

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Alexis L. Giersch, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 21/6460 –**

### **Zukunft der Elbe als Wasserstraße, Staustufen, Schleusen, Schiffbarkeit und mögliche Wettbewerbsnachteile gegenüber Tschechien**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Elbe ist eine der wichtigsten Bundeswasserstraßen und zugleich eine der letzten weitgehend frei fließenden Flüsse Europas. Während Deutschland seit Jahrzehnten auf einen sogenannten sanften Ausbau setzt, verfolgt Tschechien eine deutlich wirtschaftsorientiertere Strategie und plant bzw. realisiert Staustufen, wie die Staustufe Děčín ([de.wikipedia.org/wiki/Staustufe\\_D%C4%9B%C4%8D%C3%ADn](https://de.wikipedia.org/wiki/Staustufe_D%C4%9B%C4%8D%C3%ADn)), mit Schleusen, zur Sicherstellung einer ganzjährigen Schiffbarkeit ([www.rvc.gov.cz/stavby/plavebni-stupen-decin](http://www.rvc.gov.cz/stavby/plavebni-stupen-decin)).

Denn die „Elbe führt immer seltener ausreichend Wasser – selbst im Frühjahr, wenn früher Schneeschmelze und Regen für hohe Wasserstände sorgten“, räumt selbst der Staustufenplänen gegenüber kritisch eingestellte Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) ein ([www.bund-sachsen.de/service/presse/detail/news/tschechische-staustufenplaene-kein-nutzen-fuer-die-schiffahrt/](http://www.bund-sachsen.de/service/presse/detail/news/tschechische-staustufenplaene-kein-nutzen-fuer-die-schiffahrt/)).

Unbefahrbarkeit von deutschen Bundeswasserstraßen führt nach Auffassung der Fragesteller zu erheblichen Ausfällen und damit zu Wettbewerbsnachteilen für deutsche Häfen, Unternehmen und die Binnenschifffahrt. Gleichzeitig wird der Verkehr zunehmend auf Straße und Schiene verlagert, mit entsprechenden Belastungen für Infrastruktur, Umwelt und Steuerzahler.

Vor diesem Hintergrund stellt sich den Fragestellern die Frage, ob die derzeitige Politik der Bundesregierung den Anforderungen einer modernen, leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur noch gerecht wird ([www.mz.de/mitteldeutschland/sachsen-anhalt/elbe-in-not-warum-der-groesste-fluss-sachsen-anhalts-immer-tiefer-sinkt-und-was-dagegen-gegan-wird-4228340](http://www.mz.de/mitteldeutschland/sachsen-anhalt/elbe-in-not-warum-der-groesste-fluss-sachsen-anhalts-immer-tiefer-sinkt-und-was-dagegen-gegan-wird-4228340), [www.zeit.de/2021/18/elbe-niedrigwasser-fluss-naturschutz-klimawandel-vertiefung/seite-2](http://www.zeit.de/2021/18/elbe-niedrigwasser-fluss-naturschutz-klimawandel-vertiefung/seite-2)).

Obwohl die derzeitige Entwicklung nicht ausschließt, dass die Elbe ihre Funktion als verlässliche Wasserstraße zunehmend verliert, schließt die Bundesregierung im Festhalten an ein Eckpunktepapier vom 5. März 2013 den Bau von Staustufen in der deutschen Binnenelbe aus, wie die Antwort der Bundesregierung zu Frage 78 des Abgeordneten René Bochmann auf Bundestagsdrucksache 20/10791 zeigt. Gleichzeitig investiert die Tschechische Republik gezielt in den Ausbau ihrer Infrastruktur, um wirtschaftliche Vorteile zu

