

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke, Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/10838 –**

### **Elbe in Sachsen – naturnahe Flusslandschaft im Spannungsfeld von Klimawandel, Gesamtkonzept Elbe und Staustufenbau**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Baumaßnahmen, Klimaveränderungen und Sohlerosion bedrohen das wertvolle Ökosystem der Elbe, die letzte naturnahe Flusslandschaft in Mitteleuropa. Der Bau der Staustufe Děčín in der Tschechischen Republik hätte erhebliche negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft, auch in Sachsen (Stellungnahme Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft vom 6. Mai 2016).

Daneben wird die Entwicklung der Elbe in Sachsen als Bundeswasserstraße zum großen Teil durch Rahmenbedingungen des Bundes bestimmt. Der im Sommer 2017 durch die Regierungsfractionen gefasste Beschluss zum Gesamtkonzept Elbe sieht die Beschränkung auf bestandserhaltende Unterhaltungsmaßnahmen, wie seit dem Hochwasser 2002 praktiziert, als hinfällig an. Gleichzeitig sollen flussbauliche Maßnahmen zugleich ökologischen, wasserwirtschaftlichen und verkehrlichen Zielen dienen, obwohl in der Vergangenheit jeweils die einzelnen Ziele nicht erreicht werden konnten.

1. Wie ist nach den Erkenntnissen der Bundesregierung der aktuelle Stand der Staustufen-Planung in Tschechien?

Zum geplanten Bau einer Staustufe bei Děčín wird vom tschechischen Umweltministerium seit 2010 mit grenzüberschreitender Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt.

2. Inwiefern hat die Bundesregierung die Angelegenheit bezüglich der unterbliebenen grenzüberschreitenden Beteiligung (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 69 der Abgeordneten Steffi Lemke auf Bundestagsdrucksache 19/887) im Rahmen der strategischen Umweltprüfung für das tschechische Binnenschiffahrtskonzept weiterverfolgt, und welche Ergebnisse resultierten daraus?

Die Bundesregierung hat die unterschiedlichen Auffassungen in dieser Angelegenheit mit dem tschechischen Umweltministerium diskutiert. Da das laufende

Verfahren der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Staustufe bei Děčín noch nicht beendet ist, hat das tschechische Umweltministerium zugesichert, die deutsche Seite in diesem Verfahren weiterhin eng einzubinden.

3. Inwiefern wurden mit der Regierung der Tschechischen Republik Verhandlungen zu Fahrrinnenparametern und deren Pflege vereinbart bzw. aufgenommen, und ist derzeit ein Regierungsabkommen dazu geplant, und wie ist der entsprechende Zeitplan bis zur Verabschiedung bzw. Unterzeichnung?

Welche Ergebnisse haben die Verhandlungen mit der Tschechischen Regierung bereits?

Soll eine bestimmte Fahrrinrentiefe angestrebt werden?

Wenn ja, welche, und wie kann diese durch die Bundesregierung, auch unter Berücksichtigung des natürlichen Wasserdargebotes, garantiert werden?

Ein Regierungsabkommen wird derzeit, entsprechend der Aufforderung des Deutschen Bundestags, verhandelt. Die Verhandlungen stehen kurz vor dem Abschluss. Im Rahmen der Verhandlungen wurde durch die deutsche Seite klar zum Ausdruck gebracht, dass Festlegungen für das Hoheitsgebiet Deutschlands im Regierungsabkommen nur auf der Grundlage des Gesamtkonzepts Elbe möglich sind.

Feste Fahrrinnenparameter können an einem freifließenden Gewässer nicht vereinbart werden, weil diese an einem freifließenden Gewässer von der zukünftigen Niederschlags- und Abflussentwicklung sowie der Veränderungen im Gewässerbett abhängig sind und deshalb fortgeschrieben werden müssen (alle zehn Jahre).

4. Welche Verpflichtungen ergeben sich nach Meinung der Bundesregierung aus einem möglichen Regierungsabkommen für Deutschland und Tschechien jeweils?

Welche Kündigungsklausel ist vorgesehen?

Das Abkommen wird die in den beiden Staaten jeweils angestrebten Fahrrinnenparameter auf der Grundlage der jeweiligen nationalen Konzepte wiedergeben. Es wird ein gemeinsamer Ausschuss gegründet, der dem Austausch zwischen beiden Staaten dienen soll. Das Abkommen soll auf unbestimmte Zeit geschlossen werden. Jede Vertragspartei kann das Abkommen schriftlich kündigen.

5. Könnte der durch die Staustufe verursachte Eingriff in Natur und Landschaft nach Auffassung der Bundesregierung ausgeglichen werden?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 11 des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden) vom 30. Januar 2019 auf Plenarprotokoll 19/76, S. 8906 f. verwiesen.

