

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Korte, Jan van Aken,  
Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/3577 –**

### **Gesamtkonzept Elbe**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Elbe gehört mit knapp 1 100 Kilometern Länge zu den 200 längsten Flüssen der Welt. In der Bundesrepublik Deutschland durchfließt sie unter anderem die Städte Dresden, Magdeburg und Hamburg. Aber auch oder vor allem für die ländlichen Gebiete, die die Elbe als letzter auf fast 600 Kilometern Länge freifließender Strom kreuzt, hat der Fluss eine überaus große Bedeutung.

Von ihrer Quelle in Tschechien beginnend bis hin zur Nordseemündung durchkreuzt die Elbe diverse Landschaften, die durch Niedermoore, Feuchtwiesen oder z. B. Auenwälder geprägt sind. Aufgrund von historischen und geografischen Gegebenheiten blieb die Elbe verhältnismäßig lange von Fremdeingriffen verschont. Jedoch wurden mehr und mehr Veränderungen zugunsten der Wirtschaftlichkeit am Fluss vorgenommen, die den Lebens- und Naturraum Elbe, der zum nationalen Naturerbe, zum Welterbe und zu den UNESCO-Schutzgebieten (UNESCO – Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur) zählt, zunehmend negativ beeinflussen.

Als natürlicher Niedrigwasserfluss ist die Elbe als Verkehrsweg weniger geeignet. In den letzten 14 Jahren ist die Anzahl der Transporte auf der Elbe um rund die Hälfte zurückgegangen (www.bund.net „Stellungnahme des BUND zum Eckpunktepapier für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder“ vom 1. März 2013). Dennoch wird seit Jahrzehnten in den Ausbau des Flusses investiert, um die Wirtschaftlichkeit seiner Nutzung für die Schifffahrt zu optimieren. Um eine Vereinbarkeit vom Ausbau der Elbe hin zu einer ganzjährig befahrbaren Wasserstraße und dem Erhalt des Naturraumes und der Ökosysteme rund um den Fluss zu erreichen, beschloss die damalige Bundesregierung auf Anraten verschiedener Initiativen, durch das damalige Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein Gesamtkonzept Elbe entwickeln zu lassen. Mitte 2013 verabschiedeten die betroffenen Bundesländer zusammen mit der damaligen Bundesregierung ein entsprechendes Eckpunktepapier und vereinbarten einen halbjährlich wiederkehrenden Dialog. Weiterhin wurde – offenbar für Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter, darunter Umweltverbände, aber auch Vertreterinnen und Vertreter

der Wirtschaft sowie Schifffahrts- und Häfenverbände – der „Runde Tisch Elbe“ eingerichtet. Ziel des oben genannten Gesamtkonzepts Elbe ist es, die verkehrliche und wasserwirtschaftliche Nutzung des Flusses in Einklang mit der Erhaltung des wertvollen Naturraums zu bringen.

Bisher ist das nicht gelungen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist vor allem die Fahrtiefe der Elbe ein massives Problem, weshalb in den letzten Jahren immer wieder Maßnahmen zur Vertiefung der Elbe durchgeführt wurden. Auch andere Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen, bspw. die Regulierung des Flussschlauches, die Befestigung der Ufer mit Steinschütten, Begradiungs- und Regulierungsmaßnahmen oder der Bau von Leitwerken, konnten nicht zur angestrebten Mindestfahrtrinnentiefe von 1,60 Metern an 345 Tagen im Jahr beitragen (vgl. BMVBS: Verkehrskonzept Elbe/Elbe-Seiten-Kanal. Ist-Aufnahme, Anlage 2, Stand: 16. Mai 2014). Auch eine Verkehrsverlagerung auf die Binnenschifffahrt zur Entlastung der Straßen wurde nicht erzielt. Vielmehr haben die wasserbaulichen Maßnahmen zu einer Vertiefung der Elbsohle abschnittsweise um bis zu 2 Meter geführt. Das damit einhergehende Absinken des Grund- und Oberflächenwasserspiegels führte wiederum zu einem Verlust an Strukturvielfalt und zu irreversiblen Schäden der Flusslandschaft und der Auen, bestehend aus wertvollen Natur- und Kulturlandschaften, Flora-Fauna-Habitat-(FFH)- und Vogelschutzgebieten. Dieser sich selbst beschleunigende Prozess wurde trotz Geschiebezugaben noch nicht aufgehalten.

