



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



Das Gesamtkonzept Elbe

Handlungsrahmen und Umsetzung durch
Bund und Länder

Handlungsrahmen

Auszug aus dem Erlass zur Einführung des Gesamtkonzeptes Elbe:
(Durch FGG wird analoges Handeln der Bundesländer
gewährleistet)

[...]

[Das Gesamtkonzept Elbe] stellt den zwischen den beteiligten
Behörden abgestimmten **Handlungsrahmen** für ihren jeweiligen
Verwaltungsbereich dar.

[...]

Es ist insbesondere darauf zu achten, dass das im Laufe des
zurückliegenden Prozess entstandene **Vertrauen** zwischen den
Verwaltungsträgern und den gesellschaftlichen Gruppen noch weiter
gefördert wird.

Daher bitte ich die WSV, nun zügig die entsprechenden
Veranlassungen [...] zu treffen und mir unaufgefordert und frühzeitig
zu berichten, wenn die **Einhaltung des mit dem Gesamtkonzept
Elbe beschriebenen Handlungsrahmens** gefährdet wird.



Bundeministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



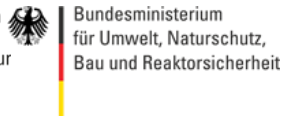
Handlungsrahmen

Die wesentlichen Bestandteile des Gesamtkonzepts Elbe sind:

1. Leitlinie incl. Maßnahmenoptionen
2. Vereinbarung über konflikträchtige Streckenbereiche (Rest- und Erosionsstrecke)
3. Anschlussprozess



