

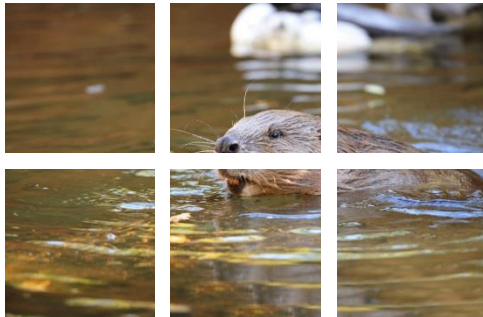
Wir machen Schifffahrt möglich.



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

## Aktueller Stand des Gesamtkonzeptes Elbe




**Hans Bärthel, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt,**

**Leiter der AG Gesamtkonzept Elbe**

## Prozessbeginn Gesamtkonzept Elbe



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit



- Gemeinsames Verständnis der Bundesministerien für Umwelt (BMUB) und Verkehr (BMVI) für ein Gesamtkonzept Elbe

Ende 2010

- Bildung eines **Bund-Länder-Gremiums** aus Vertretern des Bundes (BMUB, BMVI und GDWS) und der Bundesländer

Januar 2012

- Präsentation gemeinsam getragener **Eckpunkte** (Entwurf) für ein Gesamtkonzept Elbe auf der „Flussgebietskonferenz Elbe“

März 2013

- Verabschiedung des **Eckpunktepapiers**

Mitte 2013



**Eckpunktepapier = Aufgabenstellung „Gesamtkonzeptes Elbe“**

# Eckpunkte - Aufgabenstellung

Beschlussfassung der 6. Bund-Länder-Sitzung am 23.05.2013 in Berlin

## Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder

- Strategisches Konzept für den Flussraum der Binneneibe zwischen dem Wehr Geesthacht bei Hamburg und der Grenze zur Tschechischen Republik -

### 1. Ziel dieses Papiers

Der Bund und die beteiligten Länder formulieren mit diesen Eckpunkten ihr gemeinsames Verständnis eines Gesamtkonzeptes Elbe.

Zentrales Thema ist die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung sowie die wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten mit der Erhaltung des wertvollen Naturraums in Einklang zu bringen.

### 2. Sachverhalt und Rahmenbedingungen

Das Flussgebiet Elbe beherbergt wertvolle Natur- und Kulturlandschaften und ursprüngliche Lebensräume, die als FFH- und Vogelschutzgebiete von herausragender europäischer Bedeutung sind. Die Flusslandschaft Elbe ist auf mehr als 400 Flusskilometern als ältestes deutsches UNESCO-Biosphärenreservat Modellandschaft für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen.

Die Bundesregierung hat in der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt beschlossen, dass bis zum Jahre 2020 Fließgewässer und ihre Auen in ihrer Funktion als Lebensraum soweit zu sichern sind, dass eine für Deutschland naturraumtypische Vielfalt gewährleistet ist.

Wesentliche politische, gesetzliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen haben sich in den letzten Jahren grundlegend geändert. Mit der EG-Wasserrahmenrichtlinie vom 23. Oktober 2000 hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass eine gute Gewässerqualität nur mit dem Erhalt und der Wiederherstellung naturraumtypischer hydromorphologischer Gegebenheiten erreichbar ist. Der Ausbau der Flüsse hat zu einem Verlust an Strukturvielfalt geführt. Maßnahmen zur Umkehr dieser Entwicklung sind mit den heute zur Verfügung stehenden technischen Mitteln und den wissenschaftlichen Möglichkeiten geeignet, die Gewässerökologie zu verbessern, ohne die Nutzung der Gewässer als Schifffahrtsstraße zu beeinträchtigen.

Die Elbe und die mit ihr verbundenen schiffbaren Fließgewässer verbinden als Wasserstraßensystem zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und Hamburg die Wirtschaftszentren Tschechiens, Sachsens, Sachsen-Anhalts, Niedersachsens, Brandenburgs und Berlins mit dem Hafen Hamburg bzw. mit dem westdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Die Elbe ist eine internationale Wasserstraße. Die Elbe wurde in der kürzlich überarbeiteten TEN – Richtlinie durch die EU als Wasserstraße mit europäischer Bedeutung ausgewiesen. Bestimmte Transporte (Schwergut, Projektladungen, z.B. Windradkomponenten) sind nur über die Elbe durchführbar.

ing von Handelsströmen der Wirtschaft innerhalb Deutschlands und in Staaten leisten die deutschen Seehäfen, so auch der Hafen wesentlichen Beitrag. Das Umschlagvolumen der deutschen künftig steigen, dies trifft insbesondere auf den Hamburger Hafentätige Aufkommen an Fracht und Containern wird steigen.

