

ERGEBNISPROTOKOLL

---

**Gesamtkonzept Elbe**

**Beratergremium**

---

2. Sitzung am 25.9.2015

# Tagesordnung

**Ort:** Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
**Zeit:** 25. September 2015, 09.30 – 13.30 Uhr (in Sitzung verlängert bis 14:15 Uhr)  
**Moderation:** Ralf Eggert, IFOK GmbH

Zeit	TOP	Inhalt	Zuständig
09.30	<b>TOP 1</b>	<b>Begrüßung und Einführung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Begrüßung durch die Moderation (Eggert)</li> <li>Abnahme des Protokolls der ersten Sitzung (Spieker) → Verschoben auf TOP 3</li> </ul>	IFOK (Eggert/ Spieker), Teilnehmende
09.50	<b>TOP 2</b>	<b>Verfahrensvorschlag für das Gesamtkonzept Elbe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vorstellung des Entwurfs der Geschäftsordnung</li> </ul> <p><i>Anschließend moderierte Diskussionsrunde</i></p>	IFOK (Eggert), Teilnehmende
11:45		<b>PAUSE</b>	
12.00	<b>TOP 3</b>	<b>Fehlstellen in der freifließenden deutschen Binneneibe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Erläuterung der Fehlstellen und ihrer Charakteristiken anhand eines aktuell erstellten Längsschnittprofils</li> </ul> <p><i>Anschließend moderierte Diskussionsrunde</i></p>	WSV (Bärthel, Dürre, Gabriel)
13.20 Max. 13:30 Ende	<b>TOP 4</b>	<b>Abschluss und Ausblick</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zusammenfassung des heutigen Tages, Organisatorisches (Eggert)</li> <li>Ausblick auf das weitere Vorgehen (Eggert, Arbeitsgruppe)</li> </ul>	IFOK (Eggert), Arbeitsgruppe

## **TOP 1 – Begrüßung und Einführung**

### **Thema 1**

*Begrüßung und Einführung*

### **Moderation/Sprecher**

*Ralf Eggert (IFOK)*

### **Anlagen**

*keine*

### **Zentrale Inhalte und Ergebnisse**

- Herr Eggert begrüßt die anwesenden Teilnehmer zur 2. Sitzung des Beratergremiums. Ziel der heutigen Sitzung sei die möglichst weitgehende Abstimmung der Geschäftsordnung zum Gesamtkonzept Elbe, die Fortführung des von der 1. Sitzung verschobenen Vortrags zu den Fehlstellen in der freifließenden deutschen Binnenelbe sowie die Aufarbeitung aktueller Entwicklungen.
- Herr Eggert schildert, dass es in den vergangenen Tagen Unruhe um einen Antwort-Brief von Kanzleramtsminister Altmaier an den BUND-Präsidenten Weiger gegeben habe, in welchem unter anderem folgendes Zitat formuliert wurde: „Bei der von der tschechischen Seite geforderten Fahrrinntiefe von 1,60 Meter handelt es sich um eine Absichtserklärung zwischen den beiden Verkehrsministern aus 2006, die auf Grund morphologischer Änderungen überholt ist und derzeit im Rahmen des Gesamtkonzeptes auch neu bewertet wird.“ Im Anschluss habe der BUND diesen Brief für eine Information der Presse verwendet. In den resultierenden Presseartikeln ist die Rede davon, dass die 1,60 Meter Fahrrinntiefe obsolet sein. Dies habe zu Irritationen auf Seiten der Wirtschaft geführt. Herr Eggert bittet die Teilnehmenden um die Kommentierung des Vorgangs.
- Herr Finck schildert, dass dieser Vorgang zu erheblichen Missstimmungen und Unsicherheiten bei Unternehmen geführt habe. So sei im Zusammenhang mit Aufträgen an Werften in Tangermünde und Roßlau die Frage entstanden, ob diese angesichts der scheinbar veränderten politischen Rahmenbedingungen noch durchführbar seien. Herr Finck berichtet weiterhin, dass eine solche mediale Berichterstattung die interne Rechtfertigung der eigenen Teilnahme am Dialog erschwere, da entsprechende Gegenreaktionen erwartet würden. Er schlägt daher vor, sich während des Dialogs zum Gesamtkonzept Elbe zu einer „Friedenspflicht“ zu verabreden, d.h. dass keine Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt wird, die dem Zweck dient, sich im Zusammenhang mit den im Dialog diskutierten Fragen einen öffentlichen Vorteil zu verschaffen.
- Herr Dabrowski zeigt sich irritiert darüber, dass die tschechische Seite eine solche Information zuerst aus der Presse erfahre. Auf Seiten Tschechiens könne man den Eindruck gewinnen, die deutsche Seite nehme die deutsch-tschechischen Verabredungen zum Elbzugang nicht ernst.

