

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/12387 –**

Binnenschifffahrt auf der mittleren und oberen Elbe

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit vielen Jahren ist der Zielkonflikt zwischen der Nutzung der mittleren und oberen Elbe als Wasserstraße einerseits und der naturschutzfachlichen und wasserhaushalterischen Bedeutung andererseits in der öffentlichen Diskussion. Von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird eine Fahrrinntiefe von 1,60 m bei einem gleichwertigen Wasserstand (GLW 89*) angestrebt. Wasserbauliche Maßnahmen, die diesem Ziel dienen, sind teilweise jedoch auch mit einer fortschreitenden Eintiefung der Elbe und einer Absenkung des Grundwasserspiegels entlang des Flusses verbunden. Das führt zu erheblichen negativen Veränderungen von Flora und Fauna im Fluss sowie in der angrenzenden Auenlandschaft, die den erklärten Zielen der nationalen Biodiversitätsstrategie entgegenstehen. Die in den vergangenen Jahren beförderten Gütermengen gingen trotz massiver Baumaßnahmen kontinuierlich zurück. Diese Entwicklung deutet nicht auf einen künftig erhöhten Bedarf für die Binnenschifffahrt auf der mittleren und oberen Elbe hin. Das Bundesamt für Güterverkehr (Sonderbericht zum Seehafen-Hinterlandverkehr, 2007) stellte sogar fest, dass die Fahrwasserverhältnisse die Binnenschiffsunternehmen zunehmend dazu veranlasst, „der Elbschifffahrt den Rücken zu kehren“. Dennoch werden derzeit viele Investitionen in den Ausbau von Häfen in diesen Abschnitten geplant oder auf den Weg gebracht, beispielsweise in Riesa, Mühlberg, Aken und Wittenberge.

1. Wie haben sich die Gütertransporte im Jahr 2008 auf der Elbe zwischen der tschechisch-deutschen Grenze und Lauenburg gegenüber den vergangenen 20 Jahren entwickelt (Zählstellen: Grenze, Stadtstrecke Magdeburg, Wittenberge)?

Das Transportaufkommen auf der Elbe bei Geesthacht hat sich mit rund 10 Mio. t pro Jahr seit Mitte der 90er Jahre nicht wesentlich verändert. Die Auswirkungen des Augusthochwassers 2002 und des Frühjahrshochwassers 2006 haben an der

Mittel- und Oberelbe zu einer Verschlechterung der Fahrrinnenverhältnisse geführt. Vor diesen Ereignissen wurden bis zu 1,7 Mio. t pro Jahr durch die Stadtstrecke Magdeburg und 1,4 Mio. t pro Jahr an der Landesgrenze befördert. Danach entwickelten sich die Verkehre rückläufig.

2. Teilt die Bundesregierung die Aussagen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg (vgl. Bundesanstalt für Wasserbau (2001): Zeitabhängiger Vergleich der Fahrrinntiefen in der Gesamtstrecke Magdeburg–Halle (Elbe-Saale), wonach die Gütertransporte erst ab Abladetiefen von 2 m bis 2,5 m rentabel sind?

Nein. Auch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung teilt diese Auffassung nicht. Die Rentabilität des Binnenschiffstransports ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, die im Laufe eines Jahres nutzbaren Abladetiefen sind nur einer davon.

3. An wie vielen Tagen im Jahr 2008 konnte auf der Mittel- und Oberelbe die Fahrrinntiefen von 1,6 m, 2 m und 2,5 m gewährleistet werden (aufgeschlüsselt nach den Elbestrecken)?
4. An wie vielen Tagen im Jahr 2008 waren die Gütertransporte auf der Mittel- und Oberelbe vollschiffig möglich?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Beurteilung der Fahrrinnenverhältnisse an der Elbe ist ein einzelnes Abflussjahr nicht repräsentativ. Die Fahrrinntiefenüberschreitungstage im Jahr 2008 in den Elbestrecken E 1 bis E 9 ergeben sich wie folgt:

Fahrrinntiefe	E 1	E 2	E 3	E 4	E 5	E 6	E 7	E 8	E 9
Angaben in m	Angaben in Tagen								
1,60 (E 1 = 1,50)	234	225	242	203	258	307	225	239	248
2,00	140	153	176	137	197	230	192	192	187
2,50	89	98	106	96	120	166	126	120	123

5. Verfolgt die Bundesregierung den Bau des Saale-Elbe-Kanals weiterhin, auch vor dem Hintergrund der Niedrigwasserstände der Elbe zwischen Juni und Dezember 2008?

Für die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse an der Saale hat das Land Sachsen-Anhalt ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Die Ergebnisse dieses Raumordnungsverfahrens werden umfassend ausgewertet. Dabei werden auch die kritischen Themen, wie Ökologie, Wasserwirtschaft einschließlich Grundwasser sowie Wirtschaftlichkeit des Vorhabens intensiv betrachtet. Sobald die Auswertung durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost abgeschlossen ist, wird sie im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geprüft, um anschließend Gespräche mit dem Land Sachsen-Anhalt zu führen. Erst dann wird über die nächsten Schritte entschieden.

6. An wie vielen Tagen im Jahr hätten Frachtschiffe mit der für diesen Kanal geplanten Durchschnittsladung von 1 004 Tonnen die sich an den Kanal anschließende Elbe flussabwärts in Richtung Magdeburg weiter befahren können?
7. An wie vielen Tagen im Jahr hätten Frachtschiffe mit der für diesen Kanal geplanten Durchschnittsladung von 1 004 Tonnen die sich an den Kanal anschließende Elbe flussaufwärts in Richtung Dresden bzw. Tschechische Republik weiter befahren können?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein mit 1 000 Tonnen beladenes Europaschiff mit einer Abladetiefe von rund 2 m hätte im Jahr 2008 an rund 190 Tagen die Elbe stromab der Saalemündung und an rund 140 Tagen die Elbe stromauf der Saalemündung befahren können.

8. Welche Investitionen an Elbe- und Saalehäfen mit welchen Zielen und welchen Kosten werden nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit getätigt oder sind geplant?
9. Gibt es Wirtschaftlichkeitsanalysen für diese Hafeninvestitionen und berücksichtigen diese die Schiffbarkeit der Elbe vor dem Hintergrund lang anhaltender Niedrigwasserperioden?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Ausbau der Häfen sind die Länder zuständig. Wenn sich die Länder für Investitionen in Häfen an der Elbe und der Saale entschieden haben, stützt dies die Auffassung des BMVBS, dass ein sicherer, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher Schiffsverkehr auf der Elbe durch die laufende Wiederherstellung stabiler Fahrrinnenverhältnisse erreicht wird.

10. Teilt die Bundesregierung die Aussage des Bundesamtes für Güterverkehr (2007), dass Binnenschiffsunternehmen der Elbeschifffahrt den Rücken kehren?

Nein

11. Werden bauliche Maßnahmen an den Wasserstraßen Elbe und Saale sowie in den anliegenden Häfen mit Mitteln des Konjunkturpakets II finanziert?
Wenn ja, in welcher Höhe, und für welche Maßnahmen?

An den Bundeswasserstraßen Elbe und Saale werden keine Mittel aus dem Konjunkturprogramm II eingesetzt. Für den Ausbau der Häfen sind die Länder zuständig.