6. Welchen konkreten Inhalt hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Geschäftsordnung des Anschlussprozesses des Gesamtkonzepts Elbe vom 25. Januar 2019?

Die Geschäftsordnung regelt den Folgeprozess (u. a. die Prinzipien der Arbeitsweise und die jeweiligen Beteiligungsprozesse) zur Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe (GKE). Sie wurde unter aktiver Mitwirkung von Umwelt- und Wirtschaftsverbänden von den Elbeanliegerländern und dem Bund entwickelt und verabschiedet.

7. Welche Baumaßnahmen werden 2019 und 2020 nach Kenntnis der Bundesregierung an der Elbe umgesetzt?

Welche konkreten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen werden derzeit entwickelt?

Hat die Bundesregierung Kenntnis von entsprechenden Planfeststellungsverfahren?

Welche Maßnahmen werden zur Baureife geführt?

Die nachfolgende Auflistung enthält die seitens der WSV geplanten Baumaßnahmen im Rahmen der Unterhaltung (Instandsetzung bestehender Bauwerke) entlang der Elbe.

WSA Dresden:

- |                           |  |
|---------------------------|--|
| – El-km 36,864 - 37,271   | Deckwerkinstandsetzung<br>(Ausführung bis in 2020)                   |
| – El-km 108,400           | Böschungssanierung „Pegel Riesa“<br>(Ausführung 2019)                |
| – El-km 130,085 - 130,488 | Buhneninstandsetzung 8 Buhnen<br>(Ausführung bis in 2020)            |
| – El-km 169,437 - 177,481 | Buhneninstandsetzung zehn Buhnen<br>(Ausführung 2019)                |
| – El-km 190,051 - 193,919 | Buhneninstandsetzung in der Vorplanung<br>für 2020                   |
| – El-km 200,760 - 202,226 | Buhneninstandsetzung 8 Buhnen<br>(Ausführung bis in 2020)            |
| – El-km 225,800 - 227,900 | Deckwerkinstandsetzung inkl. 11 Grund-<br>schwelle (Ausführung 2019) |
| – El-km 232,300 - 232,900 | Deckwerkinstandsetzung (Ausführung 2019)                             |
| – El-km 256,080 - 257,880 | Deckwerkinstandsetzung in Vorplanung<br>für 2020                     |
| – El-km 275,000 - 280,000 | Buhneninstandsetzung 14 Buhnen<br>(Ausführung bis in 2020)           |
| – El-km 275,000 - 280,000 | Buhneninstandsetzung in Vorplanung für 2020                          |

WSA Magdeburg:

- |                           |  |
|---------------------------|--|
| – El-km 332,800 - 343,900 | Instandsetzung von drei Buhnen der<br>Schadensklassen 1 und 2  |
| – El-km 340,000           | Deckwerksinstandsetzung bei Glindenberg  |
| – El-Km 338,000           | Wiederherstellung des südlichen<br>Abflussgerinnes der Hochwasser-<br>entlastungsanlage des Mittellandkanals |

- El-km 370,800 - 371,400 Deckwerksinstandsetzung
- El-km 421,800 - 422,200 Deckwerksinstandsetzung
- El-km 343,900 - 422,800 Instandsetzung von vier Bühnen der Schadensklassen 1 und 2
- El-km 422,800 - 502,250 Instandsetzung von 58 Bühnen der Schadensklassen 1 und 2

## WSA Lauenburg:

- El-km 506,000 - 507,000 Instandsetzung von sieben Bühnen
- El-km 554,000 - 555,000 Instandsetzung von sieben Bühnen
- El-km 577,000 - 579,000 Instandsetzung von bis zu 12 Bühnen
- El-km 598,000 - 600,000 Instandsetzung von vier Bühnen
- El-km 570,000 - 573,000 Instandsetzung von bis zu zehn Bühnen
- El-km 585,000 - 586,000 Kolkverbau
- El-km 502,000 - 566,000 Instandsetzung von bis zu 15 Bühnen
- El-km 578,000 Deckwerksinstandsetzung

In 2019/2020 werden keine planfeststellungsbedürftigen Maßnahmen durch die WSV an der deutschen Binnenelbe umgesetzt.

8. Welche konkreten Fragestellungen hinsichtlich langfristiger Entwicklungsziele werden im Anschlussprozess des Gesamtkonzeptes Elbe behandelt?

