

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel,
Wolfgang Wiegle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/4219 –**

Mögliche Probleme bei der Vertiefung der Bundeswasserstraße Elbe**Vorbemerkung der Fragesteller**

Nach Informationen von „NDR 90,3“ kommen Baggerschiffe derzeit an ihre Belastungsgrenze, zusätzlichen Schlick auszubaggern, damit die Fahrrinne der Bundeswasserstraße Elbe tief genug bleibt (<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Fehlschlag-Elbvertiefung-Schlickbagger-kommen-kaum-hinterher,hafenSchlick258.html>).

Ende Januar 2022 wurde nach Kenntnis der Fragesteller die bislang letzte Elbvertiefung offiziell abgeschlossen. „Unabhängig von Ebbe und Flut sollten eigentlich Schiffe bis 13,50 Meter Tiefgang den Hamburger Hafen anlaufen können, bei Hochwasser ist sogar noch mehr möglich. Aber: In den vergangenen Monaten hat sich in der Fahrrinne offenbar deutlich mehr Schlick abgesetzt als erwartet.“ (ebd.).

Laut Pressebericht (ebd.) wurde die Elbe nicht nur vertieft, sondern die Fahrrinne auch verbreitert. Die neuen, unter Wasser liegenden Böschungen sind nach diesem Bericht nicht stabil genug und brechen immer wieder ab. „Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes musste seit Jahresbeginn schon mehr als 200 Mal neue Regeln für Schiffe erlassen“ (ebd.), bei denen es häufig um den Tiefgang geht.

„Aktuell sind auf der gesamten Elbe zwischen der Mündung und Hamburg nur drei große Baggerschiffe im Einsatz, eines davon im Hamburger Hafen. Das reicht offenbar nicht. Und scheinbar fehlt auch bei der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung Personal, viele Stellen sind dort offen. Wenn sich die Situation nicht verbessert, könnte es wohl noch größere Einschränkungen geben. Schiffe dürfen dann möglicherweise nur noch mit weniger Ladung nach Hamburg fahren“ (ebd.).

„Schlick in der Unterelbe gefährdet den freien Zugang zum Hamburger Hafen. Nach Recherchen von „Panorama 3“ steigt die Zahl schifffahrtspolizeilicher Verfügungen, die das Navigieren auf der Elbe zwischen der Mündung bei Cuxhaven und dem Hamburger Hafen einschränken“ (<https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/Elbvertiefung-Scheitert-das-Grossprojekt-am-Schlick,elbvertiefung890.html>).

1. Wie viele Tonnen Schlick wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Elbvertiefung ausgebaggert, und wohin genau wurden diese nach Kenntnis der Bundesregierung verbracht (bitte Koordinaten angeben)?

Bei der Umsetzung der Fahrinnenanpassung („Elbvertiefung“) wurden insgesamt 28 872 521 m³ Baggergut aufgenommen und verbracht. 2 024 712 m³ davon waren Feinmaterial („Schlick“). Dieses Feinmaterial ging hauptsächlich in die Unterwasserablagerungen Medemrinne – Flächenschwerpunkt: 492361,20/5968918,70 und Neufelder Sand – Flächenschwerpunkt: 502058,24/5970022,72, zu geringen Anteilen auch nach Brokdorf – Flächenschwerpunkt: 521696,75/5967452,52 und St. Margarethen – Flächenschwerpunkt: 514489,29/5970848,44.

2. Wie viele Untiefen müssen Lotsen nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem Revier der Elbe umfahren, um die großen Schiffe mit Tiefgängen ab 10 Metern und größer sicher nach Hamburg oder in die Nordsee zu bringen?

Die Anzahl der Fehltiefen, die während einer Passage von/nach Hamburg passiert werden müssen, sind individuell von den jeweiligen Schiffsabmessungen und Gezeitenwasserständen abhängig. Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

3. Wie oft wird nach Kenntnis der Bundesregierung gemessen, ob die Seekartentiefe auch der realen Tiefe entspricht?

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) vermisst in Abstimmung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Teile der Elbe ab Brunsbüttel stromabwärts. Fahrwasseranteile werden jährlich und die weiteren Flächen alle sechs Jahre vermessen.

Darüber hinaus erfolgen regelmäßige Verkehrssicherungspeilungen der Fahrinne durch die WSV, deren Ergebnisse in den jeweiligen Peilplänen dargestellt werden. Nach dem bestehenden Peilkonzept variiert die Häufigkeit der Messungen von 1x pro Jahr bis 12x und örtlich sogar 24x pro Jahr.

4. Wie oft hatten Schiffe auf dem Revier der Elbe nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Grundberührungen (z. B. in der Nähe der Tonne 66 in der Nähe von Brunsbüttel)?

Für das Revier Elbe liegen für den Zeitraum 2019 bis 2022 folgende Zahlen vor.

Jahr	Anzahl	Davon gewerblich genutzte Sportboote	Davon Fischereifahrzeuge
2022 (bis einschließlich 2. November 2022)	8		2
2021	2		1
2020	3	1	1
2019	7		2

Die Unfallursachen stellen sich wie folgt dar:

Menschliches Fehlverhalten	= 15
Technische Ursachen (Ruder- oder Maschinen- ausfall und anschließendes Verdriften)	= 3
Unbekannt	= 2

Keines der aufgeführten Ereignisse fand innerhalb der planfestgestellten/ausgebauten Fahrrinne statt.

