

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Sabine Stüber, Jan Korte, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/6606 –**

### **Erhaltung der Elbe**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Elbe gilt als einer der wenigen naturnahen Flüsse Mitteleuropas. 33 Naturschutzgebiete, 29 Landschaftsschutzgebiete, der Nationalpark „Sächsische Schweiz“ und das UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ liegen an der Elbe (UNESCO = Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur). Im 2. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist die Elbe ab Lauenburg als Nebennetz eingestuft, was keinen weiteren Ausbau beinhaltet (28. April 2011, 2. Bericht des BMVBS an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, Ausschussdrucksache 17(8)2983).

Das Einzugsgebiet der Elbe gehört zu den größten Flussgebieten Mitteleuropas. Insgesamt haben vier Staaten (Deutschland, Tschechien, Österreich und Polen) daran einen Anteil und somit auch Verantwortung. Nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie sind eine ökologische Durchgängigkeit stromab- und -aufwärts sowie die Beibehaltung des Grundwasserspiegels die Hauptziele der Fraktion DIE LINKE. zum Schutz dieses einzigartigen Naturraums.

1. Ist eine Erneuerung oder eine Verlängerung von Regelbauwerken (z. B. Buhnen) an der Elbe nach der Neueinstufung des BMVBS zulässig?

Für die Elbe sind derzeit durch das Konzept zur Kategorisierung des Netzes der Bundeswasserstraßen keine Auswirkungen erkennbar.

2. Wie definiert die Bundesregierung eine geringere Intensität im Ausbau und in den Optimierungen (in der Kategorie Nebennetz) genau?
3. Welche Aufgaben umfasst das und welche nicht?
4. Welche Maßnahmen zählen nach Auffassung der Bundesregierung zu Ausbaumaßnahmen mit geringerer Intensität, und welche Maßnahmen werden als Optimierung definiert?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum Ausbau im Sinne des Konzeptes zählen Maßnahmen, die durch Eingriffe in das Gewässer oder seiner Ufer die Befahrbarkeit der Wasserstraße mit größeren Schiffseinheiten ermöglicht. Optimierungsmaßnahmen erhöhen die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs oder verbessern die Fahrwasserhältnisse für die zugelassenen Fahrzeuge bzw. führen zu einer wirtschaftlicheren oder besseren Unterhaltung.

Die konkreten Aufgaben bei Optimierung und Ausbau ergeben sich immer aus einer örtlichen Einzelfallbetrachtung.

5. Sollen die verkehrsbezogene Unterhaltung und der verkehrsbezogene Betrieb auf und an der Elbe an Dritte vergeben werden?
6. Wenn ja, wie soll die Vergabe erfolgen?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zurzeit gibt es keine Planungen, Unterhaltung und Betrieb an der Elbe insgesamt an Dritte zu vergeben.

7. Gibt es eine Kosten-Nutzen-Analyse für die Bundeswasserstraße Elbe, und werden für zurückliegende und künftige Maßnahmen Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt?

Die Infrastrukturaufgaben an der Elbe zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und der Staustufe Geesthacht bei Hamburg beschränken sich auf Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen, die den Status quo der Schifffahrtsverhältnisse vor dem Hochwasser vom August 2002 wiederherstellen und danach erhalten.

Da es sich hierbei nicht um Ausbauinvestitionen handelt, können diese auch nicht einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen werden.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten der grenzübergreifenden Zusammenarbeit, die sich aus der Vereinbarung über die internationale Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) ergeben?

Die Bundesregierung beurteilt die Möglichkeiten als gut. Die Bundesrepublik Deutschland und die Tschechische Republik kooperieren seit über 20 Jahren vertrauensvoll in der IKSE, im Rahmen einer funktionsfähigen Arbeitsstruktur. Zur Umsetzung von EU-Gewässerschutzrichtlinien besteht auch eine gute Zusammenarbeit mit Polen und Österreich, die kleine Anteile am Einzugsgebiet haben.

9. Welche sind aus Sicht der Bundesregierung die wichtigsten Ergebnisse des Abschlussberichtes zum Aktionsplan Elbe?

Das Aktionsprogramm Elbe von 1996 bis 2010 hat deutliche Verbesserungen der chemischen und ökologischen Gewässerqualität erbracht. Die Elbe ist wieder ein lebendiger Fluss. Im Rahmen des Aktionsprogramms ist die Gewässerbelastung durch die Einleitung von Schadstoffen drastisch gesenkt worden, unter anderem durch den Bau zahlreicher Kläranlagen. Die Einleitung von Stickstoff ist beispielsweise um 71 Prozent gesenkt worden. Es sind wieder um die 100 Fischarten in der Elbe zu finden, unter anderem der Lachs ist zurückgekehrt.

