

Elbe Flusskreuzfahrten

Schiffsreise - Reiseroute & Besonderheiten



Die **Schönheiten entlang der Elbe** sollte ein jeder mal gesehen haben. Seien es die prachtvollen Denkmäler, die herrlichen Städte, die imposanten Schlösser oder die atemberaubenden Landschaften entlang des Ufers, alles möchte von Ihnen entdeckt und besucht werden. Eine Flusskreuzfahrt auf der Elbe lohnt sich für all diejenigen, die neben eindrucksvollen Landschaften auch eine gehörige Portion Geschichte und Entspannung genießen möchten. In Tschechien entspringend fließt die Elbe durch Deutschland, bevor Sie in die Nordsee mündet. Mit ihren rund 1.091 Kilometern Länge ist die Elbe der vierzehnt längste Fluss in Europa und gehört zu den 200 längsten Flüssen der Erde. Auf ihrer Reise von Tschechien bis nach Hamburg durchquert die Elbe mit dem Sächsisch-böhmischen Kreidesandsteingebiet, dem Sächsischen Hügelland und Erzgebirgsvorland, dem Elbe-Mulde-Tiefland, der Elbtalniederung und der Unteren Elbeniederung zahlreiche unterschiedliche Landschaften, die alle ihren eigenen individuellen Charakter und ihre persönlichen Vorzüge und Schönheiten aufweisen.

Die Reisen auf der Elbe starten zumeist in der **Hanse-Metropole Hamburg**, der modernen **Metropole mit viel Flair**. Die zweitgrößte Stadt in Deutschland liegt an den Flüssen Elbe und Alster in Norddeutschland und im Bundesland Hamburg. Die wunderschöne Stadt liegt ungefähr 100 Kilometer landeinwärts und stellt mit ihrem Überseehafen den bedeutendsten Umschlagplatz und einen der wichtigsten Wirtschaftsstandorte in ganz Deutschland dar. Hamburg ist eine überaus kontrastreiche Stadt und verspricht jedem Besucher zahlreiche atemberaubende Momente. Zu entdecken gibt es viel. Nehmen Sie sich die Zeit und erkunden Sie diese wunderbare Stadt. Beginnend bei den Landungsbrücken führt Sie ihre Tour als erstes zu den **Museums-Schiffen Rickmers und Cap San Diego**. Zur weiteren Entdeckung des riesigen Hafengebietes werden dem interessierten Gast **Hafenrundfahrten** angeboten, welche im Schnitt zwischen ein und zwei Stunden dauern. Weitere Highlights der Hanse-Metropole sind unumstritten der **Fischmarkt**, die Hummelbahn, die Außenalster, die Binnenalster, das **Rathaus**, welches mit seiner beeindruckenden Architektur das Zentrum der Stadt beherrscht, die **Speicherstadt**, der weltgrößte zusammenhängende Lagerkomplex, die Hamburger **Reeperbahn** mit dem Vergnügungsviertel St. Pauli, der **Michel**, das Wahrzeichen der Stadt, und die **Kramer Amtsstuben** in der unmittelbaren Nähe des Michels. Hamburg ist zudem die Stadt der **Musicals**, in welcher jeder Liebhaber ein Stück finden wird, was seinen persönlichen Neigungen und Interessen entspricht.



Ab Hamburg führt Sie Ihre Reise entgegen der Fließrichtung der Elbe in die ungefähr 1.200 Jahre alte **Kaiserstadt Magdeburg** mit ihrem romanisch-gotischen Dom und dem Kloster Unser Lieben Frauen. An der mittleren Elbe und der Magdeburger Börde gelegen, verspricht Ihnen die Stadt mit ihrer Kaiserpfalz einmalige eindrucksvolle Momente ihrer mehr als tausendjährigen Geschichte. Bevor Sie nach Meißen, der Wiege von Sachsen gelangen besuchen Sie die **Lutherstadt Wittenberg** im östlichen Teil von Sachsen-Anhalt. Ihre Bedeutung erlangte die Stadt in erster Linie als eines der wichtigsten Zentren politischer und kulturgeschichtlicher Anregungen im 16. Jahrhundert. Inmitten der Stadt erwarten Sie die weltberühmten Reformationsstätten und die wunderschönen Gebäude aus den verschiedenen Epochen der Deutschen Geschichte. Zu den bedeutendsten Sehenswürdigkeiten der Wirkungsstätten von Martin Luther und Lucas Cranach zählen insbesondere das Lutherhaus, das Melancthonhaus und die Schlosskirche, welche einen Teil des Unesco Weltkulturerbes darstellen.

