

Binnenschifffahrtskonferenz für die Elbe, 27. September 2011, Prag

Prager KEO-Resolution

Die Generalversammlung der Kammerunion Elbe/Oder hat auf ihrer Sitzung am 27. September 2011 in Prag folgende Resolution beschlossen.

Die Mitgliedskammern der Generalversammlung stellen fest,

- A. dass die Elbe der Zugang der Tschechischen Republik zu den Weltmeeren und dadurch zu den Weltmärkten ist.
- B. dass die Elbe und die mit ihr verbundenen Flüsse (Saale, Spree und Oder) und Kanäle (Elbe-Seiten-Kanal, Mittellandkanal, Spree-Oder-Kanal, Elbe-Havel-Kanal, Havel-Oder-Wasserstraße, Saale-Seitenkanal) ein ganzheitliches System bilden, welches einen umweltfreundlichen Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens stromaufwärts ermöglicht und sichert.
- C. dass sich das Wachstum des Umschlagspotenzials bis 2020 im Hafen Hamburg mehr als verdoppeln und damit neben dem Ausbau der Verkehrsträger Schiene und Straße auch ein anforderungsgerechter Ausbau der Wasserstraßen im Elbstromgebiet erforderlich ist, zumal dieser Verkehrsträger über die größten ungenutzten Potenziale verfügt. Alleine das Wachstum im Containeraufkommen in Hamburg wird bis 2025 auf 22-25 Millionen TEU ansteigen, was eine Steigerung im Hinterlandverkehr von ca. 3 Millionen TEU auf 8 Millionen TEU zur Folge haben wird. Gleichzeitig ist der für die Verkehre zwischen Deutschland und Tschechien erforderliche Ausbau der Bahnstrecke Heidenau - Lovosice bis 2035 nicht vorgesehen.
- D. dass für eine stärkere Nutzung der Wasserstraße Elbe und des ergänzenden Fluss- und Kanalsystems als Verkehrsträger durch Unternehmen zuerst die notwendigen Instandsetzungs- und Baumaßnahmen erfolgen müssen, die eine stabile Fahrrinne der Mittel- und Oberelbe bis zur tschechischen Grenze von mindestens 1,60 Meter an 345 Tagen pro Jahr sicherstellen. Ohne diese Grundvoraussetzung an die Schiffbarkeit der Elbe, lassen sich Logistikkonzepte unter Einschluss der Wasserstraße nicht zuverlässig entwickeln und vermarkten.

- E. dass sich ökonomische und ökologische Interessen bei der Schaffung einer wirtschaftlich noch effektiveren Nutzung der Elbe und des ergänzenden Fluss- und Kanalsystems als Verkehrswege durch die Binnenschifffahrt zum beiderseitigen Nutzen verbinden lassen und sich keinesfalls gegenseitig ausschließen.
- F. dass viele der erforderlichen notwendigen Instandsetzungs- und Baumaßnahmen am Elbstrom auch dem Hochwasserschutz dienen.
- G. dass selbst unter den heutigen, noch unzulänglichen Transportbedingungen auf der Elbe im Jahr 2010
 - insgesamt 10 Mio. Gütertonnen mit Ziel oder Quelle im Hamburger Hafen,
 - davon auf der Unterelbe 1,9 Mio. Tonnen,
 - 1,5 Mio. Tonnen zwischen Hamburg und Magdeburg,
 - 1,16 Mio. Tonnen Oberhalb Magdeburgs, davon 443.500 Tonnen grenzüberschreitend in die Tschechische Republik,
 Güter per Binnenschiff transportiert wurden.
- H. dass die Elbe aufgrund ihrer großen wirtschaftlichen Bedeutung in das TEN-Kernnetz der Europäischen Union aufgenommen werden soll.

Wir fordern daher das Parlament und die Regierung der Tschechischen Republik auf:

1. den Bau des Stauwehres bei Děčín zeitnah zu beginnen.
2. die Fahrrinntiefe der Oberelbe auf tschechischer Seite mit mindestens 1,60 Meter an 345 Tagen pro Jahr bzw. nach den Vorgaben des AGN-Vertrages sicherzustellen.
3. bei der deutschen Regierung eine stabile Fahrrinne der Mittel- und Oberelbe bis zur tschechischen Grenze von mindestens 1,60 Meter an 345 Tagen pro Jahr einzufordern.

Wir fordern daher den Deutschen Bundestag und die deutsche Bundesregierung auf:

1. auf der Grundlage der berechtigten Interessen der tschechischen und der deutschen Wirtschaft eine stabile Fahrrinne der Elbe bis zur tschechischen Grenze von mindestens 1,60 Meter an 345 Tagen sicherzustellen.
2. die Elbe bei der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die damit im Zusammenhang stehenden geplanten Neukategorisierung der Bundeswasserstraßen nicht schlechter zu stellen. Eine Priorisierung der Mittelausgabe auf der bewährten Grundlage des Nutzen-Kosten-Verhältnisses vorzunehmen.

3. bei den Förderkriterien für Kombinierte Verkehre neben dem Schienenverkehr auch die Binnenschifffahrt zu berücksichtigen.
4. das „Gesamtkonzept Elbe“ ergebnisoffen unter Einbindung der betroffenen Wirtschaft zu entwickeln.

Wir fordern daher die Regierungen der Tschechischen Republik und Bundesrepublik Deutschland auf:

1. sich weiter für die Aufnahme der Elbe ins TEN-Kernnetz einzusetzen.
2. eine gemeinsame Arbeitsgruppe der beteiligten Ministerien und der beiden Parlamente einzurichten, die künftig gemeinsam an der besseren Schiffbarkeit der Elbe und des ergänzenden Fluss und Kanalsystems arbeiten und ökologische und ökonomische Anforderungen in Einklang bringen.

Wir fordern daher das Europäische Parlament und die Europäische Kommission auf:
die Elbe ins TEN-Kernnetz aufzunehmen.