- Herr Kies erläutert, dass die Darstellungen in der Presse irreführend seien. Er macht deutlich, dass es keine Vorfestlegung bezüglich eines etwaigen neuen Unterhaltungsziels gebe und die Diskussion um die Unterhaltungstiefe nicht losgelöst vom Bezugswasserstand geführt werden könne. Diese Fragen seien im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Elbe zu klären. Dies habe er auch in einer schriftlichen Klarstellung gegenüber Herrn Finck zum Ausdruck gebracht. Im Übrigen sei es keine Neuigkeit, dass der Gleichwertige Wasserstand (GIW) u.a. auf Grund morphologischer und hydrologischer Veränderungen der Elbe überarbeitet werden müsse. Er bittet die Teilnehmenden darum, Fragen zu den Fachthemen des Dialogs direkt an die Mitglieder der Arbeitsgruppe zu stellen. Dies beschleunige die Diskussion und verringere die Gefahr von Missverständnissen.
- Herr Wessel kommentiert, dass es zwischen den Darstellungen in der Presse und der Realität häufig Unterschiede gebe. Man habe das Kanzleramt gebeten, Stellung zu beziehen, welche Vereinbarungen zur Unterhaltungstiefe mit Tschechien geführt wurden, wie verbindlich diese seien und wie diese unter aktuellen morphologischen Realitäten bewertet würden. Zur aufgeworfenen Frage der Friedenspflicht schlägt er vor, diese Frage im Rahmen der Abstimmung der Geschäftsordnung zu behandeln.
- Herr Kunze unterstützt den Vorschlag einer Friedenspflicht, da ein parallel über die Medien ausgefochtener Streit den Sinn des Dialogs in Frage stelle. Sein Verband werde aber zu den vom BUND angestoßenen Presseartikeln noch eine sachliche Erwiderung veröffentlichen.
- Herr Kluge bittet die Naturschutzseite darum, nicht öffentlich den Eindruck zu erwecken, dass die Binnenschifffahrt auf der Elbe abgeschafft werden solle.
- Herr Bärthel schlägt vor, die Diskussion um das Kommunikationsverhalten während des Dialogs im Rahmen der Geschäftsordnung zu besprechen. Diesbezügliche Vereinbarungen müssten dann jedoch nicht nur für die Teilnehmenden am Tisch verbindlich sein, sondern auch für die beteiligten Institutionen insgesamt gelten.
- Herr Finck schlägt vor, den Altmaier-Brief zusammen mit der Klarstellung von Herrn Kies diesem Protokoll beizufügen und an die Teilnehmenden zu versenden. Herr Eggert bittet Herrn Finck zu prüfen, ob der Brief seitens des Bundeskanzleramtes entsprechend freigegeben wurde. Dann könne dieser Bitte entsprochen werden.

## **TOP 2 – Verfahrensvorschlag für das Gesamtkonzept Elbe**

### **Referent/Sprecher**

*Ralf Eggert/Arne Spieker (IFOK)*

*Teilnehmende*

### **Anlagen**

*Überarbeiteter Entwurf der Geschäftsordnung nach Stand der Abstimmung im 2. Beratergremium*

### **Zentrale Inhalte und Ergebnisse**

Hinweis: Auf der Sitzung wurden Rückmeldungen zum Entwurf der Geschäftsordnung sofort in neue Formulierungsvorschläge überführt (siehe Anlage). Die Geschäftsordnung wurde mit wenigen, kenntlich gemachten, Ausnahmen in den Kapiteln Präambel, I, II sowie IV abgestimmt. Die Abstimmung der noch nicht behandelten Abschnitte soll im Umlaufverfahren erfolgen. Die Teilnehmer werden gebeten, hierzu bis zum 12. Oktober IFOK Rückmeldung zu geben.