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

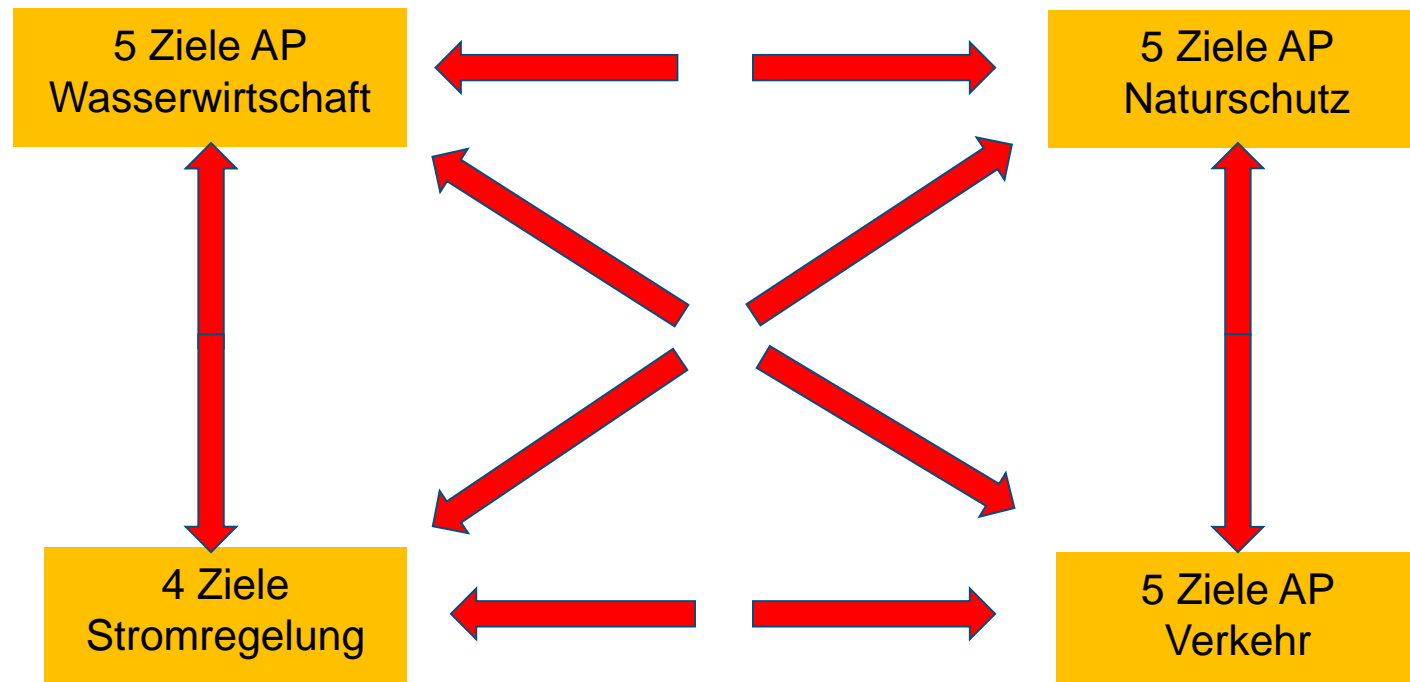


Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



Erarbeitung der Leitlinie

Zielabgleich (Konflikte, Synergien)



Erarbeitung der Leitlinie

Abgleich der Ziele: neutral, Synergie oder Konflikt

Identifizierung von 10 Themenclustern zusammengehöriger Wechselbeziehungen

Zusammenführung zu 5 inhaltlichen Themenfeldern und dem Feld Z (Zukunftsbetrachtungen)

| | AT 1 Wasserwirtschaft | | | | AT 2 Naturschutz | | | | AT 3 Stromregelung und Schiffablenkung | | | | AT 4 Verkehr | | | |
|---|--------------------------|---|---|---|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|-----------------|---|---|---|
| | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |
| AT 1 Wasserwirtschaft | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A. Reduzierung der stofflichen Belastung (Nährstoffe, Schadstoffe) in Flüssen und in den Sedimenten der Elbe und ihrer Auen (Wasserqualität und qualitative Sedimentmanagement) | X | | | | + | + | + | + | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B. Verbesserung der Sedimentdurchgängigkeit und Sedimentdynamik | | X | | | + | + | + | 0 | - | + | + | 0 | 0 | 0 | 0 | + |
| C. Verbesserung der Hydromorphologie (Abflussdynamik, Gewässerstruktur, Makrofauna) | | | X | | + | + | + | 0 | - | + | + | + | - | - | + | - |
| D. Erhöhung des Hochwasserrückhalts im Einzugsgebiet (Rückhalteumfänge - z.B. Deichrückverlegungen, Flutungstopfen, Nulungspassagen) | | | | X | 0 | 0 | + | 0 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| E. Verbesserung des Hochwasserschutzes (technischer Hochwasserschutz, Sicherung der Leistungsfähigkeit der Hochwasserdeichspeziesstrukturen, u. A. Sandschleusen) | | | | | X | - | - | - | - | 0 | 0 | 0 | + | + | 0 | 0 |
| AT 2 Naturschutz | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A. Günstige Erhaltungsstände für LRT und Arten im Flussbett und im Uferbereich erreichen (Erhaltungsziele 10200, gewässerökologische Funktionen) (Gewässerstruktur, wirksames Stützströmmanagen, legitimen Uferbau, etc.) | | | | | X | | | | - | + | + | + | - | - | 0 | - |
| B. Horizontale (laterale) Anbindung von Auengewässern und Zuflüssen zur ökologisch wirksamen Vernetzung von Fluss und Aue (Erhaltung 10200, ökologische Funktionen) (Anwesen) | | | | | | X | | | 0 | + | 0 | + | - | - | 0 | - |
| C. Vernetzung in einer vertikalen Stützströmmanagen durch (laterale) Anbindung zur Wiederherstellung der funktionalen Kopplung von Fluss und Aue (Erhaltungsziele u. Kohärenz 10200, ökologische Funktionen, natürliche Wasserlandschaft) | | | | | | | X | | 0 | + | + | 0 | - | - | 0 | - |
| D. Sicherung der Überschwemmungsfächen in den Aueflächen, Deichrückverlegung | | | | | | | | X | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| E. Schutz der Arten und Lebensräume (Erhaltungsziele 10200) durch Störungsvermeidung, Reduzierung stofflicher und sonstiger Belastung und Nutzungseinsparung in Fluss und Aue | | | | | | | | | X | 0 | 0 | 0 | - | - | 0 | 0 |
| AT 3 Stromregelung und Schiffablenkung | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A. Optimierung des Stromregelungssystems im mittleren Niedrigwasserbereich (Verlässlichkeit) | | | | | | | | | X | | | | + | + | + | + |
| B. Schiffablenkung durch Querschnittsaufweitung (z.B. Vorländer, Schiffsablenkungskorrig) und Optimierung des Stromregelungssystems im Mittelwasserbereich zur Reduzierung der Risiken, dem nachfolgenden Stabilisierung der Ufergehänge und zur Verbesserung des Schiffsverkehrs | | | | | | | | | | X | | | - | - | + | 0 |
| C. Schiffablenkung durch Reduzierung des Gewässerbodens | | | | | | | | | | X | | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| D. Ökologische Optimierung der Strombauwerke bei Aufrechterhaltung / Verbesserung der Regelfunktion | | | | | | | | | | | X | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AT 4 Verkehr | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A. Aufrechterhaltung und Optimierung der Verkehrsfunktion oberhalb von Magdeburg | | | | | | | | | | | | | X | | | |
| B. Aufrechterhaltung und Optimierung der Verkehrsfunktion unterhalb von Magdeburg | | | | | | | | | | | | | | X | | |
| C. Verlagerung des verkehrlichen Zeitraums mit ausreichender Fahrgastzahlen bei Niedrigwasser | | | | | | | | | | | | | | | X | |
| D. Verbesserung der Nutzbarkeit z.B. durch detaillierte Streckeninformationen, Verkehrsregelungen und -informationen | | | | | | | | | | | | | | | | X |
| E. Priorität auf antriebsliche Funktionen (Bottle-neck-bewältigen) | | | | | | | | | | | | | | | | X |