Die Entwicklungsziele für den Anschlussprozess ergeben sich aus der durch das GKE vorgegebenen Leitlinie. Diese gliedert sich in fünf Themenfelder:

- „Erosionsbekämpfung und Geschiebehaushalt“,
- „Verbesserung des Hochwasserschutzes, Wasserrückhalt, Wasserhaushalt“,
- „Reduzierung der Stoffeinträge“, „Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse“ und
- „Erhaltung und Wiederherstellung von Habitaten und Lebensraumtypen in Gewässer, Ufer und Aue“.

Ergänzend erfolgt im Themenfeld „Z“ die Prüfung weiterer Ziele. Alle hier benannten Themen sind Gegenstand des Anschlussprozesses.

9. Welche Ergebnisse konnten nach Kenntnis der Bundesregierung bis Ende 2018 vorgelegt werden, wie es das Gesamtkonzept Elbe vorsieht?

Gibt es einen Zeit- und Arbeitsplan für das weitere Vorgehen?

Die Maßnahmenumsetzungen und Zeitvorgaben zum Gesamtkonzept wurden unter der Voraussetzung von ausreichend verfügbarem Planungs- und Umsetzungspersonal formuliert. Nach Abschluss der Personalgewinnung wird ein Zeit- und Arbeitsplan erstellt.

10. Welche Ergebnisse brachte nach Kenntnis der Bundesregierung der Untersuchungsauftrag zur Erarbeitung von Szenarien zum Stopp der Erosion an unabhängige wissenschaftliche Einrichtungen?

Beziehungsweise wann ist mit den Ergebnissen von welcher Einrichtung zu rechnen?

11. Inwiefern wurde nach Kenntnis der Bundesregierung das Sohlstabilisierungskonzept und die entsprechenden Maßnahmen an das übergeordnete Ziel des Stopps und der Umkehr der Sohlerosion angepasst?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Definiertes Ziel des GKE ist unter anderem die Reduzierung der Erosion. Ein darüber hinaus gehendes Ziel in Richtung Stopp oder Rückführung der Erosion an der Elbe steht unter dem Vorbehalt des Ergebnisses der noch zu beauftragenden Untersuchungen und der sich daraus für den Bund und die Länder ergebenden Schlussfolgerungen. Hierzu befindet sich derzeit ein zwischen dem Bund und den Ländern zu entwickelnder Untersuchungsauftrag in der Erarbeitung.

12. Wie wird nach Planung der Bundesregierung mit offenen Fragen aus dem Gesamtkonzept umgegangen?

Wie werden diese bearbeitet?

Offene Fragen sind im Themenfeld „Z“ Zukunftsbetrachtungen des GKE aufgenommen und werden im Anschlussprozess sukzessive bearbeitet.

13. In welchen konkreten Arbeitsbereichen in welchen Behörden sind die 34,5 neu geschaffenen Stellen angesiedelt, und wie ist der Stand (Pressemitteilung 28. Januar 2019 Projektseite Gesamtkonzept Elbe)?

Anzahl	Behörde	Verwendungszweck	Besetzungsstand	
8,0	GDWS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fachaufsicht freifließende Flüsse</li> <li>ökol. Begleitung</li> <li>rechtl. Begleitung</li> <li>Planfeststellung</li> <li>administrative Unterstützung</li> </ul>	3,0	besetzt bzw. Besetzung steht bevor
			2,0	lfd. Auswahlverfahren
			3,0	Vorbereitung Ausschreibungsverfahren
7,0	WSA Lauenburg	GKE-Projektentwicklung	1,0	besetzt
			1,0	lfd. Auswahlverfahren
			5,0	Vorbereitung Ausschreibungsverfahren
6,0	WSA Magdeburg	GKE-Projektentwicklung	3,0	lfd. Auswahlverfahren
			3,0	Vorbereitung Ausschreibungsverfahren
9,5	WSA Dresden	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projektleitung</li> <li>GKE-Projektentwicklung</li> </ul>	1,5	besetzt
			1,0	lfd. Ausschreibungsverfahren
			7,0	Vorbereitung Ausschreibungsverfahren
2,0	BAW	Flussbau	2,0	besetzt bzw. Besetzung steht bevor
2,0	BfG	Ökologische Grundsatzfragen	1,0	besetzt
			1,0	lfd. Auswahlverfahren
<b>34,5</b>				

14. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der erforderliche Personal- und Sachmittelbedarf für die Umsetzung des Gesamtkonzeptes?

Welche Mittel wurden für welche Projekte in welchem Zeitrahmen im Haushalt verankert?

Wie wird die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Ländern im Rahmen des Gesamtkonzepts Elbe geregelt?