Eigentümer der Bundeswasserstraßen auch für deren liche Unterhaltung zuständig. Die wasserwirtschaftliche Unterhaltung plizt an den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie, die schaftungspläne und Maßnahmenprogramme der Länder den. Damit geht die Verantwortlichkeit des Bundes für ökologische haftliche Belange künftig über die Berücksichtigung bei der verkehrlichen Aufgaben hinaus.

ende Paradigmenwechsel wurde in der Wasser- und altung des Bundes mit den „Grundsätzen Elbe“ und den zwischen en Ländern abgestimmten „Handlungsempfehlungen der SV „Elbeländer“ eingeleitet. Dieser Prozess wurde mit dem Erlass ig ökologischer Belange bei Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“ ie dem 2010 fertig gestellten „Rahmenkonzept Unterhaltung“ weiter e Umsetzung wurde und wird vom BMVBS fachlich intensiv begleitet

erung hat sich zudem das Ziel gesetzt, das Verkehrssystem rstraße zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens und r Entlastung der Straße weiter zu stärken. Um die hkeit der Binnenschifffahrt zu erhöhen, wird eine Modernisierung der tsflotte zur Emissionsminimierung angestrebt. Insgesamt sind die n für eine wirtschaftliche und konkurrenzfähige Schifffahrt bei füllung der Anforderungen aus der Nationalen Strategie zur ifahrt zu gewährleisten und die positiven Umwelteffekte des s zu stärken.

ie der Binneneibe unterhalb von Dresden wird im Rahmen der abnahmen eine Fahrminntiefe von ca. 1,60 m bei Niedrigwasser halb von Dresden 1,50 m), allerdings mit lokalen ungen mit Begegnungsverboten. Die Fahrminntiefe beträgt erhalb von Dresden 40 m und unterhalb von Dresden 50 m. Im derburger Stadtstrecke beträgt die Fahrminntiefe wegen des es nur 35 m. Dieses Unterhaltungsziel ist bereits Bestandteil der das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien

hen die Fahrminntiefenverhältnisse streckenweise nicht dauerhaft en Ziel.

erg und der Saalemündung unterliegt die Elbe einer erhöhten hstabilisierende Maßnahmen dienen dem Natur- und und der verkehrlichen Nutzung. Das Sohlstabilisierungskonzept für r. Erste Maßnahmen zur Umsetzung befinden sich in Vorbereitung.

### Die Ziele und Eckpunkte des Gesamtkonzeptes für die Elbe

enheit haben die verschiedenen Nutzungsansprüche an die Elbe zu useinandersetzungen zwischen den beteiligten Akteuren geführt. er sind überzeugt, dass die unterschiedlichen Erwartungen an die klung des Flusssystems Elbe bei Zusammenführung aller Interessen racht werden können. Dies ist Ziel des mit dem Gesamtkonzept Elbe Dialogprozesses.

konzept für eine Entwicklung der Schifffahrtsstraße Elbe fließen die en Ansprüche an die Elbe gleichberechtigt ein.

„Zusammenarbeit

ung einer Strategie für die Binneneibe, die die bisherige eher tsweise, von den jeweiligen sektoralen Perspektiven und rkeitsgrenzen (auch Bund/Länder) geprägte Denk- und gweise ersetzt. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt dabei auf iptstrom der Elbe.

ngige Betrachtung der erforderlichen Maßnahmen zur erhaltung der verkehrlichen Nutzung und der Anforderungen an den er-, Auen- und Naturschutz bzw. Entwicklung und Bodenschutz. ehören auch die zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels auf

ichtung anderer Bereiche, wie Hochwasserschutz und sserisikomanagement, Energiegewinnung, Fischerei, Land- und schaft, Industrie, Siedlung und Bebauung, Tourismus, wenn sie für tung und Entwicklung der Kulturlandschaft Elbe von Bedeutung sind, ehrsbezogenen Nutzungen berührt werden oder diese selbst sen.

