

**Antwort****der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffi Lemke, Lisa Badum, Dr. Bettina Hoffmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/27239 –**

**Schutz der Unteren und Mittleren Elbe und Abkommen mit Tschechien**

## Vorbemerkung der Fragesteller

Die Untere und Mittlere Elbe ist eine der letzten verbliebenen naturnahen Flusslandschaften in Mitteleuropa. Von hoher Bedeutung ist diese Landschaft für die Biodiversität. Mit dem Biosphärenreservat Mittelelbe findet dies auch mit einem UNESCO-Titel Ausdruck. Der Tourismus entwickelte sich in den letzten Jahren zu einem Wirtschaftsmotor der Region. Gleichzeitig bewegt sich die Elbe in einem Spannungsfeld der Ansprüche, die sich teilweise entgegenstehen: Erhalt der Natur und ihre Ökosystemleistungen, Hochwasserschutz, Tourismus und das Streben nach vermeintlich besserer Befahrbarkeit für die Güterschifffahrt. Zunehmende Klimaveränderungen führen zu Extremwetter und verursachen damit u. a. ausgeprägte Niedrigwasserperioden, die fortschreitende Sohlerosion (Vertiefung des Flussbettes) entfernt den Wasserspiegel des Flusses stetig von der Aue, wodurch der Lebensraum Aue immer weiter austrocknet. Seltene, wertvolle Lebensräume und einer der Hotspots der Biodiversität in Deutschland drohen, verloren zu gehen. Baumaßnahmen zur Vertiefung der Elbe mit dem Ziel, die Schiffbarkeit zu verbessern, treiben die Sohlerosion weiter an. Mit dem Gesamtkonzept Elbe (GKE) versucht die Bundesregierung in diesem Spannungsfeld voranzukommen. Nun ist das Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tschechischen Republik über die Unterhaltung und Entwicklung der internationalen Binnenwasserstraße Elbe in Planung. Umweltverbände sind besorgt über die Planungen, die nach Kenntnis der Fragestellenden auch den weiteren Ausbau der Elbe in Tschechien beispielsweise mit einer Staustufe nahe der deutsch-tschechischen Grenze bei Děčín beinhalten und somit erhebliche negative Auswirkungen auch auf die Elbe und ihre Schutzgebiete in Deutschland haben würden.

1. Von welchem Zeitplan geht die Bundesregierung mit Blick auf die Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tschechischen Republik über die Unterhaltung und Entwicklung der internationalen Binnenwasserstraße Elbe aus (im Weiteren Abkommen genannt)?

Erst nach Abschluss der Ratifizierung im tschechischen Parlament sind Angaben zum Zeitplan möglich.

2. Welche Zusagen macht Tschechien gegenüber der Bundesregierung mit dem Abkommen?

Die Vertragsparteien beabsichtigen, eine Gemeinsame Kommission zu gründen.

3. Für welche konkret anzustrebenden Fahrrinnenparameter setzte sich die Bundesregierung in den Verhandlungen über das besagte Regierungsabkommen ein, und welche anzustrebenden Fahrrinnenparameter sind in der endgültigen Fassung des o. g. Regierungsabkommens enthalten?
4. Inwieweit stimmen die im Abkommen formulierten Ziele der Bundesregierung und der Regierung Tschechien zur Elbe überein,
  - a) in verkehrlicher Hinsicht (Tschechien strebt nach Planungen der Prager Regierung eine Fahrrinntiefe von 2,30 m an und Deutschland nach dem GKE nur von 1,40 m unter bestimmten Voraussetzungen wie bestimmten Abflussverhältnissen und der Erreichung der Umwelt- und Naturschutzziele),
  - b) in Hinsicht der Umsetzung von EU-Richtlinien wie der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und von Natura 2000 sowie dem Erhalt der biologischen Vielfalt, wozu die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller völkerrechtlich verpflichtet ist?
6. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der Staustufe Děčín mit Blick auf das Ziel, Schifffahrt verlässlich bis nach Hamburg zu ermöglichen, Ökologie einschließlich der Wasserqualität und Durchgängigkeit, Tourismus und Hochwasserschutz?
9. Sieht die Bundesregierung die Ziele des Abkommens und den Bau weiterer Staustufen an der tschechischen Elbe, wie u. a. nahe Děčín geplant, in Einklang mit den Umwelt- und Naturschutzrichtlinien der EU wie der Wasserrahmenrichtlinie, NATURA 2000, der EU-Biodiversitätsstrategie und der nationalen Biodiversitätsstrategie?
19. Inwieweit findet nach Kenntnis der Bundesregierung das TEN-T-Netz der EU im Abkommen Berücksichtigung?