Der zusätzlich erforderliche Personalbedarf für die durch den Bund im Rahmen des GKE umzusetzenden Maßnahmen wurde mit 34,5 Dienstposten ermittelt. Davon entfallen 30,5 Dienstposten auf die WSV und jeweils zwei Dienstposten auf die Bundesanstalt für Wasserbau und die Bundesanstalt für Gewässerkunde. Mit dem neuen Planungspersonal und nach Erstellung eines Zeit- und Maßnahmenplanes, erfolgt die Ermittlung des konkreten Sachmittelbedarfs mit den jeweils notwendigen Haushaltsanmeldungen. Die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Ländern ergibt sich aus dem GKE selbst, der Geschäftsordnung und den jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen.

15. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung die weitere Beteiligung der beratenden Wirtschafts- und Umweltverbände, Bürgerinitiativen und Kirche ausgestaltet?

Dies ist in der Geschäftsordnung des GKE geregelt.

16. Wie gestaltet sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zusammenarbeit mit den Bundesländern zur Sohlstabilisierung?

Das Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe wurde vom Bund gemeinsam mit den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt entwickelt. Die Umsetzungsplanungen erfolgen in einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt.

17. Welche Maßnahmen zur Auenrenaturierung wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von welchen Ländern bereits eingereicht?

20. Welche Renaturierungsmaßnahmen werden derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung an der Elbe wo durchgeführt und vorbereitet?

Die Fragen 17 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Renaturierungsmaßnahmen werden im Rahmen der Aufstellung der Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme zur Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie in Verantwortung der Länder erarbeitet.

18. Welche Möglichkeiten haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Bundesländer, Vorschläge für Maßnahmen zur Sohlstabilisierung sowie zur Renaturierung in das GKE einzubringen oder selbst umzusetzen?

Das GKE ist ein gemeinsames Konzept des Bundes und der Länder. Die Maßnahmenplanungen zur Sohlstabilisierung und zu Renaturierungen erfolgen im Rahmen der jeweiligen gesetzlichen Zuständigkeiten und in Koordinierung über die „Bund-Länder-Kommission“ (BLK) und ggf. notwendige Unterstrukturen.

19. Welche Gewässerabschnitte der Elbe eignen sich nach Auffassung der Bundesregierung für welche Renaturierungs- bzw. Naturschutzmaßnahmen?

Es wird auf die Beschlussempfehlung und den Bericht des Ausschusses Verkehr und digitale Infrastruktur vom 21. Juni 2017 (Bundestagsdrucksache 18/12844) verwiesen.

Renaturierungsmaßnahmen, auch Auenrenaturierungen, werden im Rahmen der Aufstellung der Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verantwortung der Länder erarbeitet.

21. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Zustand der Auen (Umfang Überschwemmungsflächen, Auenverlust, Auenzustand, Nutzungsformen) entlang der Elbe seit 2002 jeweils in den einzelnen Bundesländern entwickelt?

An der Elbe wurden im Zeitraum von 2002 bis 2018 sieben Deichrückverlegungen umgesetzt, darunter die bundesweit größten Maßnahmen. Dabei wurden 1539 Hektar überschwemmbarer Auenfläche zurückgewonnen. Maßnahmen wurden in den Ländern Brandenburg (eine Maßnahme), Mecklenburg-Vorpommern (eine Maßnahme), Niedersachsen (eine Maßnahme) und Sachsen-Anhalt (vier Maßnahmen) umgesetzt. Die Umsetzung von Projekten aus dem Nationalen Hochwasserschutzprogramm und dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ wird künftig zu einer weiteren Rückgewinnung von natürlichen Überflutungsräumen an der Elbe beitragen. Durch die Maßnahmen hat sich der Auenzustand an der Elbe lokal im Bereich der Renaturierung verbessert.

Der erste Auenzustandsbericht des Bundes wurde im Jahr 2009 vorgelegt. Für 2020 ist eine Fortschreibung der bundesweiten Ergebnisse zum Auenzustand geplant.

22. Welche konkreten Maßnahmen des Förderprogramms Blaues Band werden nach Kenntnis der Bundesregierung an der Bundeswasserstraße Elbe an welchen Elbestrecken durch wen durchgeführt?

Das Förderprogramm Auen des BMU im Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ (BBD) ist zum 1. Februar 2019 in Kraft getreten. Der Beginn erster Maßnahmen an Bundeswasserstraßen und in deren Auen ist ab Herbst 2019 geplant.

23. Wie hat sich der Zustand der Biodiversität nach Kenntnis der Bundesregierung entlang der Elbe in den letzten 30 Jahren entwickelt, und welche Elbestrecken weisen aus welchen Gründen hohe Artenverluste auf (bitte auch die betroffenen Arten auflisten)?

