

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 16/13802 –**

Binnenschifffahrt im UNESCO-Welterbe Dessau-Wörlitzer Gartenreich und UNESCO-Biosphärenreservat Mittlere Elbe

Vorbemerkung der Fragesteller

Wie mehreren aktuellen Publikationen zu entnehmen ist (beispielsweise Mitteldeutsche Zeitung vom 24. Juni 2009), wurden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eine „erhebliche Gefährdung“ des UNESCO-Welterbegebietes „Dessau-Wörlitzer Gartenreich“ und des UNESCO-Biosphärenreservates Mittlere Elbe durch die kontinuierliche Eintiefung des Flusses festgestellt und Gegenmaßnahmen entworfen.

1. Seit wann ist bekannt, dass das o. g. UNESCO-Welterbe und das o. g. Biosphärenreservat durch eine Absenkung des Wasserspiegels der Elbe gefährdet sind?

Seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist eine unterschiedlich stark ausgeprägte andauernde Absenkung des mittleren Wasserspiegels im Elbabschnitt von Mühlberg bis zur Saalemündung zu beobachten; dies ist allgemein bekannt. Eine akute Gefährdung des UNESCO-Welterbes und des UNESCO-Biosphärenreservates kann daraus derzeit nicht abgeleitet werden.

2. Im welchen Ausmaß und auf welcher Länge, gemessen in Flusskilometern, sind diese beiden Schutzobjekte derzeit und in absehbarer Zukunft durch die Wasserspiegelabsenkung betroffen?

Gibt es dazu quantitative Erfassungen und grafische Darstellungen?

Das ehemalige UNESCO-Biosphärenreservat „Mittlere Elbe“ grenzt auf einer Länge von 64 km (Elbe-km 226 bis 290) und das UNESCO-Welterbe „Dessau-Wörlitzer Gartenreich“ auf einer Länge von 42 km (Elbe-km 226 bis 268) an den von einer Absenkung des mittleren Wasserspiegels betroffenen Elb-

abschnitt. Die Absenkungen des mittleren Wasserspiegels liegen für den Zeitraum von 1888 bis 2008 in diesen Elbabschnitten lokal unterschiedlich bei ca. 38 cm bis ca. 90 cm. Die geringsten Absenkungen sind dabei im Bereich des Dessau-Wörlitzer Gartenreichs zu verzeichnen. Die graphischen Darstellungen sind im „Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe zwischen Mühlberg und Saalemündung“ im Internet bei www.wsv.de einsehbar.

3. Handelt es sich bei der Eintiefung um einen vom Menschen verursachten Prozess, und wie wird er verursacht?

In jedem frei fließenden Fluss sind Umbildungsprozesse der Sohle natürliche Erscheinungen. Die Erosion ist eine Folge unterschiedlichster Ursachen, die teils anthropogener, teils natürlicher Herkunft sind. Als maßgeblich zu nennen sind hier ein erhebliches Geschiebedefizit aus weiten Teilen des Einzugsgebietes der Elbe und die natürlichen geologischen Verhältnisse im Bereich der sog. Erosionsstrecke. Darüber hinaus gehört dazu auch die Einengung des Hochwasserbettes durch Deichbau, die Auflandung der Vorländer nach Hochwässern mit Zunahme des Bewuchses. Des Weiteren zu benennen sind die u. a. auch zum Zwecke der schnelleren Hochwasserabfuhr durchgeführten Flusslaufbegradigungen früherer Jahrhunderte, die Verhinderung der Seitenerosion durch Festlegung des Flussbettes, und letztendlich auch ein nicht voll funktionsfähiges Stromregelungssystem als Ergebnis jahrzehntelanger nicht erfolgter Unterhaltungsaufwendungen.

4. Handelt es sich bei der Eintiefung um einen sich selbst beschleunigenden Prozess?

Ohne Gegenmaßnahmen kann sich die Erosion zeit- und abschnittsweise von selbst verstärken, weil der Fluss seltener ausufert und immer größere Abflüsse im vertieften Gewässerbett abgeführt werden.

5. Ist die Eintiefung des Flusses beabsichtigt, und wenn ja, mit welcher Zielstellung?
6. Hat sich mit der inzwischen realisierten Eintiefung eine Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe ergeben?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Eine Erosion der Flusssohle ist nicht beabsichtigt, denn sie hat negative Auswirkungen auf die Standsicherheit und die Funktionsfähigkeit des Stromregelungssystems und damit auch auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. Darüber hinaus beeinträchtigt sie die Nutzung von Häfen und Hafenanlagen.