5. Wie viele Weisungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Behörden und Verkehrslenkung auf dem Revier der Elbe seit Beendigung der Elbvertiefung an die Schifffahrt erteilt, um Grundberührungen oder Squat, also das fahrdynamische vertikale Absinken des Schiffes über den eigentlichen Tiefgang hinaus bei gleichzeitiger Vertrimmung zu vermeiden, und wie viele davon sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell noch gültig?

Im Jahr 2022 wurden bisher 281 schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen ausgesprochen (Stand 4. November 2022). Die Fahrrinnenanpassung der Elbe wurde am 24. Januar 2022 für den Verkehr freigegeben. Vor dem 24. Januar 2022 wurden im Jahr 2022 13 schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen erstellt. Aktuell wird die Schifffahrt mittels 18 gültiger schifffahrtspolizeilicher Maßnahmen über Eintreibungen im Revier informiert.

6. Wurde die Elbvertiefung nach Kenntnis der Bundesregierung vorher am Computer simuliert, und wurden bei einer etwaigen Simulation bereits Probleme festgestellt, wenn ja, welche?

Für einzelne fachspezifische Planungsschritte zum Beispiel Mengenermittlung oder Strömungsentwicklung verwendet die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung computergestützte numerische Modelle. Sofern im Zuge dieser Planungsschritte unerwünschte Nebenwirkungen erkennbar werden, werden diese in die nachfolgende Projekt- und Genehmigungsplanung integriert. Dies gilt auch für die Fahrrinnenanpassung der Tideelbe.

7. Wie schätzt die Bundesregierung die jährlich auszubaggernde Menge an Schlick ein, um die geplante Solltiefe einhalten zu können, und welche Differenzen ergeben sich zu den geplanten Mengen?
8. Welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich durch die auszubaggernde Menge an Schlick, damit die geplante Solltiefe eingehalten wird, und welche Differenzen ergeben sich zu den geplanten Kosten nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mengen an Feinmaterial liegen in der Zeit der Gewässerbettanpassungsreaktion über den Mengen vor dem Ausbau, nach etwa fünf Jahren ist diese Mengenmehrung abgeklungen und soll sich planmäßig einpendeln. Die langjährigen Erfahrungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zeigen, dass die Kostenentwicklung nicht mit der Mengenentwicklung korreliert, sondern in Abhängigkeit von vielen markt- und preisbeeinflussenden Faktoren (Stoffkosten, Geräteverfügbarkeit, Transportwege, etc.) hohen Schwankungen unterliegt. Dieser Marktabhängigkeit begegnet die Verwaltung mit Planungs-

spannen. Hinzu kommen außerplanmäßige Ereignisse wie besondere Sturmfluten, die zu hohen Sedimentumlagerungen führen, allerdings fällt hier in der Regel Sand und kein Feinmaterial an.

9. Wohin soll nach Auffassung der Bundesregierung der Schlick verbracht werden (bitte Koordinaten angeben), und sind dabei nach Kenntnis der Bundesregierung Nationalparks und oder FFH-Gebiete (FFH = Fauna-Flora-Habitat) betroffen?

Um eine ökologisch und ökonomisch nachhaltige Sedimentverbringung von Feinmaterial zu gewährleisten, soll nach Auffassung der Bundesregierung kein starres Verbringkonzept umgesetzt werden, sondern in Abhängigkeit von den hydraulischen, morphologischen und hydrologischen Randbedingungen ein flexibles, adaptives Sedimentverbringkonzept zur Umsetzung kommen. Dabei werden die Sedimente nur so weit nötig stromab verbracht, um einen stromauf gerichteten Rücktransport weitestgehend zu vermeiden. Damit können ökologisch und ökonomisch nachteilige Kreislaufbaggerungen des immer gleichen Sediments vermieden werden. Bei einer Ausweisung bestehender und zukünftiger Verbringstellen werden die Belange des Naturschutzes berücksichtigt.

10. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob die Fischerei durch die Elbvertiefungen in Mitleidenschaft gezogen wurde, wenn ja, welche Fischerei betrifft das in welchem Ausmaß?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde festgestellt, dass die Fischerei durch die Fahrrienenanpassung beeinträchtigt werden könnte, da etwa während des Baus bestimmte Bereiche nicht befischt werden konnten oder Liegeplätze für Hamenfischer entfallen. Diese Beeinträchtigungen sind rechtlich grundsätzlich hinzunehmen, da im Ausbaubereich keine individuellen Fischereirechte bestehen. Der Planfeststellungsbeschluss sieht gleichwohl einen Entschädigungsanspruch für bestimmte Krabben- und Hamenfischer vor, wenn bedingt durch die ausbaubedingten Beeinträchtigungen eine Existenzgefährdung belegt werden kann. Solche Fälle liegen nach Information der zuständigen Planfeststellungsbehörde bislang nicht vor.

11. Welche durchschnittliche Zeit verlieren die Schiffe nach Kenntnis der Bundesregierung, wenn sie im Schlängelkurs durch Schlick entstandene Untiefen umfahren und/oder die Fahrt aus dem Schiff nehmen müssen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Die tideabhängige Schifffahrt muss die Zeitfenster der Tide einhalten. Langsamfahrstrecken und vor allem zusätzliche Begegnungsverbote schränken die Leichtigkeit ein. Der reine Fahrtzeitverlust ist individuell, hierzu wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.