Der Bundesregierung liegen zur Veränderung der Biodiversität entlang der Elbe in den letzten 30 Jahren keine eigenen Erkenntnisse vor, da die Zuständigkeit aufgrund der Vollzugszuständigkeit für Naturschutzbelange bei den Ländern liegt.

24. Inwieweit ist die Elbe nach Kenntnis der Bundesregierung in Sachsen von der Sohlerosion in welchem Umfang betroffen, und welche Ursachen sieht die Bundesregierung dafür?

Die definierte Erosionsstrecke an der Elbe liegt im Bereich zwischen El-km 120 bis El-km 290. Der Elbabschnitt von El-km 120 bis ca. El-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 bedingt durch Staustufen und Querbauwerke im Oberlauf und den einmündenden Nebengewässern der Elbe, Nutzungsänderungen im Einzugsgebiet der Elbe, der Verengung und Festlegung des Hochwasserbettes durch Deichbau, der Verengung des Mittelwasserbettes durch Regelungsbauwerke. Auch Vorlandaufhöhungen in Folge der Ablagerung von Sedimenten nach Hochwassern sowie dichter Bewuchs der Vorländer führen zu einer überproportional stärkeren Belastung der Gewässersohle und in der Folge zu einer Verschärfung der Erosionsanfälligkeit.

25. In welchem Umfang sind der Bundesregierung ökologische Schäden bekannt, die durch die Sohlerosion, Flussbettvertiefung und Austrocknung der Auen in Sachsen ausgelöst wurden (bitte konkrete Elbestrecken und die entsprechenden Schäden benennen)?

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

26. Inwiefern wurden durch die Bundesregierung die sohlerosionsbedingten Grundwasserabsenkungen in den Elbauen quantitativ erfasst und mit welchen Resultaten ausgewertet?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor, da die Erfassung des Grundwassers in der Zuständigkeit der Länder liegt.

27. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausgaben für Verwaltung, Bau, Betrieb, Investition und Unterhaltung, die seit 2010 für die Elbe ausgegeben wurden, für 2019 im Etat stehen und für 2020 geplant sind (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
28. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Mittel, die konkret für die Unterhaltung der Elbe eingesetzt wurden, und für welche konkreten Unterhaltungsmaßnahmen wurden die Mittel eingesetzt (bitte ab 2010 aufgeschlüsselt nach Jahren inklusive Etat für 2019 und Planung für 2020 angeben)?

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

Jahr	ist [Euro]
2010	460 972 012,71
2011	53 983 829,52
2012	31 944 258,05
2013	22 687 224,81
2014	21 098 265,44
2015	18 502 767,61
2016*	9 365 911,75
2017	39 123 143,68
2018*	65 481 612,26
2019	170 884
2020	146 745

(Quelle: WSV)

\*Die Daten für das WSA Lauenburg waren aus technischen Gründen nicht verfügbar.

29. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Mittel, die konkret für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie an der Elbe eingesetzt wurden (bitte ab 2010 aufgeschlüsselt nach Jahren inklusive Etat für 2019 und Planung für 2020 angeben)?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben zu den von den Ländern eingesetzten Mitteln an der Elbe vor.

30. Wie hoch waren die Ausgaben der Bundesregierung für Ausbaumaßnahmen an der Bundeswasserstraße Elbe seit 2010 jährlich (bitte auch Vorbereitungen für Ausbaumaßnahmen z. B. Planungsleistungen einbeziehen)?

An der Elbe fand seit 2010 kein Ausbau statt.

31. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in den Jahren 2000, 2010 und sind aktuell im Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Dresden, im WSA Magdeburg und im WSA Lauenburg, einschließlich der Außenstellen beschäftigt, und wie ist deren Altersstruktur derzeit (bitte aufgeschlüsselt nach WSA und Außenstelle angeben)?

## Anzahl der Mitarbeiter einschließlich Außenstellen im WSA Dresden

31.12.2000	31.12.2010	heute
X	211	179

## Altersstruktur heute

	bis 30 Jahre	31 – 40 Jahre	41 – 50 Jahre	51 – 60 Jahre	über 60 Jahre
WSA Dresden	< 5	8	17	11	< 5
Außenstellen	16	18	38	51	15

## Altersstruktur 2010

	Anzahl				
	bis 30 Jahre	31 – 40 Jahre	41 – 50 Jahre	51 – 60 Jahre	über 60 Jahre
WSA Dresden	< 5	20	10	11	< 5
Außenstellen	13	49	48	50	< 5