Nach einer Entspannungspause an Bord Ihres Schiffes, die alle mit jedem nur erdenklichen Luxus ausgestattet sind und Ihnen die Tage so angenehm und erholsam wie nur möglich gestalten werden, erwarten sie die **Domstadt Meißen**, welche für die Herstellung ihres bekannten Porzellans berühmt ist und die malerische **Kunst- und Kulturmetropole Dresden** mit ihren prachtvollen Uferpromenaden, den interessanten Museen und Einrichtungen, den technischen Denkmälern und den liebenswerten Details, durch welche die Stadt ihren einzigartigen Reiz erhalten hat. Zu den bedeutendsten und eindrucksvollsten Highlights von Dresden zählen unumstritten das Blaue Wunder, die Semperoper, der Fürstenzug, der Zwinger, die Brühlsche Terrasse, das Albertinum, die Kathedrale, die Frauenkirche, Pfunds Molkerei und das japanische Palais.

Auf ihrer weiteren Fahrt elbaufwärts erwarten Sie unzählige wunderschöne Aussichten von Bord Ihres schwimmenden Hotels. Nach dem Blick auf das wunderschöne Schloss Pillnitz verengt sich die Elbe bei Pirna und offenbart Ihnen atemberaubende Blicke auf das **romantische Elbsandsteingebirge** mit seinen steil aufragenden Erhebungen. Vorbei an der Sächsischen Schweiz, der Bastei und Festung Königstein erreichen Sie schon bald den **Kur- und Erholungsort Bad Schandau** am Eingang zum Nationalpark Sächsische Schweiz und im Anschluss daran, **Decin**, den Wendepunkt ihrer Reise und **eine der schönsten Städte in der Tschechischen Republik**. Bestaunen Sie die umfangreichen Denkmäler der Jugendstilarchitektur oder erklimmen Sie den Weg hinauf zur steineren Burg, bevor Ihre Reise Sie zurück in das malerische Dresden, dem Endpunkt Ihrer Reise führt.

Die Elbe

Die Elbquelle befindet sich im Norden Tschechiens an der Grenze zu Polen im Riesengebirge. Sie liegt dort nordwestlich von pindleruv Mlýn (Spindlermühle) zwischen den Bergen Reifträger und Hohes Rad. Die Quelle wird durch ein in Mauern gefasstes Wasserloch symbolisiert, weil sie eigentlich durch eine Vielzahl von kleinen Quellbächen in der Hochgebirgsalm Siebengründe entsteht. An einer Mauer nahe dieser Quelle sind die Stadtwappen von Städten angebracht, durch welche die Elbe fließt.



Elbquelle bei Labska louka
Riesengebirge, Tschechien

Etwa 500 Meter nach der Quelle stürzt der junge Fluss als Elbfall in sein erstes Kerbtal. Dieses Labský dul (deutsch: Elbgrund) zieht sich etwa 4,5 Kilometer durch den Hauptkamm des Riesengebirges. Im weiteren Verlauf im Riesengebirge wird die Elbe durch die Krausebauden-Talsperre aufgestaut.



Die Elbe (tschechisch Labe, polnisch Laba) ist ein europäischer Fluss, der in Tschechien entspringt, durch Deutschland fließt und in die Nordsee mündet. Sie ist der zwölftlängste Fluss in Europa und gehört zu den 100 längsten Flüssen der Welt. Da die Elbe nicht in einen anderen Fluss mündet, zählt sie als Strom. Der Fluss ist heute 1165 km lang und besitzt ein Einzugsgebiet von etwa 148.000 km².