Folgende Diskussionspunkte werden zusätzlich für das Protokoll festgehalten:

- Wichtiger als einzelne Formulierungen in der Geschäftsordnung ist für einen erfolgreichen Prozess eine vertrauensvolle Arbeitsatmosphäre innerhalb und zwischen den Gremien/ allen Beteiligten. Die Geschäftsordnung erfüllt jedoch auch das Ziel, gegenüber Dritten die Systematik und Fairness des Verfahrens zu dokumentieren.
- Dass das Bund-Länder Gremium in prozessualen oder inhaltlichen Fragen gegen das Beratergremium entscheidet, ist sehr unwahrscheinlich. Fall dies wider Erwarten dennoch eintreten sollte, wird sich das Bund-Länder Gremium diesbezüglich einer offenen Diskussion mit den Gremien stellen und seine Gründe dafür darlegen.
- Die Vertreterregelung für Delegierte soll beibehalten werden. Die Teilnahme von Delegierten und Vertreter gleichzeitig ist nicht möglich, um die Arbeitsfähigkeit der Gruppe zu gewährleisten. Jedoch können Fachexperten aus den jeweiligen Institutionen bei Bedarf an den Sitzungen teilnehmen, wenn es die Klärung inhaltlicher Fragen beschleunigt. Eine solche Teilnahme ist vorher immer mit der Moderation abzustimmen.
- Die Termine der Sitzungen des Beratergremiums sollen frühzeitig kommuniziert werden. Nach Möglichkeit soll ein fester Tag gefunden werden (Prio 1: Montag; Prio 2: Donnerstag). Es wird ein vier- bis sechswöchiger Sitzungsturnus angestrebt.

## **TOP 3 – Fehlstellen in der freifließenden deutschen Binnenelbe**

### ***Thema 1: Abnahme des Protokolls***

#### ***Referent/Sprecher***

*Arne Spieker (IFOK)*

*alle Teilnehmenden*

#### ***Anlagen***

*finales Protokoll der ersten Sitzung*

#### ***Zentrale Inhalte***

Das Protokoll der 1. Sitzung wird mit wenigen Änderungen abgenommen (im Überarbeitungsmodus dokumentiert).

## **Thema 2:**

### **Erläuterung der Fehlstellen und ihrer Charakteristiken anhand eines aktuell erstellten Längsschnittprofils**

#### **Referenten/Sprecher**

Thomas Gabriel (WSV)

Ulrich Dürre (WSV)

alle Teilnehmenden

#### **Anlagen**

Präsentation Ulrich Dürre (WSV), unterstützendes Bild- und Kartenmaterial Thomas Gabriel (WSV)

Die von Herrn Gabriel erläuterte Animation kann unter [http://www.wsd-ost.wsv.de/betrieb\\_unterhaltung/Elbe/Bezugswasserstand\\_-\\_GIW/index.html](http://www.wsd-ost.wsv.de/betrieb_unterhaltung/Elbe/Bezugswasserstand_-_GIW/index.html) eingesehen werden.

Beantwortete Fragen des BUND

#### **Zentrale Inhalte**

Herr Gabriel erläutert anhand einer animierten Grafik noch einmal die Bedeutung des niedrigen Bezugswasserstandes GIW und dessen Zusammenhang mit Wasserstand und Fahrrinntiefe:

- Der Pegelnullpunkt liegt grundsätzlich höher als der tatsächliche tiefste Punkt im Querprofil der Pegelmessstelle. Für die Festlegung der Abladetiefe eines Schiffes auf der heutigen Elbe sind u.a. aus diesem Grunde nicht die Pegelstände, sondern die täglich aktualisierten Fahrrinntiefen ausschlaggebend.
- Die „Sollsohle“ ist das definierte Tiefenniveau, dass durch die Unterhaltung aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt werden soll. Sie kann von der tatsächlich vorhandenen Sohle („Ist-Sohle“) abweichen. Die „Sollsohle“ wird vom niedrigen Bezugswasserstand (GIW) aus berechnet. Bei vorhandener „Sollsohle“ stellt sich die definierte Fahrrinntiefe unter dem niedrigen Bezugswasserstand ein. Die tatsächlich verfügbare Fahrrinntiefe an einem ausgewählten Tag („absolute Fahrrinntiefe“) ergibt sich aus der Differenz zwischen vorhandener „Ist-Sohle“ (die im Idealfall auch die Sollsohle darstellt und die aus aktuellen Peilungen ermittelt wird) zum jeweiligen Tageswasserstand am Pegel. Ist der Tageswasserstand höher oder niedriger als der Bezugswasserstand, ist auch die tatsächlich verfügbare Fahrrinntiefe höher oder niedriger als die definierte Fahrrinntiefe unter dem niedrigen Bezugswasserstand (GIW). Das bedeutet im Umkehrschluss: Unabhängig vom aktuellen Tageswasserstand bleibt, die Fahrrinntiefe unter dem GIW, bezogen auf die Sollsohle, konstant.
- Der niedrige Bezugswasserstand GIW ist die Grundlage dafür, dass bei gleichwertigen Abflussverhältnissen entlang eines Flusses gleiche Fahrrinnenverhältnisse gewährleistet werden können. Der GIW soll ein möglichst repräsentativer Wert für Niedrigwasserphasen sein. Ist er das nicht, beispielsweise als Folge morphologischer Veränderungen und/oder von Änderungen im Abflussverhalten im Vergleich zum Bezugszeitraum des bestehenden GIW, dann muss der Bezugswasserstand gepflegt (=aktualisiert) werden. Aus diesem