## Anzahl der Mitarbeiter einschließlich Außenstellen im WSA Magdeburg

31.12.2000	31.12.2010	heute
X	398	294

## Altersstruktur heute

	Anzahl				
	bis 30 Jahre	31 – 40 Jahre	41 – 50 Jahre	51 – 60 Jahre	über 60 Jahre
WSA Magdeburg	5	18	19	13	5
Außenstellen	26	56	55	77	20

## Altersstruktur 31. Dezember 2010

	Anzahl				
	bis 30 Jahre	31 – 40 Jahre	41 – 50 Jahre	51 – 60 Jahre	über 60 Jahre
WSA Magdeburg	< 5	27	8	33	< 5
Außenstellen	38	93	79	106	7

Anzahl der Mitarbeiter einschließlich Außenstellen im WSA Lauenburg

31.12.2000	31.12.2010	heute
X	382	323

Altersstruktur heute

	Anzahl				
	bis 30 Jahre	31 – 40 Jahre	41 – 50 Jahre	51 – 60 Jahre	über 60 Jahre
WSA Lauenburg	7	7	21	26	6
Außenstellen	27	59	55	93	22

Altersstruktur 31. Dezember 2010

	Anzahl				
	bis 30 Jahre	31 – 40 Jahre	41 – 50 Jahre	51 – 60 Jahre	über 60 Jahre
WSA Lauenburg	5	31	28	26	< 5
Außenstellen	31	88	82	86	< 5

32. In welcher Höhe hat die Bundesregierung die Elbehäfen seit 1990 gefördert (bitte in Jahresscheiben und differenziert nach einzelnen Häfen und entsprechende Maßnahmen aufzuführen)?

Der Bund hat folgende Maßnahmen im Kombinierten Verkehr finanziell gefördert:

1. Hafen Aken

Maßnahme: Neubau des Containerhafens  
 Jahre: 2000 = 364 400,70 Euro;  
 2001 = 1 942 909,15 Euro;  
 2002 = 2 181 546,92 Euro.

2. Hafen Aken

Maßnahme: Ersatzbeschaffung Reach-Stacker  
 Jahre: 2006 = 180 625,00 Euro;  
 2007 = 148 786,29 Euro.

3. Dresden-Riesa

Maßnahme: Bau einer RoRo – Anlage (Roll on Roll off)  
 Jahre: 2006 = 3 006 511,20 Euro;  
 2007 = 245 829,49 Euro.

## 4. Magdeburg

Maßnahme: Neubau eines KV-Terminals  
 Jahre: 2004 = 2 000 000,00 Euro;  
 2005 = 2 500 000,00 Euro;  
 2006 = 5 813 050,00 Euro;  
 2007 = 2 249 500,00 Euro.

## 5. Dresden-Riesa

Maßnahme: Neubau eines Containerterminals Alter Hafen Riesa  
 Jahre: vsl. 2020/2021 = 18 850 249,26 Euro

33. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Umschlagsmengen per Binnenschiff der einzelnen sächsischen Häfen jeweils seit 2010 (bitte aufgeschlüsselt nach Häfen und Jahren angeben), wie ist die Entwicklung im Vergleich zur Gesamtgüterverkehrsentwicklung einzuordnen, und inwiefern besteht ein Zusammenhang zu den erreichten Fahrrinntiefen der jeweiligen Jahre?

## Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt

## Güterumschlag ausgewählter Häfen nach Berichtsjahren in Tonnen

Jahr	Hafen		
	Torgau	Dresden	Riesa
2010	46 535	49 218	135 335
2011	42 170	64 743	93 471
2012	19 528	60 303	93 762
2013	18 583	48 685	145 209
2014	9 809	50 500	58 924
2015	5 358	23 473	43 772
2016	-	40 134	42 147
2017	-	39 640	29 575
2018	-	27 151	34 190

Der Hafen Torgau wurde drei Jahre lang umgebaut, weshalb für diese Berichtsjahre (von 2016 bis 2018) keine Werte vorliegen. Erste Güterumschläge wurden dem Statistischen Landesamt des Freistaates Sachsen wieder im April 2019 gemeldet.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen hinsichtlich eines Vergleichs der Umschlagsmengen im Vergleich zur Gesamtgüterverkehrsentwicklung und hinsichtlich eines Zusammenhangs zu den erreichten Fahrrinntiefen vor.

34. Für welche Bauvorhaben beabsichtigt die Bundesregierung eine Förderung der Elbehäfen (bitte differenziert nach einzelnen Hafen und Umfang je Maßnahme aufzuführen)?

Der Bundesregierung liegen keine Förderanträge vor.

35. Wie wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Unterhaltungsmaßnahmen artenschutzrechtlich geprüft, und welche naturschutzrechtlichen Bedenken gab es jeweils Seitens der Naturschutzbehörden?