Nachdem der Fluss Tschechien in einem großen Südbogen nach Nordwesten hin durchflossen hat, fließt er durch Deutschland und darin unter anderem über Dresden, Magdeburg sowie Hamburg und bei Cuxhaven in die Nordsee. Während der deutschen Teilung bis 1990 war die Elbe auch über längere Strecke Grenzfluss. Obwohl sie Anfang der 1990er Jahre stark durch Schwermetalle und chemische Abwässer belastet war, gilt sie insbesondere im Mittellauf für einen europäischen Fluss als sehr naturbelassen.

Das Tal der Elbe teilt später den Hauptkamm des Gebirges vom südlichen und flacheren Böhmischem Kamm auf kurzer Strecke. Der Böhmischer Kamm (oder auch Innere Kamm) wird von der Elbe genau wie weitere sich abflachende Käme in südliche Richtung durchbrochen. Dabei werden auf kurzer Strecke starke Höhenunterschiede überwunden. In Hradec Králové, etwa 200 Kilometer südlich der Elbquelle, ist der Fluss dann bereits auf eine Höhe von 235 Meter über NN gefallen.

Nun beschreibt der Verlauf einen langen Bogen, anfangs in Richtung Westen, später in Richtung Nordwesten in einer von den Sudeten eingegrenzten Beckenlandschaft. Erst in Nordböhmen und Deutschland quert sie in weiteren Durchbruchstätern die Umrandung der Sudeten.

Der Verlauf der Elbe

Tschechischer Oberlauf. Die Elbe entspringt im Riesengebirge und verlässt dieses Gebirge in südliche und südöstliche Richtung, also entgegen ihrer späteren Hauptfließrichtung. Ab Pardubice verläuft sie nach einem scharfen Knick in Richtung Westen, nimmt kurz darauf ihre Hauptrichtung auf und fließt, mit wenigen Ausnahmen, Richtung Nordwesten. Bei Melník mündet der längste Nebenfluss, die Moldau, auf linker Seite in die Elbe. Ab Litomerice verläuft die Elbe auf etwa 100 Kilometern Länge in Richtung Norden und verlässt hinter Decín die Tschechische Republik.

Deutscher Oberlauf. Der deutsche Verlauf beginnt mit einer Flussbiegung, nachdem die Elbe wieder mehr in Richtung Nordwesten fließt. Es wird Dresden durchquert und im weiteren Verlauf nimmt auch das Gefälle immer mehr ab. Der deutsche Anteil am Oberlauf ist, wenn man ihn geologisch bzw. geomorphologisch festlegt, sehr klein. Spätestens ab Torgau, eher schon ab Riesa geht die Elbe in ihren Mittellauf über. Die IKSE hat 1992 die geografische Gliederung der Elbe festgelegt. Danach endet der Oberlauf bei Schloss Hirschstein am Strom-km 96,0.

Mittellauf. Im Mittellauf bewegt sich die Elbe weiterhin in nordwestlicher Richtung, bis sie bei Magdeburg einen stärkeren Knick macht, ab dem es etwa 80 km nach Norden, teilweise sogar nach Nordosten weitergeht. Nach der Mündung der Havel, dem längsten rechten Nebenfluss, fließt die Elbe wieder in nordwestlicher Richtung (vergleiche Kapitel "Urstromtäler"). Kurz vor Hamburg, am Wehr Geesthacht, erreicht die Elbe das untere Ende ihres Mittellaufs.

Untere Elbe. In Hamburg bildet die Elbe quasi ein Binnendelta, indem sie sich für etwa 15 Kilometer in die Norder- und Süderelbe aufteilt. Dazwischen befindet sich der bedeutende Seehafen Hamburgs, und obwohl die Nordsee noch über 100 Kilometer entfernt ist, ist dieser Abschnitt schon deutlich maritim geprägt, weist zum Beispiel Gezeitenwirkung auf. Nach dem Hamburger Binnendelta fließt der Unterlauf wieder vereint weiter und mündet in einer langen Trichtermündung in die Nordsee, ohne die Grundrichtung zu ändern. Die Öffnung der Mündung ist zwischen Cuxhaven und Dithmarschen etwa 15 Kilometer breit. Die offizielle Länge der Elbe beträgt 1091,47 km (IKSE, 1995). Die Zahl von 1165 km (s.o.) ist veraltet.