ichtung von Planungen und Maßnahmen des Bundes und der egerländer einschließlich der FGG Elbe. Hierzu zählen unter anderem risierungskonzept zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit an vasserstraßen, das Sohlstabilisierungskonzept Elbe sowie die renreservatspläne und Natura 2000-Managementpläne der Länder.

erzögerung von laufenden Maßnahmen, z.B. des serschutzes oder zur Sohlstabilisierung durch die Erarbeitung des konzepts.

g der bisherigen abschnittsweisen Bewirtschaftung der Elbe durch ärente Behandlung des Gesamtlaufs der Elbe unter Einbeziehung der nden Bundeswasserstraßen.

ung der Gewässerunterhaltung an aktuellen Planungs- und unghorizonten.

nen des Gesamtkonzeptes wird in einem transparenten Dialog unter ung von Ländern, Interessensvertretern und Verbänden ergebnisoffen ht, wie Elbe und Elbe-Seiten-Kanal verkehrlich genutzt werden skonzept für die Binnenschifffahrt im Hinterland des Hamburger unter Berücksichtigung der ökologischen Belange).

st weiterhin zu gewährleisten.

geringem Unterhaltungsaufwand und ustufen in der Elbe stabile und chifffahrt gewährleisten.

sinstrumente sowie die Umsetzung der Abstimmung mit den zuständigen

erkehrsverhältnisse findet auch künftig an werden, jedoch akzeptiert, wenn sie chaftlichen und verkehrlichen Zielen dienen verbinden.

omregelungs- und

ie

Vorgaben der EU – Richtlinien (Natura AB – Programm, um den Naturraum zu wickeln.

isierungskonzepts zur Vermeidung und sion, um die Absenkung des s verbundenen Grundwasserleitern taushalt der Auen zu schützen.

entmanagementkonzept und Maßnahmen

ynamischen Breiten- und Tiefenvarianz der egleitenden Auen.

