

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Steffi Lemke, Dr. Julia Verlinden, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/29065 –**

Ablagerung von Sedimenten in der Elbe

Vorbemerkung der Fragesteller

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). 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 verbraucht 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). 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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Elbe als internationale Wasserstraße leistet einen wichtigen Beitrag für einen ökologisch verträglichen Güterverkehr. Hierfür sind die Ziele, die sich aus der EG-Wasserrahmenrichtlinie, aber auch aus der EG-Hochwasserrisikomanagementrichtlinie und der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) ableiten, von besonderer Bedeutung. In der anstehenden Phase der Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe ist es notwendig, dass Bund und Länder eine gemeinsame Maßnahmenplanung für die Elbe voranbringen. Das Gesamtkonzept Elbe wird dabei das Handeln des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Elbe und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) an der Bundeswasserstraße Elbe bestimmen.

Umweltverbände an der Elbe können sich flankierend für die ökologische Aufwertung der Elbe gerade auch im Bereich der Reststrecke einbringen, z. B. über das Förderprogramm Auen im Rahmen des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“. An der deutschen Binnenelbe steht dafür exemplarisch die zwischen dem World Wide Fund For Nature, dem Biosphärenreservat Mittelelbe und dem WSA Dresden abgeschlossene Kooperationsvereinbarung.

Zur Begegnung der Sohlerosion ist die Kooperationsvereinbarung zwischen dem Umweltministerium Sachsen-Anhalt und der GDWS für die Pilotmaßnahme Klöden beispielhaft. Zusätzlich wurde die Verbesserung der Sedimentqualität im Einzugsgebiet der Elbe in Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern unter dem Dach der Flussgebietsgemeinschaft Elbe und der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe initiiert.

1. Welchen Stand haben die Umsetzung des Sedimentmanagementkonzeptes im Rahmen der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) sowie die Umsetzung entsprechender Maßnahmen?

Die Umsetzung des im Jahr 2014 veröffentlichten Sedimentmanagementkonzeptes wird in der internationalen Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) regelmäßig diskutiert und ist Gegenstand gemeinsamer Berichte sowie internationaler Workshops (abrufbar unter: https://www.ikse-mkol.org/fileadmin/media/user_upload/D/06_Publikationen/01_Wasserrahmenrichtlinie/2014_IKSE-Abschlussbericht%20Sediment.pdf und abrufbar unter: <https://www.ikse-mkol.org/extranet/arbeitsgruppen/wasserrahmenrichtlinie-wfd/sedimentmanagement/internationale-berichte-zur-umsetzung-des-semk-der-ikse/>).

Bisher wurden 89 Maßnahmen im internationalen Elbeeinzugsgebiet aufgrund des Sedimentmanagementkonzeptes der IKSE erfasst (66 davon in Deutschland, 23 in Tschechien). Davon sind zum 16. Dezember 2020 bereits 45 Maßnahmen abgeschlossen (37 davon in Deutschland, acht in Tschechien), zehn in Vorbereitung (sechs in Deutschland, vier in Tschechien) und 34 in der Umsetzung (23 in Deutschland, elf in Tschechien).

2. Wie ist der Stand der Umsetzung von Pilotmaßnahmen zur Sedimentsanierung (im Nachgang eines 2019 stattgefundenen Bund-Länder-Workshops zum Sedimentmanagement an der Elbe)?

Die Pilotprojekte der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zur Schadstoffsanierung von Sedimenten an der Elbe im Rahmen der verkehrlichen Unterhaltung befinden sich in der Vorplanung und in Abstimmung mit den Ländern. Das erste Pilotprojekt „Hafen Mühlberg“ kann voraussichtlich noch dieses Jahr umgesetzt werden.

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)?

Die Fragen 3a und 3b werden gemeinsam beantwortet.

Die Daten sind den jährlichen Verkehrsberichten auf den Internetseiten der GDWS zu entnehmen (abrufbar unter: <https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/service/statistik/statistik-node.html;jsessionid=0075BECAC74CCDDD4E800F31D66C1DA4.live11294>).

4. Inwieweit haben sich im o. g. Zeitraum Binnenschiffsverkehre auf alternative Routen wie den Elbe-Seitenkanal verlagert (bitte begründen)?

Zwischen Magdeburg und Einmündung Elbe-Seitenkanal (ESK) hat eine Verkehrsverlagerung von der Elbe auf den ESK stattgefunden. In der Leerfahrt wird die Elbe aufgrund der vorhandenen wirtschaftlichen Vorteile (Zeitersparnis bis zu zwei Tage und geringerer Brennstoffverbrauch) in erster Linie in der Talfahrt genutzt.

