca. 3% der Gesamtstrecke. In diesen Strecken muss mit einem vergleichsweise hohen Ressourcenaufwand gebaggert werden, um eine Mindestfahrwassertiefe von 1,60 m an 345 Tagen im Jahr zu erreichen.

Im Rahmen des Elbschiffahrtstages 2012 am 27. September in Dessau/Roßlau wurde von rund 160 namhaften Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung die folgende Erklärung verabschiedet:

### **VOR DEM HINTERGRUND, DASS**

- die Elbe mit ihren Nebenflüssen und Seitenkanälen von europäischer Bedeutung und eine ideale Verbindung zwischen dem Hamburger Hafen und den stark wachsenden Märkten in Zentral- und Osteuropas ist,
- die Elbe Teil des „Core-Network“ des TEN-T-Leitlinienentwurfes zum Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist,
- das Transportaufkommen langfristig weiterhin mit großer Dynamik wachsen wird und das künftige Verkehrswachstum mit dem aktuellen Modal Split kaum bewältigt werden kann,
- die Wasserstraßen im Elbstromgebiet als einzige über große freie und sofort verfügbare Transportkapazitäten im Verkehrsnetz verfügen,
- Großraum- und Schwerguttransporte auf der Elbe angesichts der Belastungsgrenzen bei der Straßen- und Brückeninfrastruktur immer mehr an Bedeutung gewinnen werden,
- das Binnenschiff als sicherer und ressourcenschonender Verkehrsträger mit vergleichsweise geringen Emissionen im Rahmen von „Green Logistics“ weiter an Bedeutung gewinnen wird;
- der Tourismus entlang und auf der Elbe von großer wirtschaftlicher Bedeutung für das gesamte Elbstromgebiet ist,
- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Herstellung einer verlässlichen Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 Meter zwischen Hamburg und Dresden zugesagt hat, die auch den uneingeschränkten Einsatz von Eisbrechern gewährleistet,

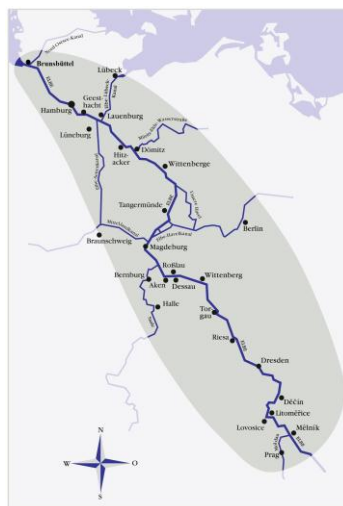
### **FORDERT DER ELBSCHIFFFAHRTSTAG 2012 ALLE VERANTWORTLICHEN IN POLITIK, VERWALTUNG UND WIRTSCHAFT ZUR ENTSCLOSSENEN FÖRDERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR IM ELBSTROMGEBIET AUF.**

### **ZIEL MUSS ES SEIN, DASS**

- die langfristige Stabilität der zugesicherten Fahrrinntiefe durch die Wasserstraßenverwaltung garantiert wird und damit die Voraussetzung für einen zuverlässigen, durchgän-

gig dreilagigen Containerverkehr auf der Elbe geschaffen wird. Um dies sicherzustellen, müssen neben der Grundinstandsetzung von Buhnen, Deck- und Leitwerken, die zu einer spürbaren Verbesserung der Fahrrinntiefe in einigen Streckenabschnitten geführt hat, auch umweltverträgliche und kosteneffiziente Maßnahmen zur Verbesserung der flussei-genen Räumkraft insbesondere in den Strecken bei Coswig und Dömitz in Angriff genommen werden; diese sind im Zuge des „Gesamtkonzeptes für die Elbe“ gleichberechtigt zu den anderen Ansprüchen an die Elbe zu verankern;

- die Elbe entsprechend ihrer Einordnung in das „Core Network“ der europäischen TEN-T-Leitlinien auch in die Netzkategorie A im Zuge der vorgesehenen Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eingruppiert wird;
- die angrenzenden Kanäle und Flüsse der Elbe einschließlich der Schleuse in Scharnebeck bedarfsgerecht ertüchtigt werden, insbesondere für einen zuverlässigen, durchgängig zweilagigen Containerverkehr, dabei sind auch für die Häfen europaweit einheitliche Bewertungskriterien anzuwenden;
- die Elbe verstärkt in die trimodale Transportketten einbezogen wird. Dafür müssen auch im Bereich der Eisenbahninfrastruktur Engpässe – insbesondere bei den deutsch-tschechischen und deutsch-polnischen Grenzübergängen – beseitigt werden;
- die Logistikwirtschaft durch kundenorientierte Produkte dazu beiträgt, Industrie und Handel eine attraktive Transportkette sowohl im innereuropäischen Verkehr („Haus zu Haus“) als auch im Seehafenhinterlandverkehr anzubieten;
- die Rahmenbedingungen für Großraum- und Schwertransporte auf der Elbe weiter verbessert werden, um die Straßeninfrastruktur von der Abwicklung dieser anspruchsvollen Verkehre zu entlasten;
- die durchgängige Schifffarbarkeit bis in die tschechischen Wirtschaftszentren hergestellt wird, dazu gehört insbesondere der Bau der Staustufe Decin;
- die politische Zusammenarbeit entlang der Elbe – einschließlich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit der Regierung der Tschechischen Republik – weiter intensiviert wird. Vordringlich ist ein gemeinsames Verkehrskonzept aller anliegenden Bundesländer zu erarbeiten, das den Anforderungen der Unternehmen entlang der Wirtschaftsachse Elbe Rechnung trägt.



Dessau/Roßlau, 27. September 2012

**Kontakt: Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.**

Geschäftsstelle: Alexander Anders – c/o Handelskammer Hamburg – Adolphsplatz 1 – 20457 Hamburg

Telefon 040 361 38-316/-382 – Telefax 040 361 38-61382 – E-Mail: [elbstromverein@hk24.de](mailto:elbstromverein@hk24.de)

Internet: [www.elbstromverein.de](http://www.elbstromverein.de)