tanzt, Verständnis

nd Kommunikation mit den tschechischen en, wie z.B. die IKSE



# Eckpunkte - Aufgabenstellung

## Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder

Beschlussfassung der 6. Bund-Länder-Sitzung am 23.05.2013 in Berlin

### - Strategisches Konzept für den Flussraum der Binneneibe

### zwischen dem Wehr Geesthacht bei Hamburg und der Grenze zur Tschechischen Republik -

<p><small>wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten mit der Einhaltung des wertvollen Naturlands in Einklang zu bringen.</small></p> <p><b>2. Sachverhalt und Rahmenbedingungen</b></p> <p>Das Flussgebiet Elbe beherbergt wertvolle Natur- und Kulturlandschaften und ursprüngliche Lebensräume, die als FFH- und Vogelschutzgebiete von herausragender europäischer Bedeutung sind. Die Flusslandschaft Elbe ist auf mehr als 400 Flusskilometern als ältestes deutsches UNESCO-Biosphärenreservat Modellandschaft für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen.</p> <p>Die Bundesregierung hat in der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt beschlossen, dass bis zum Jahre 2020 Fließgewässer und ihre Auen in ihrer Funktion als Lebensraum soweit zu sichern sind, dass eine für Deutschland naturraumtypische Vielfalt gewährleistet ist.</p> <p>Wesentliche politische, gesetzliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen haben sich in den letzten Jahren grundlegend geändert. Mit der EG-Wasserrahmenrichtlinie vom 23. Oktober 2000 hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass eine gute Gewässerqualität nur mit dem Erhalt und der Wiederherstellung naturraumtypischer hydromorphologischer Gegebenheiten erreichbar ist. Der Ausbau der Flüsse hat zu einem Verlust an Strukturvielfalt geführt. Maßnahmen zur Umkehr dieser Entwicklung sind mit den heute zur Verfügung stehenden technischen Mitteln und den wissenschaftlichen Möglichkeiten geeignet, die Gewässerkologie zu verbessern, ohne die Nutzung der Gewässer als Schifffahrtsstraße zu beeinträchtigen.</p> <p>Die Elbe und die mit ihr verbundenen schiffbaren Fließgewässer verbinden als Wasserstraßensystem zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und Hamburg die Wirtschaftszentren Tschechiens, Sachsens, Sachsen-Anhalts, Niedersachsens, Brandenburgs und Berlins mit dem Hafen Hamburg bzw. mit dem westdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Die Elbe ist eine internationale Wasserstraße. Die Elbe wurde in der kürzlich überarbeiteten TEN – Richtlinie durch die EU als Wasserstraße mit europäischer Bedeutung ausgewiesen. Bestimmte Transporte (Schwertgut, Projektladungen, z.B. Windradkomponenten) sind nur über die Elbe durchführbar.</p> <p>1</p>	<p><small>verkehrlichen Aufgaben hinaus.</small></p> <p>ende Paradigmenwechsel wurde in der Wasser- und Entlastung des Bundes mit den „Grundsätzen Elbe“ und den zwischen den Ländern abgestimmten „Handlungsempfehlungen der SV-Elbeländer“ eingeleitet. Dieser Prozess wurde mit dem Erlassung ökologischer Belange bei Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“ im dem 2010 fertig gestellten „Rahmenkonzept Unterhaltung“ weiter umgesetzt wurde und wird vom BMVBS fachlich intensiv begleitet</p> <p>erung hat sich zudem das Ziel gesetzt, das Verkehrssystem Elberstraße zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens und der Entlastung der Straße weiter zu stärken. Um die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu erhöhen, wird eine Modernisierung der Elbsflotte zur Emissionsminimierung angestrebt. Insgesamt sind die in für eine wirtschaftliche und konkurrenzfähige Schifffahrt bei Erfüllung der Anforderungen aus der Nationalen Strategie zur Vielfalt zu gewährleisten und die positiven Umwelteffekte des zu stärken.</p> <p>der Binneneibe unterhalb von Dresden wird im Rahmen der Maßnahmen eine Fahrhinntiefe von ca. 1,60 m bei Niedrigwasser (halb von Dresden 1,50 m), allerdings mit lokalen Abkungen mit Begegnungsverboten. Die Fahrhinntiefe beträgt erhalb von Dresden 40 m und unterhalb von Dresden 50 m. Im deuburger Stadtstrecke beträgt die Fahrhinntiefe wegen des es nur 35 m. Dieses Unterhaltungsziel ist bereits Bestandteil der das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien</p> <p>hen die Fahrhinntiefenverhältnisse streckenweise nicht dauerhaft ein Ziel.</p> <p>erg und der Saalemündung unterliegt die Elbe einer erhöhten Hstabilisierende Maßnahmen dienen dem Natur- und und der verkehrlichen Nutzung. Das Sohlstabilisierungskonzept für r. Erste Maßnahmen zur Umsetzung befinden sich in Vorbereitung.</p> <p>2</p>	<p><small>konzept für eine Entwicklung der Schifffahrtsstraße Elbe fließen die en Ansprüche an die Elbe gleichberechtigt ein.</small></p> <p>„Zusammenarbeit</p> <p>ung einer Strategie für die Binneneibe, die die bisherige eher tsweise, von den jeweiligen sektoralen Perspektiven und rkeitsgrenzen (auch Bund/Länder) geprägte Denk- und gweise ersetzt. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt dabei auf pstrom der Elbe.</p> <p>ngige Betrachtung der erforderlichen Maßnahmen zur erhaltung der verkehrlichen Nutzung und der Anforderungen an den er-, Auen- und Naturschutz bzw. Entwicklung und Bodenschutz. ehören auch die zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels auf</p> <p>ichtung anderer Bereiche, wie Hochwasserschutz und sserisikomanagement, Energiegewinnung, Fischerei, Land- und schaft, Industrie, Siedlung und Bebauung, Tourismus, wenn sie für tung und Entwicklung der Kulturlandschaft Elbe von Bedeutung sind, ehrsbezogenen Nutzungen berührt werden oder diese selbst sen.</p> <p>ichtung von Planungen und Maßnahmen des Bundes und der egerländer einschließlich der FGG Elbe. Hierzu zählen unter anderem isierungskonzept zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit an wasserstraßen, das Sohlstabilisierungskonzept Elbe sowie die renreservatspläne und Natura 2000-Managementpläne der Länder.</p> <p>erzögerung von laufenden Maßnahmen, z.B. des serschutzes oder zur Sohlstabilisierung durch die Erarbeitung des konzepts.</p> <p>g der bisherigen abschnittswisen Bewirtschaftung der Elbe durch ärente Behandlung des Gesamtlaufrs der Elbe unter Einbeziehung der nden Bundeswasserstraßen.</p> <p>ung der Gewässerunterhaltung an aktuellen Planungs- und unghorizonten.</p> <p>nen des Gesamtkonzeptes wird in einem transparenten Dialog unter ng von Ländern, Interessenvertretern und Verbänden ergebnisoffen ht, wie Elbe und Elbe-Seiten-Kanal verkehrlich genutzt werden skonzept für die Binnenschifffahrt im Hinterland des Hamburger unter Berücksichtigung der ökologischen Belange).</p> <p>3</p>	<p><small>st weiterhin zu gewährleisten.</small></p> <p>geringem Unterhaltungsaufwand und ustufen in der Elbe stabile und chifffahrt gewährleisten.</p> <p>sinstrumente sowie die Umsetzung der Abstimmung mit den zuständigen</p> <p>erkehrsverhältnisse findet auch künftig en werden, jedoch akzeptiert, wenn sie chaftlichen und verkehrlichen Zielen dienen verbinden.</p> <p>omregelungs- und</p> <p>le</p> <p>Vorgaben der EU – Richtlinien (Natura AB – Programm, um den Naturraum zu wickeln.</p> <p>isierungskonzepts zur Vermeidung und sion, um die Absenkung des verbundenen Grundwasserleitern taushalt der Auen zu schützen.</p> <p>entmanagementkonzept und Maßnahmen</p> <p>namischen Breiten- und Tiefenvarianz der egleitenden Auen.</p> <p>tanzt, Verständnis</p> <p>nd Kommunikation mit den tschechischen en, wie z.B. die IKSE</p> <p>4</p>
--	--	---	--