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)?

Die Oberbehörden des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) analysieren seit Jahren die Auswirkungen des Klimawandels auf die Bundeswasserstraßen. Erkenntnisse für das Einzugsgebiet der Elbe liegen u. a. aus dem BMVI-Forschungsprogramm KLIWAS und dem BMVI-Expertenetzwerk vor und werden bei der Fortschreibung der Unterhaltungskonzepte der Wasserstraße berücksichtigt. Es wird auf die Internetseite verwiesen (abrufbar unter: https://www.kliwas.de/KLIWAS/DE/Home/homepage_node.html).

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?

Die Elbe ist eine internationale Wasserstraße und Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-T. Sie bietet der Tschechischen Republik den Zugang zum Meer und zum Binnengewässerwegesystem der anderen EU-Mitgliedstaaten. Flussbauliche Maßnahmen werden nur akzeptiert, wenn sie zugleich ökologischen, wasserwirtschaftlichen und verkehrlichen Zielen dienen und diese sinnvoll miteinander verbinden. Die Herausforderung für die Anrainerlande und den Bund ist es daher, in Zukunft die verkehrliche Nutzung mit der Erhaltung des wertvollen Naturraums Elbe in Einklang zu bringen.

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)?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

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)?

Für die Überwachung der Gewässergüte sind die Länder zuständig. Auf die Informationen auf dem Elbe-Daten-Portal zur Gewässergüte der Flussgebietsgemeinschaft Elbe (FGG Elbe) und auf das interaktive Fachinformationssystem (FIS) wird verwiesen (abrufbar unter <https://www.fgg-elbe.de/elbe-datenportal/gewaesserguete.html>; <https://www.elbe-datenportal.de/FisFggElbe/content/start/BesucherUnbekannt.action>).

Ergänzend wird auf die stoffbezogenen Informationen in den Bewirtschaftungsplänen der FGG Elbe für die Bewirtschaftungszeiträume 2009 bis 2015, 2016 bis 2021 sowie den in der Anhörung befindlichen Entwurf des Bewirtschaftungsplans 2022 bis 2027 verwiesen (abrufbar unter: <https://www.fgg-elbe.de/berichte.html> und <https://www.fgg-elbe.de/anhoeerung.html>).

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 (>8) des Sedimentqualitätsindex (SQI), der in den Sedimentmanagementkonzepten der Flussgebietsgemeinschaft Elbe und IKSE verankert ist?

Die Fragen 9a und 9b werden gemeinsam beantwortet.

Für die Bewertung des ökologischen und chemischen Zustands der Gewässer sind die Länder zuständig.

In dem von der FGG Elbe 2013 erstellten nationalen Sedimentmanagementkonzept wurden 29 elberelevante Schadstoffe ermittelt (abrufbar unter https://www.fgg-elbe.de/files/Download-Archive/Fachberichte/Sedimentmanagement/sedimentmanagementkonzept_fgg_final.pdf). In Bezug auf die internationale Flussgebietseinheit Elbe wird auf das Sedimentmanagementkonzept der IKSE verwiesen. Auch dort wurden 29 elberelevante Schadstoffe ermittelt. Hierbei handelt es sich um folgende Stoffe: Quecksilber, Cadmium, Blei, Zink, Kupfer, Nickel, Arsen, Chrom, α -Hexachlorcyclohexan, β -Hexachlorcyclohexan, γ -Hexachlorcyclohexan, p,p'-Dichlordiphenyltrichlorethan, p,p'-Dichlordiphenyltrichlorethan, p,p'-Dichlordiphenyldichlorethan, Polychlorierte Biphenyle PCB-28, -52, -101, -118, -138, -153, -180, Pentachlorbenzen, Hexachlorbenzol/-benzen, Benzo(a)pyren, Anthracen, Fluoranthen, Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe, Tributylzinn, Dioxine und Furane.

Auf den zweiten Kurzbericht zum Umsetzungsstand des Sedimentmanagementkonzeptes der FGG Elbe und den zweiten internen Bericht über die Umsetzung des Sedimentmanagementkonzeptes der IKSE wird verwiesen (abrufbar unter: https://www.fgg-elbe.de/files/Download-Archive/Fachberichte/Sedimentmanagement/2_Kurzbericht_Umsetzung_SeMK_09_12_2020.pdf und <https://www.ik>

se-mkol.org/extranet/arbeitsgruppen/wasserrahmenrichtlinie-wfd/sedimentmanagement/interne-berichte-zur-umsetzung-des-semk-der-ikse/).