Die Fragen 3, 4, 6, 7, 9 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem Gesamtkonzept Elbe, das dem Abkommen zugrunde liegt, ist die verkehrliche Nutzung mit den wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten und der Erhaltung des wertvollen Naturraums in Einklang zu bringen.

Nach dem Entwurf des Regierungsabkommens wollen die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung der Tschechischen Republik in dem Bewusstsein übereinkommen, dass die Elbe eine internationale Wasserstraße des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) ist und für die Tschechische Republik den Zugang zum Meer und zum Binnenwasserstraßennetz in den anderen EU-Mitgliedstaaten absichert.

Regelungen zu den Fahrrinnenparametern sollen wie folgt getroffen werden:

Auszug aus Artikel 3 des Entwurfs des Abkommens:

Die Regierung der Tschechischen Republik stellt auf dem Elbe-Abschnitt von Ústí nad Labem bis zur Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik die Fahrrinnenparameter sicher, die sich aus den jeweils gültigen konzeptionellen Dokumenten für die Schifffahrt ergeben.

Die Regierung der Tschechischen Republik erhält im Abschnitt zwischen Ústí nad Labem und Týnec nad Labem die bestehenden Wasserstraßenparameter mit einer Fahrrinntiefe von 230 cm aufrecht.

Die Regierung der Tschechischen Republik wird im Abschnitt zwischen Týnec nad Labem und Pardubice Maßnahmen mit dem Ziel durchführen, eine Fahrrinntiefe von 230 cm bis zum Zielhafen in Pardubice zu ermöglichen.

Auszug aus Artikel 4 des Entwurfs des Abkommens:

Grundlage für die Fahrrinnenparameter an der deutschen Binnenwasserstraße Elbe ist das „Strategische Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen“ (Gesamtkonzept Elbe).

Derzeitiges Unterhaltungsziel auf der internationalen Binnenwasserstraße Elbe ist eine Fahrrinntiefe von 140 cm unter dem aktuellen Bezugswasserstand (GIW 2010) bei variabler Fahrrinnenbreite.

5. Sieht die Bundesregierung die Ziele des Abkommens in Einklang mit dem GKE, an dem jahrelang u. a. mit Vertreterinnen und Vertretern der Zivilgesellschaft gearbeitet wurde?

Wenn nein, wo sieht sie Konflikte?

Werden die ökologischen Ziele des GKE in dem Abkommen gleichrangig mit den verkehrlichen Zielen thematisiert, so wie das GKE dies vorsieht?

Die Ziele des Abkommens stehen auf deutscher Seite im Einklang mit dem Gesamtkonzept Elbe (GKE). Die ökologischen Ziele des GKE werden entsprechend des GKE verfolgt.

7. Würden der Bau der Staustufe Děčín und weitere Bauvorhaben an der Elbe in Tschechien nach Bewertung der Bundesregierung die Schiffbarkeit der deutschen Elbe verbessern?
8. Wird der Bau der Staustufe Děčín Teil des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tschechischen Republik sein?  
Stimmt die Bundesrepublik Deutschland mit der Unterzeichnung des Abkommens dem Bau der Staustufe Děčín zu?
11. Wie viele Stellungnahmen gab das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zu den Plänen Tschechiens zu Baumaßnahmen an der Elbe, zur Staustufe Děčín und zum Abkommen ab, und wie positionierte sich das BMU hier jeweils zu den Plänen?

Was wurde hierin kritisiert?

Konnte die Bundesregierung diese Kritikpunkte in der Erarbeitung des Abkommens ausräumen, und wenn ja, wie?

23. Wie wurde die deutsche Seite konkret nach Aussage der Bundesregierung seit erfolgter Zusicherung des tschechischen Umweltministeriums (Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 19/11371) in die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) einbezogen, und inwiefern ist die Tschechische Republik dieser Zusage nach Auffassung der Bundesregierung seit der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/11371 nachgekommen?