Flussregulierung, -begradigung, Deichbau

In Tschechien ist die Elbe über 19 Staustufen stark reguliert. Ziel ist es, die Elbe dort so weit wie möglich schiffbar zu halten. Als weiteres Argument für die Wehre wird der Hochwasserschutz angeführt. Allerdings ist fraglich, ob das Anstauen eines Flusses in der Hinsicht nicht eher kontraproduktiv ist, weil sich dadurch Hochwasserscheitel stauchen und erhöhen könnten. Aus biologischer Sicht sind solche Bauwerke ohnehin sehr negativ zu bewerten (vgl. „Fischbestand“).

Im deutschen Flussverlauf befinden sich mit Ausnahme der 1960 zum Schutz vor Tideeinfluss gebauten Staustufe bei Geesthacht südöstlich von Hamburg keine weiteren derartigen Querbauwerke zur Flussregulierung. Im Vergleich zu Rhein oder Weser ist die Elbe damit über eine große Strecke von 600 Kilometern in dieser Hinsicht unreguliert. Allerdings ist das Gefälle in dem Bereich meist auch so gering, dass Staustufen keine große Wirkung hätten. Vielmehr wird über Buhnen überall entlang des Ufers versucht, die Elbe zu beschleunigen. Dadurch soll der Fluss sein Flussbett selber auswaschen und weniger Sediment ablagern, so dass die Wassertiefen in der Fahrrinne erhalten werden können. Ein Ergebnis ist allerdings, dass sich die Elbe immer weiter in den Bodengrund eintieft und dadurch den Grundwasserstand absenkt, was zu einer allmählichen Austrocknung der Auenlandschaft führt. Dabei spielt die Mittel-Elbe im Abschnitt zwischen dem Elbe-Havel-Kanal und Lauenburg für die Schifffahrt eigentlich kaum eine Rolle, da der Frachtverkehr über die eigens angelegten Kanäle geführt wird. Es gilt auch zu bedenken, dass die Elbe regelmäßige sommerliche Niedrigwasserperioden aufweist (s. o.), die die Schifffahrt zum Erliegen bringen. Ein „Rückbau“ der Buhnen statt eines weiteren Ausbaus der Elbe zu einer durchgängigen „Wasserstraße“ wäre insofern ökologisch und ökonomisch geboten. Im Interesse der Schifffahrt wurde die Elbe im 19. und 20. Jahrhundert auch um etliche Kilometer verkürzt, indem Schlingen und Mäander abgeschnitten und so der Verlauf begradigt wurde. Lediglich ein kurzer Abschnitt zwischen den deutschen Fluss-Kilometern 506 bis 520 (Dömitz-Hitzacker) blieb davon aufgrund des Zweiten Weltkrieges und der deutschen Teilung bisher gänzlich verschont.

Eine weitere Maßnahme des Menschen zur "Zähmung" des Flusses ist die Befestigung der Ufer mit Steinschüttungen und -packungen. Auch dies soll Erosionen und Flussbettverlagerungen verhindern, erhöht aber gleichzeitig auch die Fließgeschwindigkeit. Zudem gehen wertvolle Uferlebensräume für Tiere und Pflanzen verloren oder können wegen der ausbleibenden Flusssdynamik gar nicht erst neu entstehen. Die intensive Nutzung des Unterlaufes als Wasserstraße erfordert zumindest in diesem Abschnitt allerdings verstärkte ufersichernde Maßnahmen.

Im Oberlauf ist die Elbe durch Mittelgebirge eingegrenzt, weshalb sie in diesen Abschnitten nirgendwo in größerem Maßstab eingedeicht ist. Längere Deichanlagen in Deutschland beginnen im westlichen Dresdner Stadtteil Gohlis. Vorher wird die Elbe in gewisser Hinsicht durch den Bahndamm der Elbtalbahn "eingedeicht". Im Mittel- und Unterlauf legte der Mensch bereits im Mittelalter erste Deiche an, um dem Fluss Siedlungsraum und später auch landwirtschaftliche Flächen abzutrotzen. Im Lauf der Zeit wurden die Deiche immer weiter perfektioniert und näher an den Fluss gerückt. So fehlen der Elbe heute allerdings weite Bereiche ihrer ursprünglichen, oft zwanzig Kilometer breiten Aue, so dass Hochwasserschäden aufgrund fehlenden Raumes für den Fluss hier letztlich auch menschengemacht sind.