7. Wie hat sich der Gütertransport in Millionen Tonnen (in Jahresscheiben) auf der Mittelelbe in den letzten 15 Jahren entwickelt?

Für die Stadtstrecke Magdeburg liegen die auf der Elbe transportierten Gütermengen seit dem Jahr 1997 vor:

Jahr	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	bis 06 2009
Mio. t	1,5	1,7	1,7	1,3	1,3	1,5	1,0	0,8	1,3	1,0	0,9	0,7	0,6

8. Gibt es einen Zusammenhang zwischen der Eintiefung der Elbe und den seit 15 Jahren laufenden Baumaßnahmen (Steinschüttungen und Flussbettverengungen) an der Bundeswasserstraße Elbe?

Bezüglich der Zusammenhänge zwischen der Eintiefung und den Unterhaltungsmaßnahmen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Die Unterhaltungsmaßnahmen wirken den Eintiefungen entgegen. Die seit Mitte der 90er-Jahre praktizierten Gegenmaßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Form von Unterhaltungsmaßnahmen und Geschiebezugaben tragen dazu bei, den Erosionsprozess zu verlangsamen, indem sie den Geschiebetransport verstetigen und das dem Fluss fehlende Geschiebe ersetzen.

9. Wurden die realisierten Baumaßnahmen im Hinblick auf mögliche nachteilige Veränderungen von Natur und Landschaft eingehend und unter Beteiligung der Öffentlichkeit sowie von Trägern öffentlicher Belange geprüft, und wenn ja, wo liegen die Prüfungsergebnisse vor?

Die Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe werden unter Berücksichtigung der jeweils gesetzlich gebotenen Prüfungen in Bezug auf Natur und Landschaftshaushalt durchgeführt. Gemäß der jeweiligen gesetzlichen Vorgaben wird das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde und das Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde hergestellt. Einschlägige Unterlagen sind bei der jeweils zuständigen Behörde der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung einzusehen.

Die 2005 gemeinsam vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erstellten „Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht mit Erläuterungen“ bilden die Handlungsgrundlage für die Unterhaltungsmaßnahmen an der Bundeswasserstraße Elbe.

10. Sind 2009 weitere Steinschüttungen und Flussbettverengungen an der Bundeswasserstraße Elbe vorgesehen, und wenn ja, wo, in welchem Umfang, und mit welchen Kosten?

An der Bundeswasserstraße Elbe werden keine Flussbettverengungen vorgenommen. Bei den laufenden Unterhaltungsmaßnahmen an den Strombauwerken (Buhnen, Parallel- und Deckwerken) handelt es sich um eine Daueraufgabe zur Instandhaltung bzw. Wiederherstellung des ehemals bestehenden Zustandes. Die für das Jahr 2009 geplanten Unterhaltungsmaßnahmen stehen zur Einsichtnahme im Internet unter <http://www.wsd-ost.wsv.de> zur Verfügung. Hierfür sind Investitionskosten in Höhe von rund 6 Mio. Euro vorgesehen.

11. Sind die bereits eingetretenen Vertiefungen und Wasserspiegelabsenkungen umkehrbar, und wenn ja, mit welchen Methoden?

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat im Zusammenwirken mit Umweltbehörden der Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt – so auch der UNESCO-Biosphärenreservatsverwaltung „Mittel Elbe“ – im Ergebnis mehrjähriger Untersuchungen ein „Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe von Mühlberg bis zur Saalemündung“ entwickelt, mit dessen Umsetzung der Erosion und damit der weiteren Absenkung des mittleren Wasserspiegels entgegengewirkt werden soll.

Hierbei handelt es sich um die Optimierung der Regelbauwerke (Anpassung der Bauwerke an die durch Erosion veränderten Gegebenheiten) in Kom-

bination mit erosionsmindernden Maßnahmen im Vorland (wie z. B. Vorland- und Uferabsenkungen, Deichschlitzungen bzw. -rückverlegungen, Schaffung von Nebenrinnen, die Wiederanbindung von Altarmen, Bewuchsreduzierung). Damit soll auch das UNESCO-Weltkulturerbe „Dessau-Wörlitzer Gartenreich“ geschützt werden.