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)?

Für die Überwachung des Gewässerzustands sind die Länder zuständig. Es wird auf den in der Antwort auf Frage 9 genannten zweiten internen Bericht über die Umsetzung des Sedimentmanagementkonzepts der IKSE verwiesen. Zudem wird auf die aktuellste Auswertung der Ergebnisse des Internationalen Messprogramms Elbe der IKSE für den Zeitraum 2013 bis 2018 verwiesen

(abrufbar unter https://www.ikse-mkol.org/fileadmin/media/user_upload/D/06_Publikationen/06_Messprogramme/2020_IKSE_Bericht_2013-2018.pdf).

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?

Die Fragen 11a bis 11c werden gemeinsam beantwortet.

Die IKSE befasst sich kontinuierlich mit der Umsetzung ihres Sedimentmanagementkonzepts, das Ausdruck eines gemeinsamen Verständnisses ist. Darüber hinaus wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 9 und 10 verwiesen.

Das Sedimentmanagementkonzept der IKSE ist eine wichtige Grundlage für die internationale Zusammenarbeit bezüglich der Elbe. Weitere Vereinbarungen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Die Vermeidung der Mobilisierung von Schadstoffen ist ein Aspekt des Sedimentmanagementkonzepts der IKSE und seiner Umsetzung. Beispielhaft wird auf die bilaterale Zusammenarbeit im Rahmen der Projekte des Hamburger Förderprojekts ELSA verwiesen (abrufbar unter: <https://elsa-elbe.de/>).

Die Verschlickung der Nebenflüsse hat ihre Ursache in vielfältigen anthropogenen Maßnahmen (Verkürzung der Deichlinie, Abtrennen von Nebenflüssen etc.) und im mit dem Klimawandel einhergehenden geringen Oberwasserabfluss der Elbe selbst und ihrer Nebenflüsse sowie den natürlichen morphodynamischen Veränderungen im Mündungsbereich. Baggerkreisläufe können zu einer Anreicherung von Sedimenten führen, wenn nicht der notwendige entlastende Austrag erfolgt.

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)?
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?

Die Fragen 12 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Fahrrinnenausbau wurde im Frühjahr 2021 fertiggestellt. Eine Schutzauflage des Planfeststellungsbeschlusses sieht vor, dass bei nachweislich ausbaubedingten Veränderungen des Abflussquerschnittes in den Nebenflüssen der Bund durch Unterhaltungsmaßnahmen den ordnungsgemäßen Abfluss gewährleistet. Sedimente sind integraler, strukturgebender Bestandteil eines Gewässers und werden in der Regel im Gewässer umgelagert und nicht außerhalb des Gewässers entsorgt.

Die Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung auf die Deichsicherheit wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens untersucht. Die Gutachter stellten fest, dass durch den Ausbau weder eine Veränderung der Standsicherheit noch der Wehrhaftigkeit der Deiche zu besorgen ist.

Darüber hinaus wurde bezüglich der Bemessung des Seegangs und möglicher Folgen für den Deichkörper/das Deichbestick eine Schutzauflage zwischen der WSV und den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein vereinbart, die als Anordnung A.II.5.1 Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses geworden ist. Danach sind u. a. die dem Beschluss zugrundeliegenden Annahmen der Gutachter nach der Umsetzung der Baumaßnahme einer Überprüfung zu unterziehen und es wurde festgelegt, wie bei wider Erwarten festgestellten Auswirkungen zu verfahren wäre. Bei nachweislich ausbaubedingten Veränderungen des Abflussquerschnittes in den Nebenflüssen gewährleistet der Bund durch Unterhaltungsmaßnahmen den ordnungsgemäßen Abfluss.

Sämtliche Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren sind öffentlich (abrufbar unter: https://www.kuestendaten.de/Tideelbe/DE/Projekte/FRA20XX/Planfeststellungsverfahren/Planfeststellungsverfahren_node.html).

13. Wird die Unterhaltsbaggerung nach tatsächlich ausgehobenen Kubikmetern abgerechnet oder über einen Pauschalpreis „Sicherung der Solltiefe“?

Für die Abrechnung von Nassbaggerarbeiten stehen unterschiedliche Abrechnungsmodelle zur Verfügung. Bei Baumaßnahmen des Bundes werden diese projektbezogen ausgewählt.

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-hamburg-lachse-vorzeigeprojekt-fischtreppe-in-der-elbe-ist-kaputt-33741136>)?

