

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Claudia Müller, Steffi Lemke, Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Ablagerung von Sedimenten in der Elbe**

Sedimente stellen das Langzeitgedächtnis eines Flusses dar. Aus ihnen ist die Belastungshistorie der Einzugsgebiete abzulesen. Gleichzeitig sind Sedimente ein integraler Bestandteil der Flüsse von der Quelle bis hin zum Meer sowie der von Hochwasser beeinflussten ufernahen Strukturen (Auen sowie Marschen). Sie haben eine zentrale Funktion für die Gewässerökosysteme und deren Dynamik, Produktivität und Biodiversität.

Die Qualität der Sedimente in der Elbe hat sich seit den 90er-Jahren stetig verbessert (<https://elsa-elbe.de/assets/pdf/literatur/Schadstoffbelastung%20der%20Sedimente%20im%20Elbeeinzugsgebiet.pdf>). Weiterhin existieren jedoch Schadstoffquellen im Einzugsgebiet (in Deutschland wie in Tschechien), die insbesondere in Hochwasserphasen dazu führen, dass schadstoffbelastete Sedimente im Elbe-Einzugsgebiet mobilisiert werden und sich stromabwärts in Richtung Tideelbe und Nordsee verlagern.

Sedimenttransporte in der Elbe wirken sich unter anderem auf das Gebiet des Hamburger Hafens aus ([http://www.kliwas.de/DE/05\\_Wissen/02\\_Veranst/2015/2015\\_06\\_11\\_schwartz.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.kliwas.de/DE/05_Wissen/02_Veranst/2015/2015_06_11_schwartz.pdf?__blob=publicationFile)). Fahrwasser und Liegeplätze werden bei Hamburg für die Schifffahrt mit erheblichem Aufwand ausgebaggert (sog. Unterhaltsbaggerungen; <https://www.hamburg-port-authority.de/de/wasser/wasserseitige-zugaenglichkeit/>). Dabei wirkt sich die Sedimentqualität sehr direkt darauf aus, ob und wo Baggergut umgelagert oder verbracht werden kann. Insbesondere für den Sedimentaustrag aus der sog. Delegationsstrecke gelten strenge Umweltauflagen.