10. Wie schätzt die Bundesregierung den Arbeitsstand des Bewirtschaftungsplanes Teil A zum jetzigen Zeitpunkt ein, und wodurch wird das Ineinandergreifen der Bewirtschaftungspläne Teil A (internationale Flussgebietseinheit) und Teil B (nationale Flussgebietseinheit) gewährleistet?

Die IKSE hat 2009 einen internationalen Bewirtschaftungsplan (Teil A) mit den vier Staaten in der Flussgebietseinheit zur Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) erarbeitet, der vielfältige gemeinsame Zielsetzungen bei der Gewässerbewirtschaftung enthält, z. B. zur Durchgängigkeit oder zur Reduzierung des Nährstoffeintrags. Die zur Umsetzung der Ziele in den nationalen Maßnahmenprogrammen vorgesehenen Maßnahmen werden nun von allen Staaten sukzessive umgesetzt. Über den Sachstand soll Ende 2012 der Europäischen Kommission entsprechend den Vorgaben der EG-Wasserrahmenrichtlinie berichtet werden. Dieser Bericht wird einen ersten Überblick über die Maßnahmenumsetzung in der Flussgebietseinheit ermöglichen, auf nationaler und internationaler Ebene.

Die Erstellung der Bewirtschaftungspläne auf internationaler und nationaler Ebene bis Ende 2009 war ein iterativer Prozess, bei dem sich beide Ebenen kontinuierlich austauschten. Die grenzübergreifenden Zielsetzungen (Ebene A) basieren auf den nationalen Zielsetzungen (Ebene B). Die Koordinierung fand zeitgleich auf beiden Ebenen statt, auf nationaler Ebene im Rahmen der Flussgebietsgemeinschaft Elbe.

11. Wie wirkt sich die Arbeit der IKSE auf Ausbaupläne der Elbe in Deutschland und Tschechien aus?

An der Elbe zwischen Geesthacht und der Tschechischen Republik werden keine Ausbaumaßnahmen durchgeführt. Die Vorgaben der EG-Wasserrahmenrichtlinie und der auf dieser Grundlage erarbeiteten Bewirtschaftungspläne gelten auch für Ausbauplanungen in der Tschechischen Republik.

12. Gibt es eine Beteiligung deutscher Fachbehörden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu dem Vorhaben des Staustufenbaus bei Decin und, wie in der EU vorgesehen, eine gemeinsame Umweltverträglichkeitsprüfung, und wie ist die Zusammenarbeit mit den tschechischen Behörden organisiert?

Eine Beteiligung deutscher Fachbehörden und der Öffentlichkeit in Deutschland findet im Rahmen der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung statt. Zuständige Behörde für diese Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Ministerium für Umwelt der Tschechischen Republik. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage des Espoo-Übereinkommens zur Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist in der Tschechischen Republik ein vom Genehmigungsverfahren getrenntes Verfahren.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens werden deutsche Fachbehörden nicht beteiligt.

13. Wie sieht der aktuelle Zeitplan für die Errichtung der Staustufe Decin aus?

Die Wasserstraßendirektion der Tschechischen Republik als Vorhabensträger wurde Ende Mai 2011 vom Ministerium für Umwelt der Tschechischen Republik aufgefordert, die Dokumentation zu den Umweltauswirkungen zu überarbeiten. Die Dokumentation war Gegenstand der grenzüberschreitenden Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung 2010/2011. Im Herbst 2011 soll die überarbeitete Dokumentation vorliegen. Daran schließen sich die weiteren Verfahrensschritte der Umweltverträglichkeitsprüfung nach tschechischem Recht sowie die erforderlichen Genehmigungsverfahren an.

Die Fachplanung liegt in der Souveränität der Tschechischen Republik.

14. Welcher ökonomische Nutzen entsteht aus diesem Querbauwerk, und welchen Anteil hat die Frachtschiffahrt an diesem Nutzen?
15. Wie passt die von tschechischer Seite geplante ganzjährige Fahrrinnentiefe von 1,90 m bei Decin (1,40 m Tauchtiefe plus 0,5 m Flottwasser) mit der auf der anschließenden deutschen Seite angestrebten Fahrrinnentiefe von 1,50 m an 345 Tagen im Jahr zusammen?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fachplanung liegt in der Souveränität der Tschechischen Republik.

16. Inwiefern ist eine gemeinsame Absichtserklärung zwischen dem BMVBS und dem Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik (31. Juli 2006, Gemeinsame Absichtserklärung über die Zusammenarbeit und die verkehrlichen Ziele und Maßnahmen für die Elbe-Wasserstraße bis zur Staustufe Geesthacht bei Hamburg zwischen dem BMVBS und dem Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik) zur ganzjährigen durchgängigen Schiffbarkeit rechtlich bindend?

Bei der „Gemeinsamen Absichtserklärung“ handelt es sich um eine politische Absichtserklärung, nicht um einen völkerrechtlich verbindlichen Vertrag.

17. Hält die Bundesregierung diese Absichtserklärung aufrecht, nachdem der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Enak Ferlemann in seiner Antwort auf die Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Burkhard Lischka mitgeteilt hat, dass an einem freifließenden Fluss wie der Elbe keine Mindesttiefen garantiert werden können (Antwort der Bundesregierung zu Frage 46 auf Bundestagsdrucksache 17/840)?

Ja, eine Mindesttiefe eines freifließenden Flusses wie der Elbe kann nicht garantiert werden, weil die Mindesttiefe von den hydrologischen Bedingungen des jeweiligen Jahres (Niederschläge) abhängt.

18. Wie beurteilt die Bundesregierung Pläne, einen dreilagigen Transport auf der Elbe zu ermöglichen; welche Fahrrinntiefe erfordert der dreilagige Verkehr, und inwieweit ist diese Tiefe zu gewährleisten?

Eine Befahrbarkeit der Elbe von Hamburg nach Dresden ist heute bereits mit dreilagigem Containerverkehr durchgängig möglich. Die Nutzungszeit wird lediglich durch das Eintreten extremer Wasserstände begrenzt.

Die Abladetiefe eines mit Containern beladenen Schiffs hängt von der Art der Ladung der Container ab. Eine pauschale Aussage zur erforderlichen Fahrrinntiefe für dreilagigen Containerverkehr ist daher nicht möglich. Die auf der Elbe eingesetzten Schubleichter würden bei drei Lagen einen Tiefgang von ca. 1,70 m erreichen. Motorschiffe, die auf der Elbe verkehren, haben bei gleicher Beladung einen Tiefgang von ca. 1,80 m.

Das aktuelle Unterhaltungsziel liegt bei 1,60 m unter dem gleichwertigen Wasserstand (GIW). Aus dieser Unterhaltung heraus ergeben sich an den weitaus meisten Tagen des Jahres ausreichende Nutzungsmöglichkeiten für entsprechende Verkehre.

19. Wie viele Elbrücken müssten dafür umgebaut werden?

20. Welche Brücken betrifft das genau?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Für den dauerhaften dreilagigen Containerverkehr (Durchfahrtshöhe von 7,00 m) auf der Elbe müssen vier Brücken angepasst werden.

Es handelt sich hierbei um die Brücken:

Brücke	Elbe-km
Hubbrücke Magdeburg	325,47
Straßenbrücke Schönebeck	311,77
Eisenbahnbrücke Barby	294,10
Straßenbrücke Roßlau	257,65

Die Brücken befinden sich in der Zuständigkeit Dritter. Sobald der jeweilige Baulastträger Veränderungen am Verkehrsweg bzw. dem Bauwerk plant, bringt die WSV bei der Veränderung ihre Höhenforderungen ein.

21. Wie viel Prozent Leerfahrten gab es auf der Elbe von 2005 bis 2010 (bitte separat nach Jahren sortiert angeben)?

An den Zählstellen Schleuse Geesthacht und Stadtstrecke Magdeburg wurden nachstehend zusammengestellte Fahrzeuge registriert:

Jahr	Schleuse Geesthacht			Stadtstrecke Magdeburg		
	Güterschiffe gesamt	Leerfahr- zeuge	Prozent	Güterschiffe gesamt	Leerfahr- zeuge	Prozent
2005	20 060	6 348	31,6	3 687	854	23,2
2006	17 989	5 507	30,6	2 999	721	24,0
2007	18 225	5 753	31,6	2 864	648	22,6
2008	17 203	4 780	27,8	2 486	585	23,5
2009	17 042	5 641	33,1	3 292	1 044	31,7
2010	16 270	5 341	32,8	3 337	968	29,0

22. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chancen für Wirtschaftlichkeit und Zukunft des Gütertransports auf der Elbe bei dem Einsatz flussangepasster Frachtschiffe, wie der Bau des Containers Leichter als Prototyp, und welche Fahrrinntiefe erfordern diese Schiffstypen?

Die Wirtschaftlichkeit des Gütertransportes auf den Binnenwasserstraßen hängt im Wesentlichen von der zur Verfügung stehenden Wassertiefe und der damit verbundenen Ablademöglichkeit des jeweiligen Fahrzeuges ab. Auch bei so genannten flussangepassten Frachtschiffen gilt die physikalische Abhängigkeit von Abladetiefe zu Wasserverdrängung zu Ladungsgewicht.

23. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, den Bau von flussangepassten Frachtschiffen zu fördern?

Die Bundesregierung fördert die Modernisierung der deutschen Binnenflotte durch zwei Förderprogramme, die grundsätzlich auch von Binnenschiffahrtsunternehmen genutzt werden können, die flussangepasste Binnenschiffe bauen oder modernisieren.

Die Bundesregierung ist bereit, die Programme zur Förderung von flussangepassten Binnenschiffen zu verstärken, wenn der Deutsche Bundestag im Bundeshaushalt zusätzliche Haushaltsmittel zur Verfügung stellt.