sichern. Es stellt sich den Fragestellern daher die grundsätzliche Frage, ob Deutschland weiterhin an einer restriktiven Politik festhalten kann, ohne langfristig Wettbewerbsnachteile in Kauf zu nehmen.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Schiffbarkeit der Elbe im Jahresdurchschnitt (Tage mit ausreichender Fahrrinntiefe), und wie hat sich diese in den letzten zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt?
4. Aus welchen konkreten Gründen lehnt die Bundesregierung den Bau von Staustufen mit Schleusen an der Elbe derzeit ab (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
8. Welche Auswirkungen hätte der Bau von Staustufen nach Kenntnis der Bundesregierung auf:
  - a) die Schiffbarkeit?
  - b) die Energieerzeugung (Wasserkraft)?
  - c) den Hochwasserschutz?
10. Plant die Bundesregierung, ihre bisherige Strategie zu überdenken und, analog zu Tschechien, stärker auf infrastrukturelle Maßnahmen zur Sicherung der Schiffbarkeit zu setzen, und wenn ja, inwieweit (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Fragen 1, 4, 8 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Schiffbarkeit der Binnemelbe wird anhand des im Gesamtkonzept Elbe festgelegten Unterhaltungsziels von mindestens 1,40 m unter GIW2010 bewertet, dass die zu unterhaltende Soll-Sohle beschreibt (GIW2010 = niedriger Bezugswasserstand auf Basis des GIQ2010) und regelmäßig überprüft wird. Es wird nicht in allen Jahren ganzjährig und durchgehend erreicht, so dass die Schiffbarkeit bei niedrigen Abflüssen eingeschränkt ist. Die täglich für die einzelnen Elbestrecken veröffentlichten minimalen Fahrrinntiefen können dem Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, entnommen werden (ELWIS).

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes arbeitet gemäß Gesamtkonzept Elbe daran, die Binnemelbe dauerhaft nutzbar zu machen. Diesem Konzept liegt ein Eckpunktepapier zugrunde, in dem sich die Beteiligten in Bezug auf die verkehrlichen Ziele für die deutsche Binnemelbe darauf geeinigt, stabile und zuverlässige Bedingungen für die Schifffahrt mit möglichst geringem Unterhaltungsaufwand und unter Ausschluss des Baus von Staustufen in der Elbe zu gewährleisten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Niedrigwasser und Gütertransporte auf der Elbe“ auf Bundestagsdrucksache 21/2348 verwiesen.

2. Welche konkreten wirtschaftlichen Schäden entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung durch Niedrigwasserperioden auf der Elbe für Häfen, Industrie und Logistikunternehmen?

3. In welchem Umfang sieht die Bundesregierung gegebenenfalls Wettbewerbsnachteile für deutsche Standorte gegenüber Tschechien, das aktiv in den Ausbau der Elbe investiert?

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

5. Hält die Bundesregierung die Voraussetzungen, Annahmen und klimatischen Bedingungen vom März 2013 derzeit noch für aktuell (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; wenn ja, weshalb, und wenn nein, was schlussfolgert sie daraus)?

Im Themenfeld Zukunftsbetrachtungen des Gesamtkonzepts Elbe wird die Anpassung der Wasserbewirtschaftung an die Folgen des Klimawandels beschrieben.

6. Welche rechtlichen Vorgaben, insbesondere aus EU-Recht, stehen einem Ausbau der Elbe mit Staustufen gegebenenfalls entgegen, und welche Spielräume bestehen nach Auffassung der Bundesregierung?

Zu dieser Frage kann keine allgemeingültige Aussage getroffen werden.

7. Welche Kosten sind in den letzten zehn Jahren für Unterhaltungsmaßnahmen auf der Elbe (z. B. Baggerungen, Buhnenbau, Sedimentmanagement) angefallen, und wie bewertet die Bundesregierung deren Wirksamkeit?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Niedrigwasser und Gütertransporte auf der Elbe“ auf Bundestagsdrucksache 21/2348 verwiesen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung den möglichen Zielkonflikt zwischen Naturschutz (insbesondere Auenlandschaften) und wirtschaftlicher Nutzung der Elbe?

Das Gesamtkonzept Elbe wurde mit der Vorgabe der Vereinbarkeit von verkehrlichen, wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Zielen entwickelt. Die Maßnahmenplanung erfolgt auf Basis des Auftrags durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*