Keiner.

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)?

Die Delegationsstrecke liegt lediglich innerhalb des Hamburger Territoriums. Für die Strecke in Bundeszuständigkeit bis Cuxhaven-Außenelbe wurde eine ausbaubedingte Zunahme der jährlichen Baggergutmengen von im Mittel zehn Prozent prognostiziert.

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?

Für die Erreichbarkeit der kleinen Häfen und Sportboothäfen sind die Betreiber zuständig. Unterstützung bei Entschlickungsmaßnahmen sind über die von der Freien und Hansestadt Hamburg gegründete Stiftung Elbefonds möglich (<https://www.maritime-elbe.de/ueber-uns/stiftung-elbefonds/>).

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?

Die Fragen 18 bis 18b werden gemeinsam beantwortet.

Der Fährbetrieb liegt in der Zuständigkeit des Betreibers. Der WSV obliegt die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen, insbesondere die Erhaltung der Schiffbarkeit für den Längsverkehr. Es besteht kein Anspruch auf die Vornahme bestimmter Unterhaltungsmaßnahmen. Die WSV unterhält die Wischhafener Süderelbe als Zufahrt zum Fähranleger Wischhafen und führt alle vier bis sechs Wochen Baggerungen durch. Die Unterhaltungspraxis wird regelmäßig überprüft und die Baggerstrategie angepasst. Aufgrund der extremen Sedimentationen mit einer hohen Materialsättigung stoßen diese Unterhaltungsmaßnahmen der WSV an die Grenze des praktisch und wirtschaftlich Möglichen.

Der Bundesregierungen liegen Daten zu Schadstoffmengen im Flusseinzugsgebiet der Elbe/Labe nach Pollutant Release and Transfer Register (PRTR) vor.

Von den für 2018 meldenden Betrieben mit Freisetzungen von Schadstoffen in Gewässer (Flusseinzugsgebiet Elbe/Labe) ist rund die Hälfte den Kommunalen Kläranlagen (Nr. 5.f; siehe Spalte N „Tätigkeit“) zuzuordnen (Anteil von rund 50 bis 55 Prozent).

Die SQLite-Datenbank und der PRTR-Gesamtdatenbestand (2007 bis 2018) können auf www.thru.de heruntergeladen werden (abrufbar unter: <https://www.thru.de/thrude/downloads/>). Für die Anordnung von Maßnahmen zur Eintragsminimierung sind die Länder zuständig.

19. Wie beurteilt die Bundesregierung den Zustand des Ökosystems Tideelbe, und inwiefern sind der Bundesregierung Auswirkungen auf die Ökologie der Tideelbe durch die Baggerarbeiten für die Elbvertiefung bekannt geworden?

Für die Bewertung des Zustands der Gewässer sind die Länder zuständig.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 8, 12 und 14 verwiesen.

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-Elbmueundung-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?

Eine konkrete Ursache für das Phänomen konnte auch nach den Meldungen der zuständigen Länder nicht ermittelt werden.

21. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, für Nassbaggerarbeiten nichteuropäische Unternehmen im Vergabeverfahren zuzulassen (bitte begründen)?

Die Vergaberichtlinien verbieten jede nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung von In- und Ausländern.

Zudem hat sich die Bundesrepublik Deutschland bereits im Jahre 1960 entschieden, ihre Vergabe von öffentlichen Aufträgen einseitig weltweit zu liberalisieren und für ausländische Unternehmen zu öffnen.

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?

Die Fragen 22a und 22b werden gemeinsam beantwortet.

Die Vorgaben und Pflichten des jeweiligen Flaggenstaates sind in Art 94 SRÜ (Seerechtsübereinkommen) geregelt. Die Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge erfolgt nach § 138 SeeArbG. Bei Leistungen wie Nassbaggerarbeiten wird das Führen der deutschen Flagge grundsätzlich nicht gefordert, da es dem freien Wettbewerb widersprechen würde.

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?

Darüber liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

Darüber liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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)?

Das EU-China Investitionsabkommen regelt den Zugang von EU-Unternehmen zum chinesischen Markt nach sektoralen Gesichtspunkten, nicht nach geografischen Kriterien der Ausübung wirtschaftlicher Tätigkeit. Zugang zum chinesischen Markt für Bauleistungen wird nach Maßgabe von Anhang III Ziff. II. 3. des chinesischen Marktzugangsangebotes gewährt. Das Abkommen enthält keine Regelungen zu Fragen des öffentlichen Beschaffungswesens.