## Eckpunkte - Aufgabenstellung

Beschlussfassung der 6. Bund-Länder-Sitzung am 23.05.2013 in Berlin

### Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder

- Strategisches Konzept für den Flussraum der Binnemelbe zwischen dem Wehr Geesthacht bei Hamburg und der Grenze zur Tschechischen Republik -

ing von Handelsströmen der Wirtschaft innerhalb Deutschlands und in Staaten leisten die deutschen Seehäfen, so auch der Hafen wesentlichen Beitrag. Das Umschlagvolumen der deutschen zukünftig steigen, dies trifft insbesondere auf den Hamburger Hafen örtige Aufkommen an Fracht und Containern wird steigen.

Ziele und Eckpunkte des Gesamtkonzepts für die Elbe

### 1. Ziel dieses Papiers

Der Bund und die beteiligten Länder formulieren mit diesen Eckpunkten ihr gemeinsames Verständnis eines Gesamtkonzeptes Elbe.

Zentrales Thema ist die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung sowie die wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten mit der Erhaltung des wertvollen Naturraums in Einklang zu bringen.

ing von Ländern, Interessenvertretern und Verbänden ergebnisorientiert, wie Elbe und Elbe-Seiten-Kanal verkehrlich genutzt werden (skonzept für die Binnenschifffahrt im Hinterland des Hamburger unter Berücksichtigung der ökologischen Belange).

en, wie z.B. die IKSE

3

4

## Eckpunkte - Aufgabenstellung

### 3. Strategische Ziele und Eckpunkte des Gesamtkonzepts für die Elbe

In der Vergangenheit haben die verschiedenen Nutzungsansprüche an die Elbe zu kontroversen Auseinandersetzungen zwischen den beteiligten Akteuren geführt!

Bund und Länder sind überzeugt, dass die unterschiedlichen Erwartungen an die künftige Entwicklung des Flusssystemes Elbe bei Zusammenführung aller Interessen in Einklang gebracht werden können!

Dies ist Ziel des mit dem Gesamtkonzept Elbe vorgesehenen Dialogprozesses!

**In das Gesamtkonzept für eine Entwicklung der Schifffahrtsstraße Elbe fließen die unterschiedlichen Ansprüche an die Elbe gleichberechtigt ein.**

**Wichtige Randbedingung: Keine Verzögerung von laufenden Maßnahmen, z.B. des Hochwasserschutzes oder zur Sohlstabilisierung durch die Erarbeitung des Gesamtkonzepts!!!**

## Arbeitsprozess

Eckpunkte = Aufgabenstellung „Gesamtkonzeptes Elbe“



Festlegung der Arbeitspakete für das Gesamtkonzept Elbe:



**Wasserwirtschaft**



**Naturschutz**



**Stromregelung**



**Verkehr**



## Arbeitsprozess



### Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Elbe in zwei Schritten:

#### 1. Schritt:

Durchführen einer Bestandsaufnahme (Ist-Aufnahme der 4 Arbeitspakete)

#### 2. Schritt:

Erarbeitung der Sollkonzeption für die Arbeitspakete mit Zusammenführung der Schwerpunktbereiche für das Gesamtkonzept Elbe



# 1. Schritt: Abschluss



30.03.2015: Vorlage der Ist-Aufnahme für die 4 Arbeitspakete, erarbeitet von Vertretern der Bundes- und Landesverwaltungen

07.07.2015: Abnahme durch das Bund-Länder - Gremium beim „Runden Tisch“ (Bund-, Ländervertreter mit Gästen aus den Interessenvertretungen).

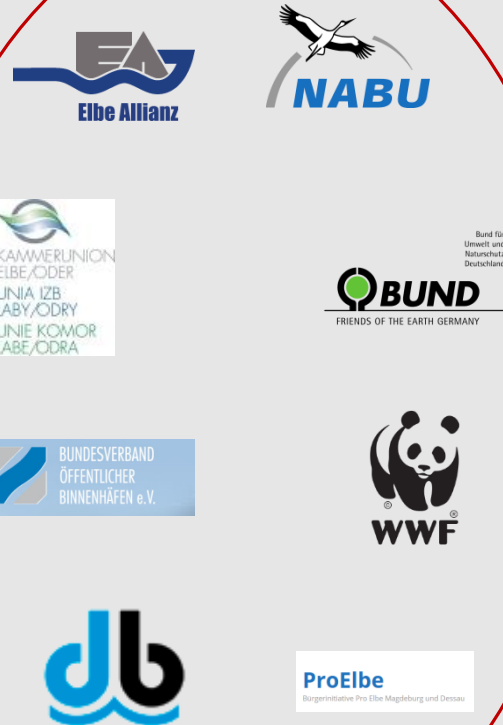
**Abschluss des 1. Schrittes  
Ist-Aufnahme fertig!**

## 2. Schritt: Randbedingungen

### Erarbeitung der Sollkonzeption

Randbedingungen für **den 2. Schritt**

- Aktive Einbindung der Interessenvertretungen!
- Erweiterung der Organisationsstruktur!
- Schaffung eines moderierten Beratergremiums!
- Entwurf eines Sollkonzeptes, getragen vom Beratergremium!



## 2. Schritt: Einrichtung des Beratergremiums 7/2015

### Entscheidungsebene

**Bund – Länder – Gremium** (mit ständigen Gästen)

Leitung: Herr Klingen/ Herr Dr. Wendenburg (BMVI/ BMUB)

Entscheidungen  
Arbeitsaufträge

Berichte,  
Vorschläge

Information

### Arbeitsebene

#### Arbeitsgruppe

Leitung: Herr Bärthel (GDWS)

Arbeitspaket 1 – Wasserrwirtschaft  
Frau Hursie (FGG Elbe)

Arbeitspaket 2 – Naturschutz  
Herr Puhmann (BR Mittelelbe)

Arbeitspaket 3 –Stromregelung  
Herr Bärthel (GDWS)

Arbeitspaket 4 –Verkehr  
Herr Kies, Fr. Lück (BMVI, BMUB)

#### Beratergremium

Leitung: Externe Moderation

ständige Mitglieder:

- 5 Vertreter der Arbeitsgruppe
- 4 Vertreter Umweltschutz/ Naturschutz
- 4 Vertreter Wirtschaft/ Verkehr
- 1 Kirchenvertreter

Gäste:

- 1 Vertreter Verkehrsministerium CZ
- ggf. Vertreter der Oberbehörden
- ggf. weitere Experten

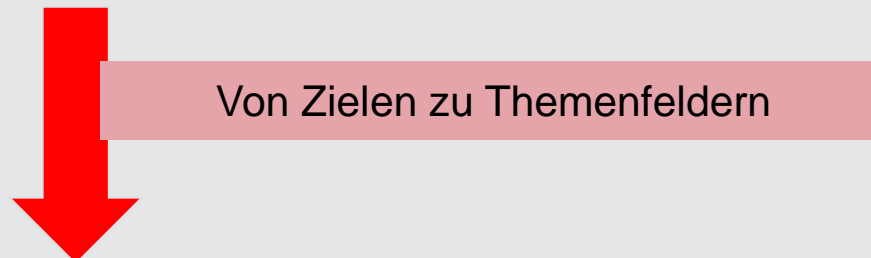
## 2. Schritt: Meilensteine

### 2. Schritt - Erarbeitung der Sollkonzeption :

Seit Juli 2015 haben 9 Sitzungen des Beratergremiums stattgefunden.