Wenn eine Einbeziehung erfolgt ist: Welche Position hat die Bundesregierung im Rahmen dieser Einbeziehung vertreten?

Die Fragen 7, 8, 11 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) hat drei Stellungnahmen im Rahmen der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung zum geplanten Bau der Staustufe Děčín abgegeben. Es wurden grenzüberschreitende Auswirkungen in Bezug auf die Durchgängigkeit für Wanderfische (Fischaufstieg, Fischabstieg), auf das Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ sowie in Bezug auf artenschutzrechtliche Bestimmungen der FFH-Richtlinie geltend gemacht. Zudem wurde eine Verschlechterung des Gewässerzustands nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie angesprochen.

Das Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurde in Tschechien im Dezember 2019 mangels erneut überarbeiteter Dokumentation durch den Träger des Vorhabens eingestellt.

Das BMU war in die Verhandlungen zur Erarbeitung des Abkommens eingebunden. Der Bau der Staustufe Děčín ist im Abkommen nicht genannt. Das Abkommen kann die Genehmigung der Staustufe nicht ersetzen. Die Regierung der Tschechischen Republik erklärt in dem Abkommen lediglich, im Abschnitt zwischen Ústí nad Labem und Týnec nad Labem die bestehenden Wasserstraßenparameter mit einer Fahrrinntiefe von 230 cm aufrecht zu erhalten.

10. Ist der Bundesregierung die Einschätzung der EU-Kommission bekannt, dass der Bau der Staustufe Děčín gegen die Natur- und Umweltschutzrichtlinien der EU verstoßen würde, weil die erheblichen negativen Auswirkungen nicht kompensierbar sind (<https://www.denik.cz/ekonomika/rabec-bude-jednat-s-evropsou-komisi-a-nemci-o-kompenzacich-za-jez-u-decina-20181120.html>), und stimmt die Bundesregierung mit dem überein?

Und wenn ja, wie floss diese in die Ausarbeitung des Abkommens ein?

Der Bundesregierung ist diese Einschätzung nicht bekannt.

12. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausgaben für Verwaltung, Bau, Betrieb, Investition und Unterhaltung, die von 2013 bis 2020 für die Elbe als Wasserstraße zwischen deutsch-tschechischer Grenze und Geesthacht ausgegeben wurden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Investitionen, Bau in Euro	6.507.090	5.562.250	6.048.517	4.641.066	2.414.125	2.746.634	8.816.199	5.998.531

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bestandserhaltung, Unterhaltung in Euro	6.405.138	6.437.099	7.644.012	7.139.269	6.555.926	6.094.024	7.004.399	3.959.284
Sonstiges in Euro	533.346	770.683	1.447.216	1.973.935	2.696.083	1.661.045	2.105.103	8.036.828

Stand des Datenausuges 5. März 2021

13. Wie hoch belaufen sich die Transportmengen auf der Elbe in den Jahren 1997 bis 2020 (bitte einzeln für die Zählstellen Magdeburg und deutsch-tschechischer Grenze/Schmilka nach Jahren sowie nach Tonnen und Containern aufschlüsseln)?

Welchen Trend sieht die Bundesregierung in der Entwicklung der Transportmengen?

22. Wie hoch war seit 2019 nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Personenschiffe und Sportboote, die jährlich die Elbe nutzten (Zählstelle Magdeburg; bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 13 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlage verwiesen.

14. Wurden die Prognosen (im Jahr 1992 12 Millionen Tonnen, laut Bundesverkehrswegeplan (BWPL), 2001 3,8 Millionen stromab Magdeburg bzw. 3,4 Millionen stromauf von Magdeburg laut Wasser- und Schifffahrtsverwaltung) und Erwartungen der Bundesregierung zu den Transportmengen erfüllt?

Wenn nein, welche Maßnahmen wären notwendig gewesen, um die ursprünglich gesteckten Ziele zu erreichen?

Wie sehen die aktuellen Prognosen der Bundesregierung für die zukünftigen Transportmengen aus, und auf welcher Basis wurden diese erstellt?