| Themencluster |
|---|
| Erosionsreduzierung durch Querschnittsaufweitung |
| Niedrigwasseroptimierung |
| Erosionreduzierung durch Geschiebezugabe |
| Ökologische Optimierung der Strombauwerke |
| Technischer Hochwasserschutz |
| Verbesserung der Gewässerstruktur |
| Reduzierung der stofflichen Belastung, Störungsvermeidung |
| Erweiterung der rezenten Aue/ Hochwasserrückhalt |
| Verbesserte Streckeninformation |
| Horizontale Anbindung von Auengewässern |

| Themenfelder |
|--|
| E Erosionsbekämpfung und Geschiebehauhalt |
| W Verbesserung des Hochwasserschutzes, Wasserrückhalt, Wasserhaushalt |
| G Reduzierung der Stoffeinträge |
| S Verbesserung der Schiffsverkehrsverhältnisse |
| N Erhaltung und Wiederherstellung von Habitaten und Lebensraumtypen in Gewässer, Ufer und Aue |
| Z Zukunftsbetrachtungen |

Leitlinie für das Gesamtkonzept Elbe

Leitlinie

| Themenfelder (übergreifende Ziele) | Aufgaben/ Zielsetzung |
|--|--|
| E Erosionsbekämpfung und Geschiebehaushalt | Stabilisierung der Sohle und des Wasserspiegels |
| W Verbesserung des Hochwasserschutzes, Wasserrückhalt, Wasserhaushalt | Verbesserung des Hochwasserschutzes, Wasserrückhalt, Wasserhaushalt |
| G Reduzierung der Stoffeinträge | Reduzierung der stofflichen Belastung |
| S Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse | Niedrigwasseroptimierung |
| | Verbesserte Streckeninformation |
| | Ökologische Optimierung der Strombauwerke |
| | Stärkung des Bundeswasserstraßensystems Elbe/ Mittellandkanal/ Elbe-Seitenkanal |
| N Erhaltung und Wiederherstellung von Habitaten und Lebensraumtypen in Gewässer, Ufer und Aue | Verbesserung der Gewässer- und Uferstruktur |
| | Verbesserung der Vernetzung von Fluss und Aue |
| Z Zukunftsbetrachtungen | Weitergehende Perspektiven und Erfordernisse über den räumlichen, inhaltlichen und zeitlichen Rahmen der Eckpunkte und der Geschäftsordnung des Gesamtkonzeptes hinaus |