Die artenschutzrechtlichen Regelungen gelten für die WSV sowohl bei der verkehrlichen Unterhaltung nach Bundeswasserstraßengesetz als auch im Rahmen der rein wasserwirtschaftlichen Unterhaltung nach Wasserhaushaltsgesetz.

Vor der Umsetzung von verkehrlichen Unterhaltungsmaßnahmen prüft die WSV die artenschutzrechtlichen Vorschriften im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde des Landes eigenverantwortlich. Im Rahmen von rein wasserwirtschaftlichen Unterhaltungsmaßnahmen bedarf es bei Konflikten mit dem Artenschutz einer entsprechenden Ausnahmegenehmigung oder Befreiung der zuständigen Landesbehörde.

36. Inwieweit können nach Kenntnis der Bundesregierung durch Vertiefungen der Fahrrinne oder sonstige Unterhaltungsmaßnahmen die Altsedimente und deren Schadstoffbelastungen wieder freigelegt bzw. mobilisiert werden, und welche Folgen für die Biodiversität erfolgen?
37. Welche Kosten werden nach Kenntnis der Bundesregierung zur fachgerechten Entsorgung der Altsedimente als Sondermüll entstehen, falls die Schifffahrtsrinne durchgängig auf die anvisierte ganzjährige Tiefe von 1,40 m vertieft wird?
38. Sollen nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für die Entsorgung der Altsedimente zur Herstellung der angestrebten Schifffahrtsrinnentiefe allein aus Finanzmitteln der Bundesrepublik Deutschland beglichen werden oder beteiligt sich die Tschechische Republik in angemessener Weise daran?

Die Fragen 36 bis 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Sedimente des Gewässerbettes der freifließenden Elbe setzen sich in Abhängigkeit des Streckenverlaufes aus sandig/kiesigem Material zu jeweils unterschiedlichen Anteilen zusammen. Die Gewässersohle ist ein naturgemäß hochdynamischer Gewässerbereich der in kontinuierlicher Umbildung/Veränderung ist. Eine Belastung durch Altsedimente im Fahrrinnenbereich ist daher nicht gegeben.

Für gegebenenfalls notwendige Maßnahmen im Bereich der Buhnenfelder, so z. B. für Maßnahmen, die der Zielerreichung der WRRL dienen (z. B. stärkere Dynamisierung der Buhnenfelder), erfolgt die Maßnahmenumsetzung, wenn sie mit Eingriffen in Sedimente verbunden ist, gemäß der für die Bundeswasserstraßenverwaltung maßgeblichen „Handlungsanweisung Baggergut“.

39. An wie vielen Tagen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der GIW2010 (Gleichwertiger Wasserstand) in den Jahren 2010 bis 2018 jeweils unterschritten (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren darstellen)?
40. Welche Ursachen sieht die Bundesregierung für die Unterschreitung der Zielvorgaben des GIW2010 jeweils in den betroffenen Jahren?
41. Wie schätzt die Bundesregierung die Erreichbarkeit der Zielvorgaben für die Einhaltung des GIW2010 in den kommenden zehn, 20 und 50 Jahren ein, und mit welcher Begründung?

Die Fragen 39 bis 41 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der gleichwertige Wasserstand GIW2010 wurde für die deutsche Binnenelbe von El-Km 0,0 bis El-Km 560,0 in 100m-Abständen ermittelt. Dies erfordert die Auswertung von ca. 16 352 000 Einzelwerten ( $560 \cdot 10 \cdot 365 \cdot 8$ ). Dies ist in dem zur Verfügung stehenden Zeitraum zur Beantwortung von parlamentarischen Fragen nicht möglich.

Der für die deutsche Binnenelbe aktuell gültige gleichwertige Wasserstand „GIW2010“ dient als normierte Grundlage dem Ziel, entlang des Flusses bei gegebenem Abfluss gleichwertige Schifffahrtsverhältnisse in Bezug auf ein definiertes Tiefenziel zu gewährleisten. Der GIW ist kein Zielwasserstand den es zu erreichen oder einzuhalten gilt. Der GIW wird auf der Grundlage einer möglichst langen zurückliegenden Abflussreihe (mind. 20-jährig) ermittelt, um daraus abgeleitet für eine kommende Zeitperiode als Bezugsgrundlage zu dienen.

In Zeitintervallen von zehn Jahren erfolgt im Auftrag der WSV die Überprüfung des GIW durch die Bundesanstalt für Wasserbau und die Bundesanstalt für Gewässerkunde. Sollten sich infolge geänderter hydromorphologischer Verhältnisse (verändertes Wasserdargebot, Erosion, Sedimentation) oder baulicher Änderungen notwendige Anpassungen ergeben, erfolgt die notwendige Überarbeitung.