Grund erfolgt derzeit der Übergang vom GIW89\* zum GIW2010. Erst nach Festlegung des neuen Bezugswasserstandes kann eine Diskussion des Unterhaltungsziels erfolgen. Dies soll aktuell im Rahmen des Gesamtkonzeptes Elbe geschehen.

Anschließend erläutert Herr Dürre die Schwachstellenanalyse der Binnenelbe, die durch das Messschiff MS Domfelsen vorgenommen wurde (vgl. Protokoll des 1. Beratergremiums):

- Aus den Peildaten werden digitale Geländemodelle erzeugt. Zur Ermittlung der tatsächlichen Fahrrinnenverhältnisse werden diese Modelldaten mit dem Fahrrinnenkasten unter Verwendung eines definierten Bezugshorizontes verschnitten. Nach speziellen Rechenvorschriften werden die Rasterpunkte mit den größten Geländehöhen bzw. geringsten Tiefen innerhalb des Fahrrinnenkastens (Kammlagen) extrahiert und in Sohlängsschnitten abgebildet. Mindertiefen müssen für die Schifffahrt nicht pauschal problematisch sein, z.B. wenn sie am Rand des Fahrrinnenkastens liegen. Da diese Information aus Längsschnitten nicht hervorgehen, müssen auch Querschnittsprofile und flächige Darstellungen für die betreffenden Stellen betrachtet werden.
- Mit Regulierungsbauwerken (z.B. Buhnen) kann auf Mindertiefen Einfluss genommen werden. Tauchen Mindertiefen trotz Beseitigung an identischer Stelle erneut auf, sind die Strombauwerke hinsichtlich ihrer Regelungswirkung zu überprüfen und ggf. anzupassen.
- Aktuell (Peilung 2014) sind bezogen auf eine Tiefe von 1,40 m unter GIW ca. 95% der Elbe eingeschränkter Fahrrinnenbreite ohne Fehltiefen (nach GIW 2010) vorhanden.

**Fragen und Anmerkungen aus dem Teilnehmerkreis**

!	Es sollte ergänzt werden, dass der Begriff „Schwachstellen“ aus Sicht der Unterhaltung definiert wird. Ökologische Schwachstellen sind damit z.B. nicht gemeint. (BUND)
!	Bei der Betrachtung der tatsächlichen Fahrrinntiefen muss auch die Erosion mit berücksichtigt werden. (BUND)
!	Es könnte für die Binnenschifffahrt ggf. hilfreicher sein, 1,60 Meter bei eingeschränkter Fahrrinnenbreite zu unterhalten, als 1,40 Meter bei voller Fahrrinnenbreite. Hierzu sollte noch ein Prüfauftrag abgestimmt werden. In diesem Zusammenhang sollte auch beschrieben werden, ab wann eine Einschränkung/Mindertiefe „schifffahrtsrelevant“ ist. <u>Kommentar Bärthel, GDWS Ast Ost:</u> Dabei muss jedoch auch beachtet werden, was die für den jeweiligen Streckenabschnitt notwendige Fahrrinnenbreite ist. So benötigt man z.B. in einem Bogen eine größere Fahrrinnenbreite als auf gerader Strecke. (Kammerunion Elbe/Oder, Elbe Allianz e.V.)