#### Meilensteine:

- **Geschäftsordnung** erarbeitet mit Randbedingungen für das Sollkonzept
- Aus **der Ist-Aufnahme** der 4 Arbeitspakete Wasserwirtschaft, Naturschutz, Stromregelung und Verkehr wurden die **Ziele geschärft** und über mehrere Arbeitsschritte **Themenfelder** für ein Sollkonzept **entwickelt**.





## Arbeitsschritte von Zielen zu Themenfeldern



5 Ziele

AP Wasserwirtschaft



5 Ziele

AP Naturschutz



4 Ziele

AP Stromregelung

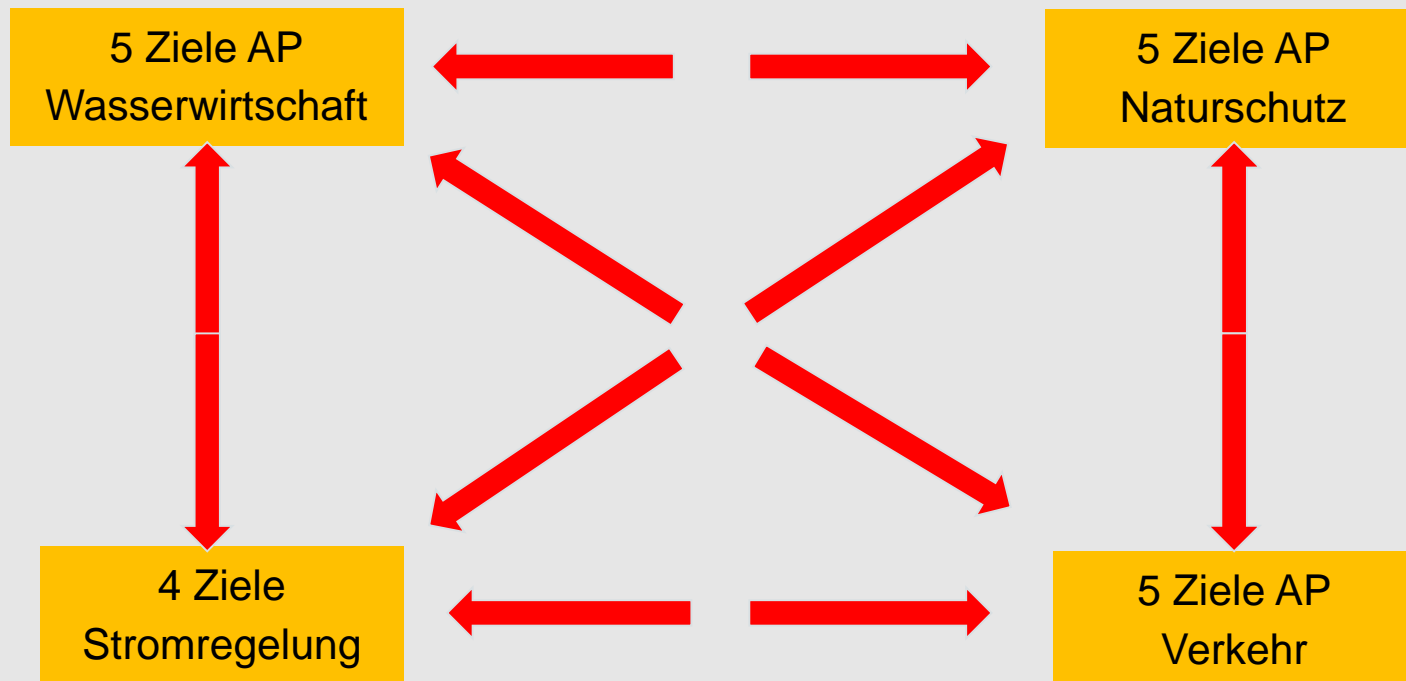


5 Ziele

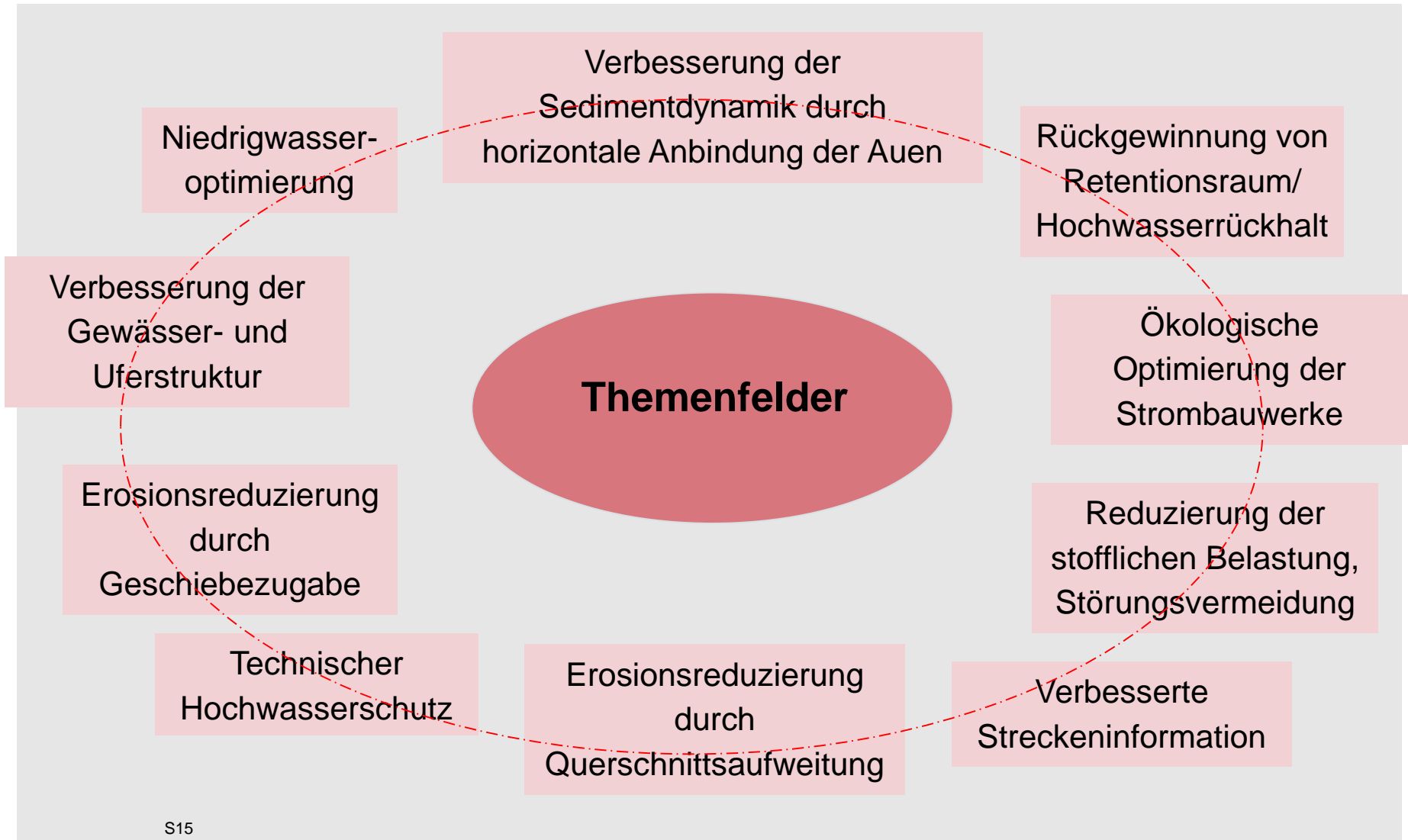
AP Verkehr

## Arbeitsschritte von Zielen zu Themenfeldern

### Zielabgleich (Konflikte, Synergien)



## Arbeitsschritte von Zielen zu Themenfeldern



## Ausblick



Für Themenfelder Leitlinien erstellen



Aus diesen Leitlinien Maßnahmenoptionen für die Elbe ableiten



Maßnahmenoptionen Elbestrecken und Wasserkörpern (Tabelle) zuordnen



Die Ergebnisse in einem Soll-Konzept erläutert zusammenstellen

**Abschluss des Gesamtkonzeptes**

**Ende Jahr 2016**



Wir machen Schifffahrt möglich.

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**



<http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de>

Hans Bärthel, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt,  
Leiter der AG Gesamtkonzept Elbe