42. Welche Maßnahmen der Niedrigwasseroptimierung stehen nach Auffassung der Bundesregierung nicht im Widerspruch zu den Zielsetzungen des Stopps und der Umkehr der Sohlerosion, den Zielsetzungen von Natura 2000 und der Wasserrahmenrichtlinie, und mit welcher Begründung?
43. Welche Maßnahmen der Niedrigwasseroptimierung sind nach Einschätzung der Bundesregierung möglicherweise problematisch in Bezug auf die Zielsetzungen des Stopps und der Umkehr der Sohlerosion, den Zielsetzungen von Natura 2000 und der Wasserrahmenrichtlinie?
44. Welche Maßnahmen der Niedrigwasseroptimierung stehen nach Auffassung der Bundesregierung im Widerspruch zu den Zielsetzungen des Stopps und der Umkehr der Sohlerosion, den Zielsetzungen von Natura 2000 und der Wasserrahmenrichtlinie?
45. Welche Maßnahmen zum Stopp und zur Umkehr der Sohlerosion, den Zielsetzungen von Natura 2000 und der Wasserrahmenrichtlinie sind nach Auffassung der Bundesregierung möglicherweise problematisch zu den Zielsetzungen der Niedrigwasseroptimierung?

Die Fragen 42 bis 45 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem GKE dürfen Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele einzelner Themenfelder nicht die Ziele andere Themenfelder behindern. Vor diesem Hintergrund

erfolgte die Erarbeitung der Maßnahmenoptionen, zu denen auch die der Niedrigwasseroptimierung und Maßnahmen zur Förderung der Ziele von Natura 2000 oder der WRRL gehören, auf der Grundlage einer Konflikt- und Synergieanalyse. Im nun folgenden Anschlussprozess werden die konkreten Maßnahmenplanungen durchgeführt.

46. Sieht die Bundesregierung, ähnlich wie die sächsische Staatsregierung (Große Anfrage Drucksache 6/13315, Seite 19, Antwort zu Frage 8), die ganzjährige Schifffahrt der Elbe aufgrund der Berücksichtigung des natürlichen Wasserangebotes als verzichtbar an?

Wenn ja, inwiefern berücksichtigt dies die Bundesregierung bei ihren Maßnahmen zur Niedrigwasseroptimierung?

Wenn nein, warum nicht?

Jahreszeitlich bedingte mögliche Eisbildungen haben zur Folge, dass eine ganzjährige durchgängige Schifffahrt auf der Elbe nicht gegeben ist. Veränderungen im Wasserangebot haben darüber hinaus Auswirkungen auf das Maß der Nutzbarkeit der Wasserstraße Elbe. Dies gilt gleichermaßen für Hochwasser- wie für Niedrigwassersituationen. Ziel der Niedrigwasseroptimierung ist es, der Schifffahrt möglichst gleichwertige Schifffahrtsverhältnisse über den gesamten Streckenverlauf der internationalen Wasserstraße Elbe zur Verfügung stellen zu können.

47. Welche öffentlichen Investitionen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1992 in die Förderung der touristischen Schifffahrt, getrennt nach Personenschifffahrt (Fahrgastschifffahrt und Fahrgastkabinenschifffahrt) und Sportschifffahrt (aufgeschlüsselt in motorbetriebene und muskelbetriebene Boote) entlang der Elbe getätigt?

Hierzu liegen der Bunderegierung keine eigenen Informationen vor.

48. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Personenschiffe und Sportboote, die jährlich die Elbe nutzen (Zählstelle Magdeburg, in den letzten zehn Jahren)?

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Fahrgastschiffe/ FGKS</b>	757	1454	1514	1303	1610	1527	1395	1386	1399	1347
<b>Sportfahrzeuge</b>	4248	4024	3312	3421	3089	2673	2871	3797	3913	5327

49. Wie viele Personen nutzen nach Kenntnis der Bundesregierung die Angebote der Personenschifffahrt pro Jahr?

Hierzu liegen der Bunderegierung keine eigenen Informationen vor.

50. Welche Informationen über die Nutzung der Elbe durch Paddlerinnen und Paddler und Ruderboote liegen der Bundesregierung vor, und welche Infrastrukturen existieren dafür?

Hierzu liegen der Bunderegierung keine eigenen Informationen vor.

51. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Umsatzvolumen in Millionen Euro, das durch Personenschifffahrt bzw. Sportschifffahrt entlang der Elbe realisiert wird?

Hierzu liegen der Bunderegierung keine eigenen Informationen vor.