Nicht zuletzt deswegen fordern diverse Initiativen und Verbände die Bundesregierung und die zuständigen Länderregierungen dazu auf, bei der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Elbe die volkswirtschaftlichen Interessen der ökologischen Bedeutung des Flusses unterzuordnen.

1. Wie stellt sich für die Bundesregierung der Idealzustand der Elbe hinsichtlich
  - a) der Fahrtrinnentiefe dar, und wie unterscheidet sich dieser vom Ist-Zustand,
  - b) der Sohlentiefe dar, und wie unterscheidet sich dieser vom Ist-Zustand,
  - c) der Rolle des Flusses als Wasserstraße bzw. als Transportweg dar, und wie unterscheidet sich dieser vom Ist-Zustand,
  - d) der wirtschaftlichen Nutzung des Flusses dar, und wie unterscheidet sich dieser vom Ist-Zustand,
  - e) des Naturraums dar, und wie unterscheidet sich dieser vom Ist-Zustand?
2. Welche Ansprüche und Vorstellungen hat die Bundesregierung von einem Gesamtverkehrskonzept bzw. einem flusseinzugsgebietsbezogenen integrierten Logistikkonzept für die Elbe?
3. Welche festen und welche modifizierbaren Rahmenbedingungen gelten nach Vorstellung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) für eine umweltfreundliche Schifffahrt auf der Elbe (bitte nach einzelnen Regelungen und Paragraphen bzw. Artikeln getrennt auflisten)?
4. Wie will die Bundesregierung die Erreichung eines ökologisch guten Zustandes gemäß der Wasserrahmenrichtlinie, den Zielen der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie und der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt bei gleichzeitiger Gewährleistung stabiler und zuverlässiger Bedingungen für die Schifffahrt realisieren, und wie geht sie dabei mit entstehenden Zielkonflikten um?
5. Welche konkreten technischen Mittel und Baumaßnahmen sind aus ökologischer Sicht zur Erreichung der im Gesamtkonzept Elbe aufgeführten Ziele akzeptabel, und welche ökologischen Konsequenzen ergeben sich durch

den Einsatz dieser (bitte nach Maßnahme und daraus resultierenden ökologischen Konsequenzen aufschlüsseln)?

6. Wie positionieren sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Brandenburg und Hamburg zum Gesamtkonzept Elbe, und welche Rolle nehmen sie im Umsetzungsprozess ein?

Die Fragen 1 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund veränderter politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen – u. a. Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie und Novellierung des Wasserhaushaltsgesetzes – sind Bund und Länder zurzeit im Rahmen des Prozesses Gesamtkonzept Elbe im Begriff, ein gemeinsames Verständnis zu entwickeln. Mit der Erstellung eines Gesamtkonzeptes sollen die unterschiedlichen Ansprüche an die Elbe gleichberechtigt miteinander abgewogen, die schifffahrtliche Nutzung des Gewässers weiterhin ermöglicht und die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erhalten und verbessert werden. Dieser Prozess wird im engen Zusammenwirken mit den Elbeanliegerländern in so genannten Bund-Länder-Gesprächen und mit möglichst breiter politischer und gesellschaftlicher Unterstützung, u. a. durch Umweltverbände, Verbände der Binnenschifffahrt, der Häfen, des Tourismus sowie auch der Kirchen gestaltet.

Die Bundesregierung rechnet damit, dass die Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Elbe noch bis zu zwei Jahre in Anspruch nehmen wird.

7. Wie begründet die Bundesregierung die Verabschiedung der Absichtserklärung aus dem Jahr 2006, insbesondere die Gewährleistung einer Mindestfahrrententiefe von 1,60 Metern an 345 Tagen im Jahr, vor dem Hintergrund des bereits seit 1990 stetig rückgängigen Wasserspiegels der Elbe, und inwiefern haben sie die Regierung der Tschechischen Republik und deren Behörden über diesen Widerspruch informiert?

Die deutsch-tschechische Zusammenarbeit ist seit Jahren von hoher Konstruktivität und großem gegenseitigen Vertrauen gekennzeichnet. Regelmäßig wird das tschechische Verkehrsministerium zum so genannten Runden Tisch eingeladen und am Gesamtkonzept Elbe beteiligt. Darüber hinaus informieren sich Deutschland und Tschechien derzeit halbjährlich über ihre Planungen für die Binnenwasserstraße Elbe.

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse zur Entwicklung der Abflüsse und Wasserstände kann die Elbe zwischen der Grenze zur Tschechischen Republik und Hamburg bei der Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens einen ihren arbeitsfähigen Bedingungen entsprechenden Beitrag leisten.

8. Welche Projekte sind seitens der Bundesregierung zum Zweck der Sohlerosionseindämmung geplant, welche befinden sich momentan in der Umsetzung, welche wurden aus welchen Gründen beendet, und welche Kosten sind dabei jeweils entstanden (bitte nach Projekt, Zeitplan der Ausführungsarbeiten, Ausführungsstand, geplanten Kosten und entstandenen Kosten aufschlüsseln)?

Das Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe von Mühlberg bis zur Saalemündung aus dem Jahr 2009 wird zurzeit im Rahmen der Unterhaltung der Elbe umgesetzt. Grundsätzlich erfolgen bei Bühneninstandsetzungen Überprüfungen und gegebenenfalls Anpassungen an die aktuellen Abflussverhältnisse. Zum Beispiel durch in diesem Zuge realisierte Aufweitungen der Abflussquerschnitte

werden die Kräfte, die auf die Gewässersohle einwirken, reduziert. Zu diesem Zweck werden zusätzlich punktuell Kerben in Buhnen vorgesehen und Buhnenfeldräumungen durchgeführt. Dem so genannten Geschiebedefizit an der Elbe, welches u. a. durch die Stauregelungen wichtiger Elbezuflüsse verursacht wird, wird zusätzlich durch Geschiebemanagement begegnet. Dazu wird in definierten Strecken der Elbe fehlendes Geschiebe in Form von Kies zugegeben.

Im Rahmen der Geschiebemanagement hat in den Jahren 2010 bis 2013 Geschiebezugabe in den Strecken Kamitz (El-km 142,2 bis 148,5), Torgau (El-km 151,1 bis 154,5), Döbern (El-km 160,8 bis 166,2), Prettin (El-km 169,9 bis 175,0), Schützberg (El-km 197,0 bis 199,2) und Mühlanger (El-km 207,5 bis 211,4) stattgefunden. In diesen Jahren wurden insgesamt 287 600 Tonnen Material zugegeben. Die Kosten für diesen Zeitraum belaufen sich auf 3,785 Mio. Euro.

Als große Instandsetzungsmaßnahme des Sohlstabilisierungskonzeptes befindet sich die Pilotmaßnahme „Sohlstabilisierung bei Klöden“ (El-km 185,5 bis 196,6) in Vorbereitung. Für die Umsetzung dieser Maßnahme müssen noch Untersuchungen erfolgen, die einschließlich des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens, das im Jahr 2015 eröffnet werden soll, noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen werden.

9. Welche Baumaßnahmen wurden 2013 und 2014 an der Elbe zwischen Geesthacht und der deutsch-tschechischen Grenze durchgeführt (bitte nach Zeitpunkt, Baumaßnahme, Ort der Baumaßnahme in genauen Flusskilometern, Ziel und Zweck sowie Kosten aufschlüsseln)?

Wegen des außergewöhnlichen Hochwasserereignisses im Jahr 2013 konnten die Bauwerksinstandsetzungen an Buhnen und Deckwerken im Jahr 2013 nicht wie geplant ausgeführt werden. Die Beseitigung von Hochwasserschäden, im Wesentlichen die Wiederherstellung von Fahrrinntiefen, musste in den Vordergrund gerückt werden.

Von den Wasser- und Schifffahrtsämtern Dresden und Lauenburg wurden in den Elbeabschnitten El-km 157,533 bis 184,725 acht Buhnen, El-km 223,332 bis 225,086 sieben Buhnen und zwischen El-km 547,041 bis 552,367 23 Buhnen mit mittleren bis sehr großen Schäden instandgesetzt.

Im Bereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg konzentrierten sich die Instandsetzungen 2014 auf kleine bis mittlere Schäden. Im Streckenabschnitt von El-km 290,7 bis 346,5 sind an ca. 20 Buhnen Vorlageschüttungen und Buhnenkopfpflasterungen abgeschlossen worden. Im Streckenabschnitt El-km 346,5 bis 422,6 sind an ca. 25 Buhnen Vorlageschüttungen erfolgt. Darüber hinaus wurden im Streckenabschnitt El-km 422,6 bis 502,25 an zehn Buhnen Pflasterarbeiten und an rd. 20 Buhnen Vorlageschüttungen ausgeführt.

Zur Stützung der Fahrrinnenverhältnisse aus verkehrlicher Sicht und zur Erhöhung der Strukturvielfalt und Schaffung von Lebensräumen im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung wurden im Bereich El-km 409,6 bis 410 vier Totholzkonstruktionen als Buhnenersatz installiert.

10. Welche nicht mehr regelungswirksamen Steinschüttungen in den Buhnenfeldern entlang der Elbe (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 67 der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter auf Bundestagsdrucksache 18/2529) werden wann entfernt (bitte nach Zeitpunkt und Flusskilometer aufschlüsseln)?

Wenn keine Entfernung der Steinschüttungen stattfindet, woran scheitert die Umsetzung?

Die Entfernung nicht mehr regelungswirksamer Steinschüttungen hat keine verkehrliche Wirkung und ist dementsprechend in der Regel als so genannte wasserwirtschaftliche Unterhaltung einzuordnen. Die wasserwirtschaftliche Unterhaltung erfolgt durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung grundsätzlich gemeinsam mit aus verkehrlichen Gründen erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Insofern richten sich der Umfang und die Reihenfolge wasserwirtschaftlicher Unterhaltungsmaßnahmen grundsätzlich nach verkehrlichen Prioritäten. Aktuell werden im Bereich unterhalb der Saalemündung (El-km 294 bis 300) sowie unterhalb der Havelmündung (El-km 435) und im Bereich Wittenberge (El-km 449 und 456) punktuell Steinschüttungen entfernt.

11. Wann ist mit der Fertigstellung des Gesamtkonzepts Elbe zu rechnen, und wann und in welcher Form wird es dem Deutschen Bundestag vorgestellt?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 6 verwiesen.

12. Wird in dem Bericht, der im Antrag der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD auf Bundestagsdrucksache 18/3041 bis „Ende Juni 2015“ über „die Priorisierung der Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Vorbereitungen zum Bundesverkehrswegeplan und schließlich einen Bericht über den Netzzustand“ gefordert wird, auch das Gesamtkonzept Elbe bereits berücksichtigt?

Wenn nein, wird die Elbe dann in diesem Bericht ausgespart, oder wie soll sonst die Kohärenz zwischen diesem Bericht und dem Gesamtkonzept Elbe gewährleistet werden?

Die Erarbeitung des Gesamtkonzepts Elbe wird noch bis zu zwei Jahren in Anspruch nehmen. Auf dieser Basis werden dann darauf abgestimmte Maßnahmen des Bundes und der Länder zu entwickeln sein. Soweit diese den Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes betreffen, werden sie bei den Fortschreibungen der Prioritätenlisten zu berücksichtigen sein.

13. Welches Handelsvolumen (Tonnage; in Tonnen – t) besteht nach Kenntnis der Bundesregierung im Transporteinzugsgebiet der Elbe (bitte nach Bundesländern, welche die Elbe durchfließt, aufschlüsseln)?

Die amtliche Statistik weist für das Wasserstraßengebiet Elbe in regionaler Gliederung sowie nach Wasserstraßenabschnitten differenziert nachstehende Transportmengen sowie Transportleistungen auf.

<b>Güterbeförderung und Güterumschlag in regionaler Gliederung im Elbe-Gebiet</b>		
Tonnenkilometrische Leistung nach Wasserstraßengebieten/-abschnitten, Wasserstraßen und Schiffsarten 2013		
Wasserstraßengebiet ----- Wasserstraßenabschnitt ----- Wasserstraße	Güterbeförderung	
	Insgesamt	Güterverkehrs- dichte
	Mio. tkm	1 000 t
<b>Wasserstraßengebiete Insgesamt</b>	<b>60 070,2</b>	<b>7 826,4</b>
<b>Elbegebiet</b>	<b>2 377,1</b>	<b>1 096,4</b>
Oberelbe bis Magdeburg . . . . .	209,1	457,2
Elbe bis Magdeburg . . . . .	209,0	627,5
Saale, Halle-Trotha bis Elbe . . . . .	0,2	1,4
Mittelelbe, Magdeburg bis Schnackenburg . . . . .	418,1	1 002,0
Elbe, Magdeburg bis Schnackenburg . . . . .	37,9	258,5
Elbe-Havel-Kanal . . . . .	170,2	3 053,4
Pareyer-Verbindungskanal . . . . .	0,9	248,1
Untere Havel Wasserstraße . . . . .	188,6	1 409,1
Havel-Kanal . . . . .	19,3	559,8
Potsdamer Havel . . . . .	1,2	41,5
Mittelelbe, Magdeburg bis Schnackenburg . . . . .	21,6	468,9
Niegripper Verbindungskanal . . . . .	1,1	685,4
Rothenseer Verbindungskanal . . . . .	20,4	3 689,0
Mittelelbe, Schnackenburg bis Hamburg . . . . .	1 289,9	2 148,8
Elbe, Schnackenburg bis Hamburg . . . . .	181,4	1 667,0
Müritz-Elde-Wasserstraße . . . . .	2,2	11,9
Elbe-Lübeck-Kanal . . . . .	36,6	593,9
Untertrave . . . . .	1,7	27,9
Elbe-Seitenkanal . . . . .	1 068,0	9 265,4
Ilmenau . . . . .	0,0	0,3
Untere Elbe, Hamburg bis Seegrenze . . . . .	374,7	961,7
Elbe, Hamburg bis Seegrenze . . . . .	339,7	2 430,3
Este . . . . .	0,0	0,7
Schwinge . . . . .	1,0	195,0
Pinnau . . . . .	0,7	29,2
Stör/Elbe . . . . .	3,2	60,1
Oste . . . . .	0,2	2,1
Hadelner Kanal, Bederkesa-Geeste-Kanal . . . . .	30,0	659,2
Übriges Elbegebiet . . . . .	63,7	247,4
Nord-Ostsee-Kanal . . . . .	63,5	538,2
Gieselaukanal, Eider . . . . .	0,1	1,6

Quelle: Statistisches Bundesamt, Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2013, Fachserie 8 Reihe 4, erschienen am 11. April 2013

14. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Transportvolumen (Tonnage; in t) aufgliedert nach Transportwegen im Jahr 2013 (bitte nach Schiene, Straße, Luft und Wasser aufschlüsseln)?

Wegen der Unschärfe einer Abgrenzung der Einzugsbereiche für die einzelnen Verkehrsträger sind hierzu keine Angaben möglich.

15. Welches Transportvolumen besteht nach Kenntnis der Bundesregierung im Umkreis einer Entfernung von 50 km zu einer Anlegestelle/einem Hafen an der Elbe und den Nebenflüssen in Deutschland bzw. im Umkreis einer Entfernung von 100 km in Tschechien?

Die amtliche Statistik weist hierzu keine Angaben aus.

16. Was wäre nach derzeitigem Kenntnisstand der Bundesregierung die maximale, theoretisch erreichbare Transportmenge auf der Elbe zehn Jahre nach dem Erreichen des geplanten Ausbaus (1,60 m Tiefe über 345 Tage/Jahr), und welche jährlichen Steigerungsraten (in Prozent und Tonnen) wären dann notwendig?

Ein Ausbau der Binnenelbe ist nicht geplant. Hypothetische Überlegungen im Sinne der Fragestellung stellt die Bundesregierung nicht an.

17. Auf welchen Annahmen zu Transportmengen auf der Elbe beruhen die Planungen zum Elbe-Ausbau (bitte Angaben in t/Jahr machen und erklären, wie die Annahmen getroffen wurden)?

Planungen für einen Ausbau der Binnenelbe existieren nicht.

18. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Transportvolumen bei Direktanbindung, also ohne notwendigen Weitertransport (Umschlag) über die Straße und Schiene, von der Flussanlegestelle zum Empfänger oder Absender von transportierten Gütern in den letzten zehn Jahren?

Die amtliche Statistik weist hierzu keine Angaben aus.

19. Welches Verlagerungspotenzial von Tonnage von anderen Transportwegen auf die Wasserstraße Elbe besteht nach Ansicht der Bundesregierung, und wie begründet sie diese Ansicht?

Hypothetische Überlegungen im Sinne der Fragestellung stellt die Bundesregierung nicht an.

20. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das gesamte Transportvolumen (in Tonnen) im Jahr 2013 von und nach Tschechien (Start/Ziel Deutschland und Transit, bitte Gesamtangabe und nach den Verkehrswegen Straße, Schiene, Wasser und Luft aufschlüsseln)?

Das Transportaufkommen von und nach Tschechien für die einzelnen Verkehrsträger ist nachstehender Tabelle zu entnehmen.

Güterverkehr der einzelnen Verkehrsträger mit der Tschechischen Republik im Jahr 2013		
	Tonnen	
	Eisenbahn	Luftverkehr
Versand	5 049 000	3 373
Empfang	3 783 000	2 821
	Tonnen	
	Binnenschifffahrt	Straße (nur D-Fahrzeuge)
Versand	324 700	1 460 000
Empfang	123 700	1 991 000
Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden; Eisenbahn- und Luftfahrtstatistik (Arbeitstabelle)		