

## **Beschluss der Generalversammlung vom 8. Oktober 2014:**

### **2015 ist das Jahr der Entscheidung: Brüssel, Berlin, Prag und Hamburg müssen bis Ende dieses Jahres einen Fahrplan festlegen, um die Binnenschifffahrt zwischen Hamburg und Prag zu stärken und damit ihre Zukunft zu sichern!**

Vor dem Hintergrund der Entscheidungen über

- a) die Vergabe von europäischen Fördermitteln (TEN-T und CEF) in der kommenden fünfjährigen Förderperiode durch die EU-Kommission,
- b) die prioritären Maßnahmen im Rahmen des kommenden fünfzehnjährigen Bundesverkehrswegeplans in Deutschland auf Vorschlag der Bundesregierung durch den deutschen Bundestag,
- c) die Realisierung des Baus der Staustufe in Decin durch die tschechische Regierung und
- d) die grundsätzliche Entscheidung, ob im Hamburger Hafen sichtbare Maßnahmen für die Verlagerung von Containerverkehren auf den Verkehrsträger Binnenschiff vom Senat flankiert werden,

stellt die Kammerunion Elbe/Oder (KEO) im Rahmen ihres Eintretens für eine bessere Schiffbarkeit der Elbe zwischen Hamburg und Prag seit ihrer 1. Hauptstadtkonferenz im Jahr 2009 fest, dass sich die zuvor genannten Entscheidungen einander bedingen und nur im Gesamtzusammenhang gesehen werden können.

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) hat im sogenannten "Klingen-Erlass" die Fortsetzung der dringend erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen an Elbe (und Saale) davon abhängig gemacht, ob die Elbe nach der Verabschiedung des Gesamtkonzepts Elbe im Rahmen der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) verkehrlich mindestens in die Kategorie B eingestuft wird. Das Gesamtkonzept sollte auf Beschluss des Bundestages Mitte 2014 fertig gestellt sein, was bisher aber nicht der Fall ist.

Weder in der allgemeinen Haushaltsmittelbeantragung des BMVI noch im derzeitigen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2015 – 2030 wurden Mittel für die erforderlichen Baumaßnahmen zu einer Schiffbarkeit von Mittel- und Oberelbe beantragt, weil das Gesamtkonzept Elbe noch nicht fertiggestellt ist.

Die tschechische Regierung muss bis zum Jahresbeginn 2015 den "Umwelt-aquis" erfüllen und kann erst danach – und einiger weiterer Kommissionsvorgaben – europäische Fördermittel beantragen.

Die tschechische Regierung wird den Bau der Staustufe Decin erst dann als wirtschaftlich rentabel bewerten können, wenn auf Vorschlag des BMVI und des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) durch die Bundesregierung das Gesamtkonzept Elbe bestätigt wurde und unmittelbar danach die erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen an Mittel- und Oberelbe eingeleitet werden.

Derzeit verweisen die zuvor genannten Beteiligten auf das Ausbleiben der jeweiligen Beiträge der anderen als einen Grund für das Aufschieben eigener Entscheidungen über Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf die Mittel- und Oberelbe. Dieser Teufelskreis muss von allen Beteiligten in einer gemeinsamen Absichtserklärung durchbrochen werden. Die Kammerunion Elbe/Oder setzt voraus, dass alle zuvor genannten ihr Handeln nach dem ernsthaften Willen ausrichten, mehr umweltfreundliche Verkehre auf Mittel- und Oberelbe zwischen Hamburg und Prag per Binnenschiff zu ermöglichen. Da alle Beteiligten die Aufnahme der Elbe in das Europäische Verkehrsnetz befürwortet haben, besteht seitens der Kammerunion Elbe/Oder kein Zweifel an dem gemeinsamen politischen Ziel der Beteiligten.

**Die Kammerunion Elbe/Oder begrüßt die Bereitschaft der tschechischen Regierung, die Staustufe Decin auch ohne Fördermittel der Europäischen Union zu realisieren.**

**Die Kammerunion Elbe/Oder fordert daher**

1. die Bundesregierung, die tschechische Regierung und die Europäische Union auf, unverzüglich in dreiseitige Verhandlungen für eine bessere Schiffbarkeit der europäischen Wasserstraße Elbe einzutreten, um so die gegenseitigen Vorbedingungen für eigenes Handeln aufzuheben. Damit soll der „Teufelskreis“ des sich gegenseitig bedingenden Handlungsstillstands aufgelöst werden.
2. die Bundesregierung auf, das Gesamtkonzept Elbe, dessen Ziel der Ausgleich ökologischer und ökonomischer Interessen sein soll, unverzüglich zu verabschieden und dessen Umsetzung durch die Mittelbereitstellung im Bundeshaushalt bis Mitte des Jahres 2015 sicherzustellen.
3. die Europäische Kommission auf, die Anstrengungen der tschechischen Regierung zur Erfüllung des "Umwelt-aquis" anzuerkennen und nach Kräften zu fördern, so dass alle Hürden zur Förderung des Baus der Staustufe in Decin seitens der tschechischen Regierung genommen werden können.
4. den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg auf, in Abstimmung mit den betroffenen Unternehmen die Rahmenbedingungen für eine intensivere Nutzung des Binnenschiffs zu erörtern und verbessern.

Die Kammerunion Elbe/Oder bietet an, alle Beteiligten bei der Vermittlung ihrer jeweiligen Positionen untereinander als Moderator zu unterstützen. Auf ihrer 6. Hauptstadtkonferenz im Herbst 2015 in Prag wird die Kammerunion ihrerseits die bis dahin erfolgten Fortschritte zu einer besseren Schiffbarkeit von Mittel- und Oberelbe bewerten.

Die **Kammerunion Elbe/Oder** besteht aus 33 tschechischen, polnischen und deutschen Industrie- und Handelskammern sowie seit Juli 2014 der Handwerkskammer Magdeburg. Die KEO wurde im Jahr 2000 auf Initiative der Handelskammer Hamburg gegründet, um die wirtschaftlichen Interessen im Handelsraum des Elbstroms und der Oder stärker vertreten zu können. Der Wirtschaftsraum der Mitgliedskammern umfasst rund 37 Millionen Einwohner.

Dieser Resolution sind als Unterstützer folgende Wirtschaftsorganisationen beigetreten:



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschiffahrt e.V. (BDB)



Elbe Allianz e.V.