Bund und Länder haben sich am 25. Januar 2019 auf die Geschäftsordnung für den Anschlussprozess des Gesamtkonzeptes Elbe verständigt ([https://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Presse/20190128\\_Gesamtkonzept\\_Elbe\\_PM.html?nn=1387344](https://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Presse/20190128_Gesamtkonzept_Elbe_PM.html?nn=1387344)). In der jetzt anstehenden Phase sollen die konkrete Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen sowie langfristige Entwicklungsziele für die Elbe behandelt werden. Dennoch wird die Reduzierung der Stoffeinträge im Gesamtkonzept Elbe nur am Rande erwähnt und auf die belasteten Sedimente mit Blick auf den Hafen Hamburg wurde hier nicht eingegangen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Stand haben die Umsetzung des Sedimentmanagementkonzeptes im Rahmen der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) sowie die Umsetzung entsprechender Maßnahmen?
2. Wie ist der Stand der Umsetzung von Pilotmaßnahmen zur Sedimentsanierung (im Nachgang eines 2019 stattgefundenen Bund-Länder-Workshops zum Sedimentmanagement an der Elbe)?
3. a) Wie hat sich der Binnenschiffsverkehr auf der Elbe von Hamburg bis zum Elbe-Seitenkanal – Schleuse Scharnebeck – im Zeitraum von 2010 bis 2020 pro Jahr entwickelt (bitte nach Binnenschiffsklassen, transportierten Güterarten, jeweiliger Anzahl der Schiffe, und nach Jahren aufschlüsseln)?  
b) Wie hat sich der Binnenschiffsverkehr auf der Elbe vom Elbe-Seitenkanal (Schleuse Scharnebeck) bis zur Landesgrenze Deutschland/Tschechien – im Zeitraum von 2010 bis 2020 pro Jahr entwickelt (bitte nach Binnenschiffsklassen, transportierten Güterarten, jeweiliger Anzahl der Schiffe an den jeweiligen Zählstellen, und nach Jahren aufschlüsseln)?
4. Inwieweit haben sich im o. g. Zeitraum Binnenschiffsverkehre auf alternative Routen wie den Elbe-Seitenkanal verlagert (bitte begründen)?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen des fortschreitenden Klimawandels auf die Schiffbarkeit der Elbe – insbesondere bezüglich eines abnehmenden Oberwasserabflusses durch länger anhaltende Phasen der Trockenheit und intensiviert Wasserentnahmen im Elbe-Einzugsgebiet (bitte für die Bereiche Mittel- und Oberelbe – bis zum Wehr Geesthacht – und für die Tideelbe aufschlüsseln)?
6. Inwieweit sieht die Bundesregierung die schiffahrtlichen Ziele des Abkommens zur Unterhaltung und Entwicklung der internationalen Binnenwasserstraße Elbe im inhaltlichen Einklang mit den wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Zielen des Gesamtkonzeptes Elbe?
7. Gibt es konkrete Projekte zur Sanierung von Schadstoffdepots im deutschen Elbe-Einzugsgebiet, die die Bundesregierung zusammen mit den Bundesländern aktuell plant oder umsetzt (bitte jeweils begründen)?
8. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Schadstoffeintrag insgesamt entlang der Elbe auf deutscher Seite seit 2010 an entsprechenden Messstellen jeweils entwickelt (bitte die Datenprofile der jeweiligen Gütemessstelle nach einzelnen Schadstoffgruppen pro Jahr aufschlüsseln)?
9. a) Welche Schadstoffe in Elbesedimenten – aufgeschlüsselt nach einzelnen elberelevanten anorganischen und organischen Schadstoffen in der Feststoffphase – sind aus Sicht der Bundesregierung als ökologisch bedenklich anzusehen?  
b) Welche Schadstoffe in Sedimenten überschreiten den oberen Schwellenwert ( $\geq 8$ ) des Sedimentqualitätsindex (SQI), der in den Sedimentmanagementkonzepten der Flussgebietsgemeinschaft Elbe und IKSE verankert ist?
10. Wie hat sich der Eintrag von schadstoffbelasteten Sedimenten in die Elbe aus der Tschechischen Republik nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2010 bis 2020 entwickelt (bitte die Datenprofile der Gütemessstellen Schmilka, Schnackenburg und Seemannshöft nach einzelnen Schadstoffgruppen pro Jahr aufschlüsseln)?