Leitlinie

Die Leitlinie gliedert sich in einen kurz- bis mittelfristigen und einen langfristigen Handlungsrahmen (Themenfeld Zukunftsbetrachtung). Kurz- und mittelfristig herausgehobene Behandlung der konflikträchtigen Streckenbereiche „Reststrecke“ und „Erosionsstrecke“ im Gesamtkonzept Elbe.

- Für die Reststrecke wird zunächst eine Untersuchung beauftragt, welche Möglichkeiten zur Anpassung dieses Elbabschnittes unter Maßgabe der verkehrlichen und ökologischen Zielstellungen bestehen.
- Für die Erosionsstrecke werden nach Abschluss der Pilotmaßnahme Klöden als nächstes Maßnahmen für die Abschnitte Wittenberg sowie Coswig ausgearbeitet. Diese beruhen, wie die Pilotmaßnahme Klöden, auf dem Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe.

Leitlinie

Zum langfristigen Untersuchungsbedarf zählt insbesondere:

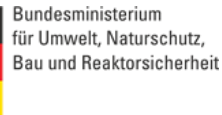
Umwelt und Naturschutz:

Stopp und Rückführung der anthropogen verursachten Sohlerosion

Wirtschaft:

Prüfung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen für kleinere Transporteinheiten und flachgängige Schiffe (Güterschifffahrt)

Die Leitlinie kann auf Basis aktueller Erkenntnisse angepasst werden.



Anschlussprozess

Bund - Länder Gremium

Bund-Länder Kommission für Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe

Wasserwirtschaft
(FGG Elbe, Geschäftsstelle)

Naturschutz
(BRFE/ Mittelelbe)

Stromregelung/ Verkehr
(GDWS, WSV)

Weitere
regelmäßige
Teilnehmer:

- 1 Vertreter Umweltverbände
- 1 Vertreter Wirtschaftsverbände

Beirat

- Leitung BL Kommission
- FGG Elbe
- LAG BRFE
- Vertreter Verbände Umwelt-/ Naturschutz
- Vertreter Verbände Wirtschaft/ Verkehr
- BfG, BfN, BAW

Geschäftsstelle
Prozesssteuerung und
Kommunikation
(im Auftrag der WSV)

Regionale Beteiligungsverfahren

Umsetzung

Die WSV und die Länder sind mit der Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe beauftragt:

1. Anschlussprozess

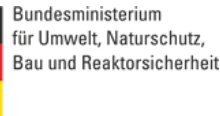
- Größtmögliche Kontinuität bei der Fortführung des Beteiligungsprozesses
- Einrichtung einer Geschäftsstelle

2. Maßnahmenvorbereitung

- Zeit- und Maßnahmenplan
- Untersuchungen unter Beteiligung der Fachbehörden

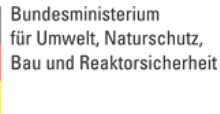
3. Bericht

- Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit werden dem Deutschen Bundestag nun zum Gesamtkonzept Elbe berichten.



Umsetzung

- Für die zügige Planung der Maßnahmen in der Erosionsstrecke und in der Reststrecke müssen Planungsteams von je ca. 4-5 Ingenieuren für die Erosionsstrecke und die Reststrecke eingerichtet werden. Für aufzuholende Unterhaltungsmaßnahmen ist zusätzliche Personalverstärkung erforderlich.
- Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit werden dem Deutschen Bundestag nun zum Gesamtkonzept Elbe berichten.





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

www.gesamtkonzept-elbe.bund.de