Jahreszeitlich bedingte mögliche Eisbildungen haben zur Folge, dass eine ganzjährige durchgängige Schifffahrt auf der Elbe nicht gegeben ist. Veränderungen im Wasserdargebot haben darüber hinaus Auswirkungen auf das Maß der Nutzbarkeit der Wasserstraße Elbe. Dies gilt gleichermaßen für Hochwasser- wie für Niedrigwassersituationen. Insofern sind die aus den Prognosen zu erwartenden Transportmengen nicht erreicht worden. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen für den Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde gelegte Verkehrsprognose mit dem Prognosejahr 2030 für die Bundeswasserstraßen verwiesen (abrufbar unter: <https://travis.baw.de/>).

15. An wie vielen Tagen wurde in den Jahren 2013 bis 2020 nach Kenntnis der Bundesregierung eine Fahrrinntiefe von 1 m, 1,2 m, 1,4 m, 2 m und 2,3 m an der Elbe zwischen Magdeburg und deutsch-tschechischer Grenze unterschritten (bitte nach Jahr und Tiefe aufschlüsseln)?
16. An wie vielen Tagen wurde in den Jahren 2013 bis 2020 nach Kenntnis der Bundesregierung eine Fahrrinntiefe von 1 m, 1,2 m, 1,4 m, 2 m und 2,3 m aufgeschlüsselt von E1 bis E9 unterschritten (bitte nach Jahr und Tiefe aufschlüsseln)?

17. Welche Mindestfahrinnentiefe konnten nach Kenntnis der Bundesregierung an 345 Tagen im Jahr in den Jahren 2013 bis 2020 zwischen Tschechien und Magdeburg gewährleistet werden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 15 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

2013:

	< 100 cm	< 120 cm	< 140 cm	< 200 cm	< 230 cm
E1	1	11	36	154	178
E2	0	10	27	130	164
E3	0	3	10	97	146
E4	0	1	16	126	162
E5	0	0	0	41	106
E6	0	0	0	29	60
E7	0	0	2	70	123
E8	0	0	3	60	70
E9	0	1	13	78	118

2014:

	< 100 cm	< 120 cm	< 140 cm	< 200 cm	< 230 cm
E1	0	21	102	284	325
E2	0	3	79	275	324
E3	0	2	37	219	286
E4	2	38	116	287	327
E5	0	0	21	200	303
E6	0	0	0	79	183
E7	0	0	16	198	278
E8	0	19	51	207	285
E9	0	14	47	222	297

2015:

	< 100 cm	< 120 cm	< 140 cm	< 200 cm	< 230 cm
E1	73	136	172	272	311
E2	25	109	159	243	303
E3	0	37	130	198	265
E4	102	154	178	258	307
E5	10	30	119	196	272
E6	0	9	48	175	189
E7	11	60	133	195	250
E8	26	87	149	202	262
E9	68	127	162	198	260

2016:

	< 100 cm	< 120 cm	< 140 cm	< 200 cm	< 230 cm
E1	1	36	71	256	303
E2	0	7	46	251	303
E3	0	1	32	201	267
E4	32	65	98	282	308
E5	0	14	37	237	282

	< 100 cm	< 120 cm	< 140 cm	< 200 cm	< 230 cm
E6	0	0	20	101	161
E7	5	27	48	159	269
E8	20	42	68	224	276
E9	31	61	95	255	283

2017:

	< 100 cm	< 120 cm	< 140 cm	< 200 cm	< 230 cm
E1	0	40	118	217	274
E2	0	22	108	213	267
E3	0	1	52	199	237
E4	42	112	147	219	268
E5	0	0	45	198	240
E6	0	0	1	107	160
E7	0	24	74	172	211
E8	0	9	57	178	220
E9	2	16	52	190	240

2018:

	< 100 cm	< 120 cm	< 140 cm	< 200 cm	< 230 cm
E1	55	158	211	281	312
E2	24	147	202	284	315
E3	9	131	186	249	294
E4	68	100	111	172	193
E5	149	163	188	251	272
E6	34	98	171	232	251
E7	130	175	214	241	266
E8	169	192	219	252	265
E9	44	79	95	120	131

2019:

	< 100 cm	< 120 cm	< 140 cm	< 200 cm	< 230 cm
E1	8	31	75	185	207
E2	0	25	84	198	225
E3	10	23	55	170	197
E4	52	99	157	199	223
E5	77	108	155	249	265
E6	16	84	98	227	249
E7	86	135	177	250	270
E8	94	133	200	263	273
E9	18	67	126	164	180

2020:

	< 100 cm	< 120 cm	< 140 cm	< 200 cm	< 230 cm
E1	2	27	102	244	276
E2	0	16	74	245	280
E3	0	1	55	222	262
E4	58	128	208	265	296
E5	1	48	99	254	281
E6	0	0	14	202	248
E7	0	32	119	253	274

	< 100 cm	< 120 cm	< 140 cm	< 200 cm	< 230 cm
E8	47	112	188	259	282
E9	104	167	221	282	304

Elbestrecken E1 bis E9: siehe Abbildung 1 im Gesamtkonzept Elbe

Die Fahrrinntiefen werden täglich im Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice veröffentlicht und archiviert (abrufbar unter: [https://www.elwis.de/DE/dynamisch/gewaesserkunde/f\\_t/f\\_t\\_archiv\\_start.php](https://www.elwis.de/DE/dynamisch/gewaesserkunde/f_t/f_t_archiv_start.php)).

18. Wie viele Schwerlasttransporte fanden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2013 zwischen Magdeburg und deutsch-tschechischer Grenze statt, und welche (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

20. Welche Projekte werden nach Planung der Bundesregierung im Rahmen des TEN-T-Netzes der EU an der Elbe umgesetzt?

Im Rahmen des auf das TEN-V-Netz ausgerichteten europäischen Finanzinstruments „Connecting Europe Facility“ werden derzeit keine Projekte an der Binnelbe gefördert. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

21. Unter welchen Bedingungen und mit welchen Maßnahmen kann wie im GKE vorgesehen an 345 Tagen im Jahr eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,40 m unter GIW (Gleichwertiger Wasserstand) 2010 erreicht werden und zugleich die Zielsetzungen von NATURA 2000 und Wasserrahmenrichtlinie umgesetzt werden?

Es wird auf das Gesamtkonzept Elbe auf Bundestagsdrucksachen 18/11830 sowie 18/12181 Nr. 1.3 verwiesen.

24. Wurde die deutsche Seite von Tschechien über den aktuellen Stand des tschechischen Binnenschiffahrtskonzepts informiert, und kennt die Bundesregierung dessen Inhalte?

Tschechien beabsichtigt, ein Binnenschiffahrtskonzept aufzustellen. Dieses liegt der Bundesregierung nicht vor.

25. Welche Baumaßnahmen wurden im Jahr 2020 nach Kenntnis der Bundesregierung an der Elbe umgesetzt?

Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur liegen folgende Informationen vor:

#### Baumaßnahmen im Jahr 2020

Elbe-km 36,864 – 37,271	Instandsetzung des Deckwerks
Elbe-km 130,085 – 130,488	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 200,760 – 202,226	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 275,000 – 280,000	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 232,300 – 232,900	Instandsetzung des Deckwerks
Elbe-km 210 – 290,700	Geschiebebewirtschaftung
Elbe-km 313,05 – 322,67	Instandsetzung von Buhnen

Elbe-km 389	Instandsetzung des Deckwerks
Elbe-km 371	Instandsetzung des Deckwerks
Elbe-km 372	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 357-358	Ergänzung der Buhnevorschüttung
Elbe-km 372,5	Ergänzung der Buhnevorschüttung
Elbe-km 432	Ergänzung der Buhnevorschüttung
Elbe-km 452	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 423	Instandsetzung Buhnen

- a) Welche konkreten kurz- und mittelfristigen Baumaßnahmen an der Elbe werden derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung für das Jahr 2021 und folgende entwickelt, über die in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/11371 beschriebenen Projekte hinaus?