11. a) Wie ist der Stand der Diskussion innerhalb der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe, um zu einem gemeinsamen Verständnis über die Sanierung von Schadstoffquellen im Elbe-Einzugsgebiet zu kommen?
- b) Welche konkreten Vereinbarungen zwischen wem gibt es hierzu, ggf. nach Kenntnis der Bundesregierung?
- c) Inwieweit und mit welchem Ergebnis wird nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Gespräche innerhalb der IKSE auch die Vermeidung von schadstoffmobilisierenden Maßnahmen im Elbe-Einzugsgebiet in Tschechien thematisiert?  
Wie bewertet die Bundesregierung die zunehmende Verschlickung der Nebenflüsse der Elbe, wie z. B. der Este, und inwiefern wird diese durch das aktuelle Sedimentmanagement der Tideelbe verstärkt?
12. Auf wessen Kosten wird nach Kenntnis der Bundesregierung der nach den Elbvertiefungsbaggerarbeiten (Tideelbe) vermehrt auftretende Schlick in der Este von der Mündung bis zum Buxtehuder Hafen wieder entsorgt (Quelle; bitte mit Kosten belastete Gebietskörperschaft bzw. Gebietskörperschaften nennen)?
13. Wird die Unterhaltsbaggerung nach tatsächlich ausgehobenen Kubikmetern abgerechnet oder über einen Pauschalpreis „Sicherung der Solltiefe“?
14. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Auswirkungen der Elbvertiefung auf die Deichsicherheit an der Unterelbe und ihren Nebenflüssen vor, und sieht sie diese gefährdet?
15. Inwiefern besteht laut Bundesregierung ein Zusammenhang zwischen dem durch die Elbvertiefung gestiegenen Tidenhub und der Unterspülung eines Damms am Stauwehr Geesthacht, in dessen Folge die Fischaufstiegsanlage Geesthacht auf der Südseite/Niedersachsen zugeschüttet werden musste (<https://www.mopo.de/hamburg/katastrophe-fuer-hamburgs-lachse-vorzei-geprojekt-fischtreppe-in-der-elbe-ist-kaputt-33741136>)?
16. Mit welchen zusätzlichen Schlickmengen und Kosten pro Jahr bei der Unterhaltsbaggerung rechnet die Bundesregierung für die Delegationsstrecke (Hamburg Stadtgrenze bis Cuxhaven-Außenelbe) nach Fertigstellung der 9. Elbvertiefung gegenüber den Werten von 2019 (vor Beginn der Baggerarbeiten)?
17. In welchem Umfang wird nach Ansicht der Bundesregierung der Zugang zu den kleinen Häfen und Sportboothäfen an der Tideelbe im Rahmen der Unterhaltsbaggerung sichergestellt?
18. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung die Sicherheit und Leichtigkeit des Fährverkehrs Glückstadt-Wischhafen sichergestellt werden, und wie kann ein unterbrechungsfreier Fährverkehr, der nicht durch Wasserstände und Windrichtungen beeinflusst und unterbrochen wird, dauerhaft gewährleistet werden?
  - a) Welche Schadstoffmengen werden nach Kenntnis der Bundesregierung durch wen im Einzugsgebiet der Elbe nach dem Schadstoffregister PRTR (Anhang II) eingeleitet, und welche Maßnahmen werden zu einer Verminderung oder Vermeidung der Einleitungen mit dem Ziel des Erreichens einer guten Wasserqualität getroffen?
  - b) Wer ordnet diese Maßnahmen an, und wie können sie durchgesetzt werden?

19. Wie beurteilt die Bundesregierung den Zustand des Ökosystems Tidelbe, und inwiefern sind der Bundesregierung Auswirkungen auf die Ökologie der Tidelbe durch die Baggerarbeiten für die Elbvertiefung bekannt geworden?
20. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über das Fischsterben in der Elbmündung im Sommer 2020 (<https://www.welt.de/regionales/niedersachsen/article212167787/Ursache-fuer-Fischsterben-in-der-Elbmueendung-weiter-unbekannt.html>), und welche Konsequenzen hat sie daraus gezogen, bzw. von welchen Erkenntnissen und Konsequenzen der Landesbehörden hat die Bundesregierung Kenntnis, und wie bewertet sie diese?
21. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, für Nassbaggerarbeiten nicht-europäische Unternehmen im Vergabeverfahren zuzulassen (bitte begründen)?
22.
  - a) Welche konkreten Vorgaben hinsichtlich Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerschutz setzt die Bundesregierung im Falle der Beauftragung nichteuropäischer Nassbaggerunternehmen im Rahmen der Ausschreibung bzw. ggf. folgender Verträge?
  - b) Inwieweit zählt hierzu auch das Führen der deutschen bzw. der Flagge eines anderen EU-Mitgliedstaats?
23. Inwieweit sind nach Kenntnis der Bundesregierung deutsche bzw. europäische Nassbaggerunternehmen in China bereits beauftragt worden, wenn ja, für welche Aufträge, wenn nein, warum nicht?
24. Welche formalen oder anderen Gründe (z. B. genereller Ausschluss) nennt nach Kenntnis der Bundesregierung die chinesische Regierung in Bezug auf mögliche Nichtbeauftragung ausländischer bzw. europäischer Nassbaggeraufträge in chinesischen Gewässern?
25. Inwieweit werden Tätigkeiten europäischer Firmen in chinesischen Gewässern – wie die Nassbaggerarbeiten – im angestrebten Investitionsschutzabkommen der Europäischen Union mit China (CAI) berücksichtigt, und inwieweit wird hier die erforderliche Reziprozität hergestellt (bitte jeweilige Formulierung im Entwurf des Abkommens nennen)?

Berlin, den 20. April 2021

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**