!	<p>Die Einschränkung der Fahrrinnenbreite kann auch aus Naturschutzgründen sinnvoll sein, wenn dadurch z.B. der Bau wasserbaulicher Bauwerke, die einen Eingriff in die Natur darstellen, eingeschränkt werden kann. (Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen)</p>
?	<p>Verändern sich die Fehlstellen über die Zeit? <u>Antwort Gabriel, GDWS Ast Ost:</u> Da die Elbe ein dynamisches System ist, können Fehlstellen zu unterschiedlichen Zeiten innerhalb bekannter Elbabschnitte wechseln. (WWF)</p>
!	<p>Warum wird in den dargestellten Längsschnittprofilen mit einer Fahrrinntiefe von 1,40 Meter gearbeitet? Seit 1992 sind die 1,60 Meter die gesetzte Größe. <u>Antwort Gabriel, GDWS Ast Ost:</u> Exemplarischer Bezugspunkt für die dargestellten Fehlstellen sind 1,40 Meter unter dem neuen GIW 2010. Das entspricht in etwa den 1,60 Meter unter dem alten GIW 89*. In den beispielhaft abgebildeten Flächenpeilungen, die die Grundlage für die Längsschnittdarstellungen bilden, sind sowohl die 1,60 Meter (blaue Flächenmusterung) als auch die 1,40 Meter (rote Flächenmusterung) dargestellt. Nicht farbig gekennzeichnete Bereiche innerhalb des Fahrrinnenkastens sind tiefer als 1,60 Meter unter dem GIW 2010. (Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen)</p>
?	<p>Auf welcher Breite wird gepeilt? Reicht die Peilung über den Fahrrinnenkasten hinaus? <u>Antwort Dürre, WSA Magdeburg:</u> Laut dem Fachkonzept Peilwesen (Stand 01.10.2011) sind jährlich grundsätzlich die Fahrrinne und ein seitlicher Sicherheitsbereich von ca. 10 m links/rechts dieser zu peilen. Sofern die Gewässertiefe für das Peilschiff ausreichend ist, wird darüber hinaus das Fahrwasser gepeilt, um mögliche Potentiale aufzudecken. (Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen)</p>
!	<p>Kurz vor der Sitzung wurden seitens des BUND noch Fragen eingereicht. Diese sind in einem separaten, dem Protokoll angefügten Dokument, beantwortet. (BUND)</p>

## **TOP 4 - Abschluss und Ausblick**

### ***Inhalte***

*Zusammenfassung, Feedback und Ausblick auf die nächste Sitzung*

### ***Referent/Sprecher***

*Ralf Eggert, IFOK GmbH*

### ***Anlagen***

*keine*

### ***Zentrale Inhalte und Ergebnisse***

Herr Eggert fasst die wesentlichen Ergebnisse des heutigen Tages zusammen und schildert die Verabredungen für das weitere Vorgehen:

- Die noch nicht behandelten Teile der Geschäftsordnung werden im Umlaufverfahren abgestimmt (vgl. TOP 2)
- Die nächste Sitzung des Beratergremiums findet am 02. November von 10 bis 12 Uhr, direkt vor der Sitzung des Bund-Länder Gremiums statt. Dort soll die Geschäftsordnung final abgenommen werden. Dazu muss die Sitzung des Bund-Länder Gremiums verkürzt und auf den Nachmittag verschoben werden. Der Termin gilt daher vorbehaltlich einer Zustimmung der Leitung des Bund-Länder Gremiums.
- Die 4. Sitzung des Beratergremiums findet am 19. November, von 10 bis 16 Uhr statt. Die 5. Sitzung des Beratergremiums soll ebenfalls noch in 2015 stattfinden, der Termin werde schnellstmöglich kommuniziert.
- Die Sitzungen des Beratergremiums werden zukünftig sechs- statt vierstündig sein.
- Die Teilnehmenden der Sitzung treffen sich bei Bedarf auch in kleineren Kreisen zwischen den Sitzungen.

**Ihr Ansprechpartner für zwischenzeitliche Fragen und Rückmeldungen:**

IFOK GmbH

Frau Claudia Schulz

030 / 536077 - 60

[elbe@ifok.de](mailto:elbe@ifok.de)

**Alle Anlagen sind diesem Protokoll beigelegt.**

# Anlage 1: Teilnehmerliste

---

## 2. Beratergremium am 25.9.2015

<b>Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>Institution</b>
1.	Bärthel, Hans	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
2.	Bloege, Yves	Naturschutzbund Deutschland
3.	Dabrowski, Vojtech	Tschechisches Verkehrsministerium
4.	Dürre, Ulrich	Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg
5.	Eggert, Ralf	IFOK GmbH
6.	Finck, Henning	Kammerunion Elbe/Oder
7.	Gabriel, Thomas	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
8.	Hursie, Ulrike	Flussgebietsgemeinschaft Elbe
9.	Kies, Jochen	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
10.	Kluge, Boris	Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen
11.	Kunze, Stefan	Elbe Allianz e.V.
12.	Lück, Ina	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
13.	Puhlmann, Guido	Biosphärenreservat Mittelelbe Sachsen-Anhalt
14.	Rast, Georg	World Wildlife Found
15.	Röseler, Jutta	Bürgerinitiative Pro Elbe
16.	Rusche, Jörg	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt
17.	Spieker, Arne	IFOK GmbH
18.	Wessel, Magnus	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland