

Das Gesamtkonzept Elbe - Gemeinsam für einen Lebens- und Wirtschaftsraum mit Zukunft

Das Gesamtkonzept Elbe (GKE) ist das strategische Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen. Zwei Bundesministerien und neun Bundesländer haben das GKE 2017 verabschiedet, um den Zustand der Elbe im Hinblick auf die wertvolle Naturlandschaft, die wasserwirtschaftlichen Anforderungen und die Schifffahrt nachhaltig zu verbessern. Das GKE enthält Leitlinien für fünf thematisch eigenständige Bereiche sowie 55 gemeinsam erarbeitete Maßnahmenoptionen, um eine koordinierte und nachhaltig positive Entwicklung der Elbe zu gewährleisten.

Tobias Gierra

1 Einleitung

Die deutsche Binnenelbe ist sowohl eine naturnah verbliebene und damit sensible Flusslandschaft als auch eine wichtige europäische Wasserstraße. Sie verläuft von der deutsch-tschechischen Grenze bei Schöna in Sachsen bis zur Staustufe Geesthacht südöstlich von Hamburg. Als Wasserstraßensystem stellt die Elbe zusammen mit den einmündenden schiffbaren Fließgewässern eine Verbindung zwischen den Industriezentren in Tschechien, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Brandenburg und Berlin und dem Hamburger Hafen her.

Im Jahr 2010 ging von den Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) die Initiative aus, für die Elbe ein Gesamtkonzept zu erarbeiten. Unter Beteiligung von Vertretern aus Wirtschafts-, Umwelt- und Naturschutzverbänden sowie Bürgerinitiativen und der Kirche wurde ein strategisches Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen – das sogenannte Gesamtkonzept Elbe (GKE) – erarbeitet. Am 17. Januar 2017 wurde es von den beiden Bun-

desministerien BMVI und BMUB sowie neun der im Elbeeinzugsgebiet gelegenen Bundesländer mit dem Ziel verabschiedet, die wasserwirtschaftlichen Anforderungen, den Schutz des wertvollen Naturraums von Fluss und Auen sowie die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohner und der regionalen Wirtschaft aufeinander abzustimmen und so der Elbe eine positive Entwicklungspers-

pektive zu geben (**Bild 1**) [1]. Der Deutsche Bundestag hat das GKE in seiner 240. Sitzung am 22. Juni 2017 auf Empfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis genommen und die Bundesregierung in einer Entschließung aufgefordert, es im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zeitnah mit entsprechenden Maßnahmen zu unterlegen und diese umzusetzen [2]. Das GKE stellt damit eine wesentliche Grundlage für das Verwaltungshandeln der Landes- und Bundesbehörden in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich an der Elbe dar. Es dient als ergänzendes Koordinierungs- und Planungsinstrument, um bei sich überschneidenden Interessen aus Wasserwirtschaft, Ökologie und Binnenschifffahrt gemeinsame Lösungsansätze zu finden. Für die Umsetzung von Maßnahmen des GKE ist ein Zeitrahmen von 20 bis 30 Jahren vorgesehen.

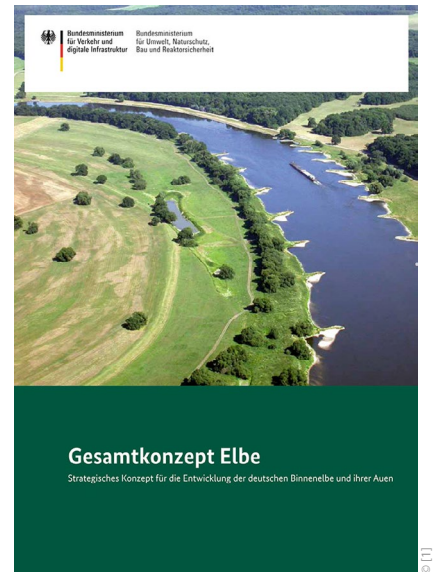


Bild 1: Titelseite des veröffentlichten Gesamtkonzeptes Elbe

Kompakt

- Durch das Gesamtkonzept Elbe sollen größtmögliche Synergien bei der Umsetzung von Maßnahmen in den Bereichen Wasserwirtschaft, Naturschutz und Verkehr geschaffen werden.
- Im GKE werden die wesentlichen Nutzungs- und Anforderungsaspekte an der Binnenelbe betrachtet, u. a. Hochwasserschutz, Wasserqualität, Geschiebehaushalt, Ökologie und Schifffahrt.
- Die durch das GKE beschriebene gemeinschaftliche Herangehensweise ist auch für konfliktträchtige Elbabschnitte die beste Möglichkeit, synergetische Lösungen für die Elbe zu erarbeiten.

2 Ziele

Das GKE enthält Leitlinien mit Zielen für die vier Arbeitspakete Wasserwirtschaft (AP1), Naturschutz (AP2), Stromregelung und Sohlenstabilisierung (AP3) sowie Verkehr (AP4) [1]. Als Ergebnis einer Zielanalyse zu möglichen Wechselwirkungen, Synergien und Konflikten wurden 5 inhaltlich separate Themenfelder identifiziert, die gleichberechtigt behandelt werden sollen, und durch zusätzliche, mögliche Zielstellungen ergänzt, die kurzfristig nicht erreicht werden können und daher mit einem Prüfauftrag für den Anschlussprozess versehen wurden:

- Erosionsbekämpfung und Geschiebehaushalt (E),
- Verbesserung des Hochwasserschutzes, Wasserrückhalt, Wasserhaushalt (W),
- Reduzierung der Stoffeinträge (G),
- Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse (S),
- Erhaltung und Wiederherstellung von Habitaten und Lebensraumtypen in Gewässern, an Ufern und in Auen (N),
- Zukunftsbetrachtungen (Z).

Um die daraus resultierenden Aufgaben umsetzen zu können, haben Bund und Länder unter der Mitwirkung von Verbänden und Bürgerinitiativen gemeinsam 55 Maßnahmenoptionen mit aufgabenbezogenen Einzelfunktionen erarbeitet. Sie basieren auf bestehenden Richtlinien, Managementplänen oder Konzepten (z. B. EG-Wasserrahmenrichtlinie, EG-Hochwasserrisikomanagementrichtlinie, FFH-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie mit dem Schutzgebietsnetz Natura 2000, Sohlenstabilisierungskonzept). Die Maßnahmenoptionen des GKE zielen darauf ab:

- Arten und Lebensräume von Gewässern, Ufern und Auen zu erhalten oder wiederherzustellen, z. B. durch Förderung einer eigendynamischen Ufer- und Sohlenentwicklung, eine angepasste Gewässerunterhaltung, Auenrenaturierungen oder den Anschluss von Seitengewässern,
- den Schutz vor Hochwasser und die Rückhaltungsmöglichkeiten, u. a. durch Deichrückverlegungen, Flutpolder und technische Hochwasserschutzmaßnahmen, zu verbessern,
- die stoffliche Belastung im Fluss und in der Aue, u. a. durch eine auenangepasste, extensivierte Landnutzung, zu reduzieren,
- der Erosion der Flusssohle und dem damit verbundenen Verfall des Wasserspiegels,
- der Erosion der Flusssohle und dem damit verbundenen Verfall des Wasserspiegels, u. a. durch Geschiebezugabe, Querschnittaufweitungen oder Vergleichmäßigung des Geschiebetransports, entgegenzuwirken,
- vorhandene Flussregulierungsbauwerke ökologisch zu optimieren, z. B. mit Bühnenkerben, Uferentsiegelung oder Anpassung von Parallelwerken,
- die Streckeninformation zur Selbstwahr-schau bei verkehrlichen Fehlstellen zu verbessern, z. B. für das Inland Electronic Chart Display and Information System, und

- der Schifffahrt durch Erreichen des verkehrlichen Unterhaltungsziels von mindestens 1,40 m unter dem Gleichwertigen Wasserstand (GIW2010) in allen Elbestrecken mehr Planungssicherheit zu bieten.

Aufgabenbezogene Einzelmaßnahmen können dabei themenübergreifend synergetisch gebündelt werden und so ökonomische und ökologische Interessen wechselseitig fördern. Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele einzelner Themenfelder dürfen die Ziele anderer Themenfelder nicht behindern.

3 Umsetzung

Das GKE beschreibt die oben genannten, konsensualen Maßnahmenoptionen für alle an der Elbe hoheitlich tätigen Akteure und auch für konfliktträchtige Elbabschnitte, wie der Elbe-Reststrecke und der Erosionsstrecke. Ein Ausbau zur alleinigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse soll nicht mehr erfolgen. Flussbauliche Maßnahmen sind jedoch grundsätzlich möglich, wenn sie gleichzeitig ökologischen, wasserwirtschaftlichen sowie verkehrlichen Zielen dienen und diese Ziele sinnvoll miteinander verbinden. Die Arbeitsgrundlage für die Zusammenarbeit der im Anschlussprozess des GKE Beteiligten bildet neben den rechtlichen Rahmenbedingungen eine gemeinsam aufgestellte Geschäftsordnung [3]. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) beteiligt sich an der Gremienarbeit im Anschlussprozess mit besonderem Fokus auf den Themenfeldern E und S sowie seit Verabschiedung des Gesetzes



Bild 2: Organisationsstruktur des GKE-Anschlussprozesses

über den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie 2021 verstärkt auch auf dem Themenfeld N.

3.1 Anschlussprozess

Seit der Verabschiedung des Gesamtkonzeptes Elbe im Jahr 2017 ist der vereinbarte Anschlussprozess im Gang. In ihm wird die Umsetzung des GKE zwischen den Bundes- und Landesbehörden koordiniert. Zu diesem Zweck wurden drei Gremien gebildet, in denen der Bund, die Anrainerländer und Interessenverbände vertreten sind. Der Prozess wird organisatorisch durch eine Geschäftsstelle begleitet (**Bild 2**).

Das Bund-Länder-Gremium (BLG) wird aus Vertretern der zuständigen Bundes- und Länderministerien und ggf. -behörden gebildet und tagt mindestens einmal im Jahr. Unter Leitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) entscheidet es, welche Schritte im Zusammenhang mit dem GKE umgesetzt werden, ohne dabei die hoheitlichen Zuständigkeiten außer Acht zu lassen. Die Bund-Länder-Kommission (BLK) arbeitet an der Schnittstelle zwischen Bund und Ländern. Sie übernimmt die fachliche Abstimmung zwischen den Bundes- und Landesbehörden und koordiniert dabei, wie das GKE umgesetzt und weiterentwickelt wird. Vertreter der WSV arbeiten hier mit der Geschäftsstelle der Flussgebietsgemeinschaft Elbe (FGG Elbe) und der Länderarbeitsgemeinschaft UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ stellvertretend für die jeweiligen Elbeanliegerländer zusammen. Zur Unterstützung ihrer Arbeit kann die BLK verwaltungsinterne Arbeitsgruppen (z. B. AG Elbe-Reststrecke) einrichten.

Im Beirat wirken Akteure aus den Bereichen Umwelt- und Naturschutz, Wirtschaft und Verkehr sowie aus Bürgerinitiativen und der Kirche aktiv mit. In grundsätzlich vier Sitzungen pro Jahr berät der Beirat die Bund-Länder-Kommission bei der Umsetzung des GKE und entwickelt Empfehlungen für die konkrete Ausgestaltung der regionalen und thematischen Beteiligungsprozesse. Die Geschäftsstelle übernimmt die organisatorische Koordination und die Dokumentation des Anschlussprozesses, dient als erste Ansprechstelle für alle Beteiligten und arbeitet als Moderator der Gremien.

3.2 Verkehrliche Unterhaltung

Zu den verkehrlichen Aufgaben der WSV an der deutschen Binnenelbe gehören die Instandsetzung von Stromregelungsbauwerken und Baggerungen verkehrlicher Fehlstellen in der Fahrrinne. Stromregelungsbauwerke sind Buhnen, Parallelwerke, Deckwerke, Kopf- und Randschwellen sowie Grund- und Sohlenschwellen. Die Unterhaltung erfolgt dabei auf der Grundlage des GKE und unter Berücksichtigung einschlägiger Verwaltungsvorgaben, wie dem „Leitfaden Umweltbelange bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen“ [4]. Vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe wird einzelfallbezogen geprüft, ob ökologische Optimierungsmöglichkeiten an den Stromregelungsbauwerken gemäß der im GKE enthaltenen Maßnahmenoptionen sinnvoll zur Anwendung kommen können. Bei einer grundsätzlichen Eignung eines Bauwerkes, eingehaltenen Sicherheitsaspekten

und einer wirtschaftlichen Durchführbarkeit wird eine entsprechende Anpassung vorgesehen. Bei der Maßnahmenplanung werden u. a. die Betroffenheit nationaler Schutzgebiete und geschützter Biotope, das Natura-2000-Schutzgebietsnetz, die Eingriffsregelung, der besondere Artenschutz sowie das Verschlechterungsverbot und das Zielerreichungsgebot der Wasserrahmenrichtlinie bewertet. Vor Durchführung der Unterhaltungsmaßnahme werden mit den zuständigen Unteren Wasser- bzw. Naturschutzbehörden das Einvernehmen bzw. Benehmen hergestellt. Maßnahmen, die mit einem größeren zeitlichen oder technischen Aufwand verbunden sind, werden in den Arbeitsplan des GKE eingebracht, der auch die wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Vorhaben entlang der Binnenelbe enthält und der dem Beirat zur Verfügung gestellt sowie auf der Internetseite des GKE veröffentlicht wird [3].

3.3 Elbe-Reststrecke

In der sogenannten Elbe-Reststrecke zwischen Damnatz und Hitzacker (Elbe-km ca. 508-521) ist die Schifffahrt bei niedrigen Wasserständen nur eingeschränkt möglich (**Bild 3**). Dieser Bereich der freifließenden unteren Mittelelbe stellt aufgrund der unzureichenden Fahrrinntiefen und des un stetigen Fahrrinnenverlaufs einen Havarieschwerpunkt unterhalb Magdeburgs dar, der regelmäßig umfangreiche Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich macht. Ein unregelmäßiger Sedimenttransport führt hier zur Bildung von freien alternierenden Bänken. Diese Transportkörper haben Längen von 200 bis 1 000 m und Höhen von 1 bis 3 m. Sie werden zum Teil zusätzlich von Dünen überlagert, die Längen kleiner 150 m und Höhen kleiner 1 m aufweisen. Die alternierenden Bänke bewegen sich bis zu 10 m pro Tag stromabwärts und treten abwechselnd in der linken oder rechten Flusseite auf. Diese Form des Geschiebetransportes ist für ein gefällearmes, alluviales Gewässer mit überwiegend sandiger Sohle nicht typisch und kann mit dem Gewässerausbau ab dem 19. Jh. in Zusammenhang gebracht werden. In diesem Streckenabschnitt, der Teil der innerdeutschen Grenze war, wurde ein Stromregelungssystem bestehend aus Buhnen hergestellt, das im Zuge der Niedrigwasserregulierung im Grob- und Feinausbau des 20. Jh. nicht fertiggestellt werden konnte. Dadurch ist hier der vorhandene Streichlinienabstand zum Teil mehr als 25 % größer als in den angrenzenden Streckenabschnitten.

Gemäß GKE sollte zunächst in einer Untersuchung aufgezeigt werden, welche Möglichkeiten zur Anpassung dieses Elbabschnittes unter Maßgabe der verkehrlichen und ökologischen Zielstellungen bestehen [1]. Auf Initiative der WSV wurde hierfür 2020 eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe gegründet, in der mit den zuständigen Dienststellen der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen unter Beteiligung des Bundesamtes für Naturschutz (BfN), der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in einem ersten Schritt eine konzeptionelle Vorstudie erarbeitet wurde [5]. In der Studie wird der Ist-Zustand der Elbe-Reststrecke sowie ihrer Auen analysiert und festgestellt, dass hier nicht nur verkehrliche, sondern auch wasserwirtschaftliche und naturschutzfachliche Defizite bestehen. Zur Beseitigung dieser Defizite wurden unter Berücksichtigung des GKE und Beachtung der gesetzlichen Rahmenbedingungen streckenspezifische



Bild 3: Elbe-Reststrecke und ihre Auen bei Niedrigwasser am 14.08.2015 von ca. El-km 517,8 bis 519,5

Ziele definiert sowie mögliche Maßnahmen abgeleitet und in ihrer Wirkung hinsichtlich Synergien und Konflikte bezogen auf die Zielstellungen bewertet. Beispielsweise könnte das bestehende Regelungssystem aus Bühnen partiell durch Parallelwerke ersetzt werden, so dass in dem entstehenden Nebengerinne eine eigendynamische Gewässerentwicklung initiiert werden kann. Dies könnte sowohl die Vernetzung von Fluss und Auen als auch den Erhaltungszustand von Arten und Lebensräumen verbessern, ohne den Hochwasserabfluss negativ zu beeinträchtigen.

Die WSV schätzt die Erreichbarkeit der Ziele, die in ihrer hoheitlichen Zuständigkeit liegen, insbesondere das Erreichen des verkehrlichen Unterhaltungsziels von mindestens 1,40 m unter GlW2010, unter Berücksichtigung der wasserwirtschaftlichen und ökologischen Belange als sehr realistisch ein und wird ihre Bemühungen für die erfolgreiche Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe an der Elbe-Reststrecke weiter forcieren.

3.4 Erosionsstrecke mit dem Pilotprojekt Klöden

In einigen Abschnitten der Elbe ist eine stetige Eintiefung der mittleren Sohlenlage zu beobachten. Davon besonders stark betroffen ist die so genannte Erosionsstrecke, ein Flussabschnitt, der sich über 170 km von oberhalb Mühlbergs (Elbe-km 120) bis zur Mündung der Saale in die Elbe bei Barby (Elbe-km 290,7) erstreckt. Über weite Bereiche hat sich hier das Gewässerbett der Elbe in einen Zeitraum von mehr als 100 Jahren um durchschnittlich einen Meter eingetieft [6]. Innerhalb der Erosionsstrecke ist der Abschnitt zwischen Pretzsch-Mauken (Elbe-km 185) und Elster (Elbe-km 200) derzeit durch die stärkste Erosion gekennzeichnet. Einerseits kommt es in diesem Bereich bei niedrigen Wasserständen der Elbe zu lokalen Anlandungen in der Fahrrinne, andererseits bündeln die Bühnen und Deckwerke den Abfluss bereits bis ca. 70 cm über Mittelwasser im Hauptgerinne der Elbe, was die Sohlenschubspannungen weiter erhöht und damit die Erosion verstärkt [6]. Die Sohlenerosion gefährdet nicht nur die Standsicherheit und damit die Funktionsfähigkeit des Stromregelungssystems, das damit verbundene Absinken der mittleren

Wasserstände wirkt sich auch nachteilig auf den ufernahen Grundwasserhaushalt und die Flussauen aus. Der Vorgang der Erosion kann zwar mit der sedimentologisch-morphologischen Charakteristik der Erosionsstrecke begründet werden, dieser wird aber auch stark durch anthropogene Eingriffe der Vergangenheit überprägt. Maßgeblich sind u. a. ein zu geringer Geschiebeeintrag bedingt durch Stau-stufen und Querbauwerke im Oberlauf und im Einzugsgebiet, die Verengung und Festlegung des Hochwasserbetts durch Deiche sowie des Mittelwasserbetts durch Regelungsbauwerke, die Verminderung des Geschiebeeintrags aus Seitenerosion durch Uferbefestigungen und Ungleichmäßigkeiten der Durchflussfläche sowie der Kornzusammensetzung der Sohle [7].

Bis 2009 hat die WSV gemeinsam mit den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt das Sohlenstabilisierungskonzept [8] erarbeitet. Es wurden Maßnahmen zur Eindämmung der Sohlenerosion ermittelt, die zum einen im Rahmen der laufenden

Unterhaltungsarbeiten, wie die seit Mitte der 1990er-Jahre laufende Geschiebezugabe, umgesetzt und zum anderen im Rahmen von baulichen Maßnahmen an der Elbe intensiver geplant und umgesetzt werden sollten. Eine Pilotmaßnahme befindet sich im Streckenabschnitt bei Klöden (Elbe-km 184 – 198,5) (**Bild 4**). Hier werden seit 2009 umfangreiche Untersuchungen und Planungen zur Stabilisierung des Flussbettes und zur Förderung des natürlichen Geschiebetransportes durchgeführt. Mit Einführung des GKE 2017 wurde die Pilotmaßnahme Klöden in den Handlungsrahmen des GKE eingebunden, so dass die angedachten Maßnahmen einer erneuten und derzeit noch andauernden Überprüfung unterzogen wurden. Wegen der zahlreichen im Projekt verankerten naturschutzfachlichen Ziele wurde die Pilotmaßnahme Klöden mit dem Naturschutzgroßprojekt Mittelbe verknüpft und wird nun in einer gemeinsamen Projektbearbeitung vom Bund (WSA Elbe) und dem Land Sachsen-Anhalt - Projektträger ist hier die Heinz Sielmann Stiftung - umgesetzt.

Im Rahmen dieser Zusammenarbeit stehen eine Vielzahl von Zielstellungen im Blickpunkt. Neben der Stabilisierung der Fahrrinnenverhältnisse und Erreichung des verkehrlichen Unterhaltungsziels werden z. B. hydraulische Verbesserungen, wie die Vergleichmäßigung der Strömungssituation zur Erosionsminderung, die Vergleichmäßigung des Geschiebetransportes oder die hydraulische Aktivierung von Bühnenfeldern, wasserwirtschaftliche Verbesserungen, wie die Anbindung von Alt-wässern, die Erhaltung und Entwicklung naturnaher Ufer- und Gewässerstrukturen oder die langfristige Wiederherstellung und Förderung eigendynamischer Prozesse, sowie naturschutzfachliche Aufwertungen, wie die Förderung fluss- und auetypischer Lebensräume z. B. durch Nutzungsänderungen, die Reaktivierung von Rinnenstrukturen im Vorlandbereich, die Verbesserung der Vernetzung von Flussbett und Vorland, die Initiierung von Auewaldbereichen oder die ökologische Verbesserung von Mündungsbereichen der Nebengewässern, angestrebt [6]. Die Ziele werden mit den Projektbeteiligten sowie mit den Fachbe-



Bild 4: Elbe bei Klöden (Elbe-km 191,6) mit Anschluss an Alte Elbe Bösewig (linkes Ufer) und Klödener Riß (rechtes Ufer)

hörden BAW und BfG diskutiert und die laufende Planung daraufhin aktualisiert, damit zeitnah ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren begonnen werden kann. Mit einem Monitoringprogramm wird die Wirkung der im Projekt umzusetzenden Maßnahmen kontrolliert, damit beurteilt werden kann, inwieweit eine Übertragbarkeit auf benachbarte Streckenabschnitte in der Erosionstrecke gegeben ist.

4 Ausblick

Im Anschlussprozess des GKE konnten in konstruktiver Zusammenarbeit der Bundes- und Landesbehörden trotz komplexer Ausgangsbedingungen und vielfältiger Interessen bereits viele Aktivitäten begonnen und ein formaler Rahmen des Miteinanders etabliert werden. Auch wenn sich verschiedene Beteiligte einen schnelleren Fortschritt bei der Erreichung der gesteckten Ziele wünschen, bleibt die grundsätzliche Herangehensweise des GKE, gemeinsam gute und synergetische Lösungen für die Elbe zu finden, die beste Möglichkeit, tatsächlich einen Lebens- und Wirtschaftsraum mit Zukunft zu schaffen.

Zur weiteren Ausgestaltung des Prozesses wurde gemeinschaftlich ein Leitfaden für ein integriertes Kommunikations- und Beteiligungskonzept erarbeitet, das nun mit Leben zu füllen ist - z. B. durch die Organisation einer Regionalkonferenz mit breitem Teilnehmerkreis voraussichtlich im Herbst 2022. Auch die Prüfaufträge des GKE stehen zur Bearbeitung an. Exemplarisch sei hier das Thema „Stopp und Rückführung der anthropogen verursachten Sohlenerosion“ genannt. Hierzu soll zunächst die grundsätzliche Umsetzbarkeit dieser Zukunftsaufgabe analysiert werden. Im Ergebnis dieser Prüfung ist zu entscheiden, inwieweit das Thema ein im Kontext des GKE weiter verfolgbares Ziel sein kann.

Viele Themen und Aufgaben des GKE gehen über die tägliche Arbeit der Akteure hinaus und benötigen daher auch weiterhin

die besondere Unterstützung der beteiligten Verwaltungen. Für die Bereiche Naturschutz und Wasserwirtschaft sind die Möglichkeiten zu erörtern, wie das GKE noch stärker in die jeweiligen Arbeits- und Verwaltungsprozesse integriert, die Zusammenarbeit weiterentwickelt und die vorhandenen länderübergreifenden Strukturen gestärkt werden können. Im Sinne des Gesamtkonzeptes können so alle Bundes- und Landesmaßnahmen an der Elbe gleichrangig bearbeitet und umgesetzt sowie in den Gremien des GKE qualifiziert behandelt werden.

Autor

Dipl.-Ing. Tobias Gierra
Projektgruppe Gesamtkonzept Elbe
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe
Moritzburger Straße 3
01127 Dresden
tobias.gierra@wsv.bund.de

Literatur

- [1] BMVI, BMUB (Hrsg.): Gesamtkonzept Elbe - Strategisches Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen. Bonn, 2017.
- [2] Deutscher Bundestag: Drucksache 18/12844. Berlin, 2017.
- [3] BMDV, BMUV (Hrsg.): Gesamtkonzept Elbe (www.gesamtkonzept-elbe.bund.de, Abruf 09.03.2022).
- [4] BMVI (Hrsg.): Leitfaden Umweltbelange bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen. Bonn, 2015.
- [5] WSA Elbe (Hrsg.): Entwicklung der Elbe-Reststrecke und ihrer Aue – Konzeptionelle Vorstudie. Lauenburg, 2022.
- [6] Kühne, E.: Umsetzung des Sohlstabilisierungskonzeptes der Elbe – die Pilotmaßnahme Klöden im Wandel der Zeit. In: Dresdner Wasserbauische Mitteilungen (2019), Heft 62, S. 325-335.
- [7] Gabriel, T.: Das Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe von Mühlberg bis zur Saalemündung. In: Dresdner Wasserbauische Mitteilungen (2010), Heft 40, S. 105-114.
- [8] Projektgruppe „Erosionsstrecke Elbe“ (Hrsg.): Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe von Mühlberg bis zur Saalemündung. WSD Ost, WSA Dresden; BAW, BfG unter Mitwirkung der Biosphärenreservatsverwaltung „Mittel-elbe“ im Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt und des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft, 2009.

Tobias Gierra

The overall strategy for the Elbe - Jointly for a living and economic space with a future

The Overall Strategy for the Elbe, adopted by federal ministries and federal states in 2017, contains guidelines and possible measures to improve all aspects along the Elbe, such as erosion, flood protection, environment, and navigation. Its implementation will achieve the highest possible synergies in water management, nature conservation and transport.