Elbe-km 127,100	Baggerung Schutzhafen Mühlberg
Elbe-km 210 – 290,700	Geschiebemanagement
Elbe-km 203,45-206,250	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 246-266	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 275,000 – 280,000	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 256,080 – 257,880	Instandsetzung des Deckwerks
Elbe-km 305,800	Rückbau Spundwandkasten
Häfen (I-Hafen, Zollelbe, Barby)	Baggerungen
Elbe-km 339,5	Instandsetzung Hochwasserentlastungsgerinne
Elbe-km 294 -297	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 304-309	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 313-314	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 321	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 332-334	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 341,5	Instandsetzung des Deckwerks
Elbe-km 338-345	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 406	Instandsetzung des Deckwerks
Elbe-km 416	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 419	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 421	Instandsetzung des Deckwerks
Elbe-km 422,8 bis 502,25	Ergänzung der Buhnevorschüttung
Elbe-km 429,4 bis 429,5	Uferentsiegelung (Rückbau ehemalige Verladestelle)
Elbe-km 440	Instandsetzung von Buhnen (Kerbbuhnen)
Elbe-km 451	Instandsetzung von Buhnen (Totholzbuhne )
Elbe-km 423-444	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 506,700 – 507,800	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 517,400 – 520,200	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 556,000 – 559,500	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 577,400 – 579,500	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 585,890	Grundinstandsetzung Wehr Geesthacht
	Grundinstandsetzung Uferwand Süd und Hauptzulauf
Elbe-km 586,950	Sohlsicherung Wehr Geesthacht

- b) Welche Planfeststellungsverfahren haben nach Kenntnis der Bundesregierung dazu bereits begonnen oder sind im Jahr 2021 angestrebt?

Im Jahr 2021 werden keine Planfeststellungsanträge durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe, das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Hannover oder das WNA Magdeburg für die Binnenelbe gestellt.

- c) Welche dieser Maßnahmen wurden zur Baureife geführt?

Elbe-km 127,1	Baggerung Schutzhafen Mühlberg
Elbe-km 210 – 290,7	Geschiebemanagement
Elbe-km 203,45-206,25	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 313,05 – 322,67	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 389	Instandsetzung des Deckwerks
Elbe-km 371	Instandsetzung des Deckwerks
Elbe-km 372	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 357-358	Ergänzung der Buhnevorschüttung
Elbe-km 372,5	Ergänzung der Buhnevorschüttung
Elbe-km 452	Instandsetzung von Buhnen
Elbe-km 423	Instandsetzung Buhnen

26. Wie bewertet die Bundesregierung das Ausmaß der in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/11371 beschriebenen Sohlerosion an der Elbe, und welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu ökologischen Schäden an dieser Bundeswasserstraße vor?

Im Zusammenhang zur Sohlerosion wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 24 auf Bundestagsdrucksache 19/11371 verwiesen.

Die definierte Erosionsstrecke an der Elbe liegt im Bereich zwischen Elbe-km 120 bis Elbe-km 290. Der Elbabschnitt von Elbe-km 120 bis ca. Elbe-km 180 liegt ganz bzw. anteilig in Sachsen. Der Erosionsschwerpunkt liegt in Sachsen-Anhalt mit einer maximalen Erosionsrate von bis zu 2 cm im Jahr. Die durchschnittliche Erosionsrate für den gesamten Abschnitt der Erosionsstrecke liegt bei ca. 1,25 cm/a.

Ursachen der Erosion sind sowohl natürlicher Art, als auch anthropogen bedingter Art. Neben den natürlichen Ursachen, die in der sedimentologisch-morphologischen Charakteristik der Strecke begründet sind, handelt es sich um einen zu geringen Geschiebeeintrag.

Im Zusammenhang zu den ökologischen Schäden wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 25 auf Bundestagsdrucksache 19/11371 verwiesen.

Da die Erfassung ökologischer Schäden in der Zuständigkeit der Länder liegt, liegen der Bundesregierung hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

27. Welche Renaturierungsmaßnahmen werden nach aktuellem Stand und Kenntnis der Bundesregierung an der Elbe wo durchgeführt und vorbereitet?
- Wie ist der Stand der Erarbeitung der Renaturierungskonzepte nach Kenntnis der Bundesregierung in den Ländern (Antwort zu den Fragen 17, 19 und 20 auf Bundestagsdrucksache 19/11371)?
28. Welche Maßnahmen im Rahmen des Förderprogramms Blaues Band Deutschland (BBD) wurden seit angekündigtem Projektstart im Herbst 2019 nach Kenntnis der Bundesregierung an der Elbe und ihren Auen bereits durchgeführt oder sind geplant?

Die Fragen 27 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Renaturierungsmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie werden von den zuständigen Ländern geplant und durchgeführt. Auf den Bewirtschaftungsplan und das Maßnahmenprogramm der Flussgebietsgemeinschaft Elbe für den noch laufenden Bewirtschaftungszeitraum 2016 bis 2021 wird verwiesen (abrufbar unter: <https://www.fgg-elbe.de/berichte.html>). Die Entwürfe für den Bewirtschaftungszeitraum 2022 bis 2027 befinden sich in der öffentlichen Anhörung (abrufbar unter: <https://www.fgg-elbe.de/anhoerung.html>).

Das Förderprogramm Auen des BMU im Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ ist zum 1. Februar 2019 in Kraft getreten. Im Rahmen dieses Förderprogramms setzt die Stiftung Lebensraum Elbe seit dem 1. März 2020 ein Projekt zur Aufwertung von Tidelebensräumen auf ca. 40 ha der Elbinsel Pagensand (Elbe-km 658 – 663) um. Ein weiteres Projekt des World Wide Fund For Nature Deutschland zur Auenrenaturierung an der Mittleren Elbe (Elbe-km 262 – 272) befindet sich in der Antragstellung. Beide Projekte sollen in Kooperation mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes umgesetzt werden.

Anlage

	Untereibe [TEU] <sup>1)</sup>	Mittel- und Oberelbe [TEU] <sup>2)</sup>	Schleuse Geesthacht [TEU]	Schleuse Geesthacht [Güertonnen]	Stadtstrecke Magdeburg [TEU]	Stadtstrecke [Güertonnen]
1997	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen
1998	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen
1999	3.539	8.597	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen
2000	7.008	13.690	keine Zahlen	8.744.723	keine Zahlen	1.329.096
2001	9.903	11.607	keine Zahlen	9.539.324	keine Zahlen	1.292.842
2002	11.450	13.509	keine Zahlen	8.971.234	keine Zahlen	1.456.765
2003	12.500	19.814	keine Zahlen	8.353.126	keine Zahlen	1.019.156
2004	18.000	17.700	keine Zahlen	8.414.543	keine Zahlen	843.727
2005	16.852	23.148	keine Zahlen	10.084.557	keine Zahlen	1.342.881
2006	17.543	36.178	keine Zahlen	9.479.768	keine Zahlen	1.013.389
2007	16.813	47.128	keine Zahlen	9.409.926	keine Zahlen	913.011
2008	12.236	58.560	keine Zahlen	9.626.061	keine Zahlen	718.008
2009	3.395	46.328	87.695	9.039.443	10.399	944.434
2010	3.021	41.755	87.389	8.962.369	14.294	1.163.132
2011	keine Zahlen	keine Zahlen	101.491	8.956.350	13.846	809.683
2012	keine Zahlen	keine Zahlen	85.622	9.252.847	13.177	784.168
2013	keine Zahlen	keine Zahlen	90.466	9.803.952	15.354	769.972
2014	keine Zahlen	keine Zahlen	95.890	10.956.053	9.833	421.180
2015	keine Zahlen	keine Zahlen	105.262	11.181.835	6.462	366.842
2016	keine Zahlen	keine Zahlen	118.431	10.088.098	6.502	346.192
2017	keine Zahlen	keine Zahlen	122.948	8.979.828	5.185	262.210
2018	keine Zahlen	keine Zahlen	128.486	8.553.442	2.740	192.601
2019	keine Zahlen	keine Zahlen	138.725	7.454.526	2.524	177.910
2020	keine Zahlen	keine Zahlen	131.725	6.702.346	1.434	159.876

<sup>1)</sup> Bezug auf Hafen Hamburg, wie viel TEU mit dem Binnenschiff von dort transportiert wurden; Unterelbe = unterhalb HH; Quelle: Binnenreederei<sup>2)</sup> Bezug auf Hafen Hamburg, weil TEU mit dem Binnenschiff von dort transportiert wurden; Mittel- und Oberelbe = unterhalb und oberhalb Geesthacht; Quelle: Binnenreederei

Seite 1 von 1

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.