Die Deiche des Unterlaufes dienen weniger einem Hochwasserschutz gegen die Elbe von ihrem oberen Einzugsgebiet her als vielmehr dem Schutz vor Sturmfluten und stark aufländiger Wetterlagen von der Nordsee, die sich weit elbaufwärts bemerkbar machen können. Entsprechend sind diese Seedeiche stärker dimensioniert.

Das Elbtal als Verkehrsweg

Die Bedeutung des Elbtals als Verkehrsweg schwankt regional sehr stark. Dort, wo der Fluss Gebirge durchbricht, ist er bestimmend als Linienführung für Verkehrswege. Insbesondere Eisenbahnstrecken folgen dem Tal, weil sie auf geringere Geländeneigungen angewiesen sind. Als Beispiel dafür sei die Passage durchs Elbsandsteingebirge als bedeutende Ferneisenbahnstrecke genannt. Der Mittel- und Unterlauf, der sich durch flachere Regionen windet, spielte keine große Rolle bei der Anlage von parallelen Eisenbahnstrecken und Autobahnen. Gleisstrecken wurden so angelegt, dass sie viele Städte erreichen und nicht hauptsächlich dem Flusstal folgen müssen. So gibt es zum Beispiel keine Ferneisenbahnstrecke zwischen Dresden und Magdeburg, die entlang der Elbe verlaufen würde. Vielmehr verbindet die Relation Dresden - Magdeburg Städte wie Leipzig und Halle (Saale). Zwischen Decín und der Moldaumündung gibt es in Tschechien Eisenbahnstrecken auf beiden Elbseiten ähnlich wie beim Mittelrhein.

Als internationales touristisches Projekt wurde der Elberadweg, der zwischen Melník und Cuxhaven der Elbe folgt, eingeführt und ausgebaut. Seine Gesamtlänge an der Elbe - der Weg beginnt 50 km südlich der Elbe in Prag - beträgt etwa 930 km.

Bundeswasserstraße Elbe

Die Elbe ist eine der 28 Bundeswasserstraßen in Deutschland. Eine hohe Bedeutung als Verkehrsweg genießt sie für das Binnenland Tschechien, das sich über die Elbe an den Welthafen Hamburgs anschließt. Deshalb drängt die Tschechische Republik darauf, dass Deutschland die Elbe so ausbaut, dass sie längere Zeit im Jahr schiffbar wird. Dies wäre nur zu erreichen, wenn die Elbe weiter begradigt, vertieft und mit Staustufen versehen würde. Eine der schwierigsten Passagen für die Schifffahrt ist der Flussbogen vor der Dresdner Altstadt wegen der hohen Fließgeschwindigkeit und der dicht hintereinander liegenden Bogenbrücken. An dieser Stelle können Schiffe auch geschleppt werden. Der noch unbegradigte Abschnitt zwischen der Havelmündung und Hitzacker bereitet Flussschifffern ebenfalls Probleme, etwa der so genannte "Böse Ort" - ein schmaler 90°-Knick bei Schnackenburg.

Weite Strecken des Mittellaufs weisen heute kaum gewerblichen Schiffsverkehr auf. Dieser wird überwiegend über vorhandene Kanäle wie den Elbe-Seitenkanal, den Elbe-Lübeck-Kanal und den Mittellandkanal geführt. Ein Ausbau der Elbe in diesem Abschnitt wäre ökonomisch und ökologisch daher sehr fragwürdig. Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg ist einer der bedeutendsten Wasserverkehrsknoten in Europa und lässt ein Überqueren der Elbe in Ost-West-Richtung zu. Es schließt den Mittellandkanal und den Elbe-Havel-Kanal an die Elbe an. Über diese Kreuzung ist die Elbe indirekt mit der Oder, dem Rhein, dem Main und der Donau verbunden.

An der Elbe gibt es fünf Wasser- und Schifffahrtsämter. Diese sind in Dresden (verantwortlich für die deutschen Flusskilometer 0 bis 290), Magdeburg (KM 290 bis 502), Lauenburg (KM 502 bis 607), Hamburg (KM 638 bzw. 632 linkes Ufer bis 689) und Brunsbüttel (KM 689 bis 727).

Wichtige Häfen

Der Hamburger Hafen liegt etwa 110 km flussaufwärts der Mündung. Er ist der zweitgrößte Seehafen in Europa und bietet Liegeplätze für 320 Seeschiffe, von denen 38 für große Containerschiffe vorgesehen sind. Zwischen Hamburg und der Nordsee befinden sich einige kleinere Seehäfen. Ein solcher Hafen für Fracht befindet sich zum Beispiel in Brunsbüttel.

Die Häfen an der Elbe von Hamburg flussaufwärts dienen einzig der Binnenschifffahrt. Der Magdeburger Hafen wird so ausgebaut, dass seine Wassertiefe unabhängig vom Elbpegel wird. Dadurch soll erreicht werden, dass er für Binnenschiffe, die vom Mittellandkanal oder vom Elbe-Havel-Kanal einlaufen, zum Liegeplatz wird, wenn die Elbe extreme Wasserstände führt. Weitere bedeutendere Binnenhäfen sind in Riesa, Dresden (Alberthafen) und Decín. Im Jahr wurden in diesen drei und weiteren drei Häfen, die in einem Verbund betrieben werden, 2,35 Mio. Tonnen Fracht umgeschlagen. Während für die Häfen in Magdeburg, Dresden und Riesa alte Elbarme genutzt werden, befindet sich der Hafen in Decín auf Grund des engen Tals direkt am Ufer der Elbe.

Vor dem Dresdner Terrassenufer befinden sich die zentrale Anlegestelle der Weißen Flotte und weitere Anleger für Hotelschiffe. Sie ist die größte Anlegestelle im Linienschiffverkehr der Elbe nach den Landungsbrücken in Hamburg. Im Gegensatz zu den Landungsbrücken in Hamburg werden die Anleger in Dresden nach wie vor so genutzt, wie ursprünglich vorgesehen.

Elbmündung

Die Elbmündung besitzt aus zwei Gründen eine hohe Bedeutung für die Seeschifffahrt: Zum einen ist der Trichter der Zugang zum Hamburger Hafen, zum anderen befindet sich in der Mündung auf rechter Seite der Zugang zum Nord-Ostsee-Kanal. Der untere Teil der Elbmündung gehört deshalb zu den am stärksten befahrenen Wasserstraßen in Europa. Die Elbmündung ist über drei bis zu 45 Meter hohe Feuerschiffe von offener See her markiert. Große Containerschiffe werden mit Hilfe ortskundiger Lotsen und mit Schleppern durch die Wasserstraßen gelenkt. In Hamburg ankommende Schiffe passieren die Schiffsbegrüßungsanlage Willkomm Höft, eine lokale Besonderheit in Wedel. Abfahrende werden entsprechend verabschiedet.

Die Elbmündung ist permanent für Schiffe bis zwölf Meter Tiefgang befahrbar. Durch die schon eintretenden Tiden lässt die Untere Elbe auch höheren Tiefgang bei Flut zu. Der Tidenhub beträgt normalerweise 3,7 Meter, weshalb sich der maximale Tiefgang bei Flut etwa um 1,8 Meter erhöht. Die Mündung muss ständig ausgebaggert werden, damit die Tiefe erhalten bleibt. Zwölf Meter Tiefgang sind gerade für moderne Containerschiffe nicht mehr ausreichend, weshalb ein tieferes Ausheben der Elbe diskutiert wird. Obwohl der Mündungstrichter bis zu 15 km breit ist, bleibt dem Schiffsverkehr auch dort nur eine relativ enge Fahrrinne; den Rest nehmen breite Wattbänke wie der Medemsand ein. Da sich die letzte Brücke in Hamburg - also 110 km vor der Mündung - befindet, herrscht im Mündungstrichter zudem ein starker querender Fährverkehr zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein.



Elbe bei Dömitz



Elbe bei Drethem



Elbe in Hamburg



Elbe, Cuxhaven
Das Bild stammt von [Holger Wehdemeier](#)
Herzlichen Dank!