

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 2691
des Abgeordneten Michael Jungclaus
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 5/6819

Wortlaut der Kleinen Anfrage 2691 vom 11.02.2013

Zukunft der Elbe

Am 06.12.2012 fand ein von BMVBS und BMU initiiertes Runder Tisch zum Gesamtkonzept Elbe beim Wasser- und Schifffahrtsamt in Berlin statt, bei dem ein gemeinsames Eckpunktepapier des Bundes und der Länder vorgestellt wurde.

Das Eckpunktepapier enthält Aussagen zur Bedeutung der Elbe als Binnenwasserstraße sowie als Natur- und Kulturlandschaft, zu Grundsätzen der Zusammenarbeit sowie zu verkehrlichen, wasserwirtschaftlichen, ökologischen und kommunikativen Zielen.

Die Unterhaltungskosten für die Elbe betragen jährlich 40 Millionen Euro. Gleichzeitig ist die Binnenschifffahrt von Abgaben befreit. Beim Europäischen Gerichtshof läuft derzeit eine Klage der Europäischen Kommission gegenüber Deutschland zu nicht kostendeckenden Wasserdienstleistungen nach der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie, zu denen auch die Benutzung von Fließgewässern als Transportwege zählt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Was sind die Erkenntnisse und Ergebnisse des Runden Tisches zum Gesamtkonzept Elbe am 06.12.2012?
2. Wie ist die Position der Landesregierung zu weiteren Ausbaumaßnahmen der Elbe (auch im Hinblick auf den Elbeseitenkanal) und wie begründet sie diese? Wie beurteilt die Landesregierung diesbezüglich die Vereinbarkeit mit der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie?
3. Welche inhaltlichen und finanziellen Beteiligungen können auf das Land Brandenburg bei der Erarbeitung und Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe zukommen?
4. Wie hat sich das Gütertransportaufkommen auf dem Brandenburgischen Abschnitt der Elbe in den letzten zehn Jahren entwickelt? Wie beurteilt die Landesregierung die bisherige Entwicklung und zukünftige Potenziale unter Einbeziehung des gesamten Verkehrsnetzes (auch Schiene und Straße)? Wie schätzt die Landesregierung vor diesem Hintergrund die Notwendigkeit weiterer Ausbaumaßnahmen der Elbe ein?

5. Wie entwickelte sich die Nutzung und Auslastung des Hafens Wittenberge und Mühlberg in den vergangenen zehn Jahren?
6. Wie haben sich die Niedrigwasserstände der Elbe innerhalb der letzten 20 Jahre verändert? In welchem Umfang konnte jeweils das Ziel einer Fahrrinntiefe von mindestens 1,6 m an 345 Tagen im Jahr erreicht werden? Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung daraus?
7. Welche Auswirkungen wird perspektivisch die Aufgabe von Braunkohletagebauen in der Lausitz auf die Niedrigwasserabflüsse und damit auf die Fahrrinntiefe haben und welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung daraus insbesondere zur Beschiffbarkeit? Welche Entwicklungen sind weiterhin diesbezüglich in Folge des Klimawandels zu erwarten?
8. Welche Maßnahmen sind in den nächsten Jahren am Elbeabschnitt in Brandenburg zum Schutz und zur Entwicklung der Natura2000-Gebiete und des Biosphärenreservates Elbe sowie zur Umsetzung der Europäischen Wasser-Rahmenrichtlinie und der Nationalen Strategie zur Biologischen Vielfalt geplant?
9. Welche Position hat die Landesregierung zu der abgabefreien und daher nicht kostendeckenden Wasserdienstleistung „Benutzung von Fließgewässern als Transportwege“? Wie hat sie ihre Position bisher eingebracht und welche Konsequenzen hätte ein Gerichtsurteil zugunsten der Europäischen Kommission für Brandenburg?
10. Welche weiteren Positionen und Forderungen wird die Landesregierung am 5.3.2013 auf der Magdeburger Flusskonferenz Elbe des BMVBS/BMU vertreten?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Was sind die Erkenntnisse und Ergebnisse des Runden Tisches zum Gesamtkonzept Elbe am 06.12.2012?

Zu Frage 1:

Im Rahmen der Veranstaltung des „Runden Tisches“ am 06.12.2012 erfolgte ein konstruktiver inhaltlicher Meinungsaustausch. Substanziell neue Erkenntnisse konnten nicht festgestellt werden. Es wurde übereinstimmend eingeschätzt, dass es möglich ist, gute verkehrliche Bedingungen mit wasserwirtschaftlichen und ökologischen Belangen an der Elbe vereinbar zu gestalten.

Es ist absehbar, dass ein gemeinsames Eckpunktepapier von Bund und Ländern als Arbeitsgrundlage zum Gesamtkonzept Elbe in Kürze verabschiedet werden kann.

Frage 2:

Wie ist die Position der Landesregierung zu weiteren Ausbaumaßnahmen der Elbe (auch im Hinblick auf den Elbeseitenkanal) und wie begründet sie diese? Wie beurteilt die Landesregierung diesbezüglich die Vereinbarkeit mit der Europäischen Wasser-Rahmenrichtlinie?

Zu Frage 2:

Nach dem abgestimmten Eckpunktepapier wird es keinen Ausbau allein zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse geben, d. h. Verkehrsbaumaßnahmen an der Elbe sollen nur zulässig sein, wenn damit positive Effekte für einen weiteren Bereich, z. B. Ökologie oder Wasserwirtschaft verbunden sind.

Die Vereinbarkeit zur Europäischen Wasserrahmenrichtlinie ist gegeben.

Die Schifffahrtsverhältnisse auf dem Brandenburgischen Abschnitt der Elbe sind von existenzieller Bedeutung für die Erreichbarkeit des öffentlichen Binnenhafens Wittenberge. Der Elbeseitenkanal kann die Erschließungs- und Verbindungsfunktion der Elbe in diesem Fall nicht erfüllen.

Frage 3:

Welche inhaltlichen und finanziellen Beteiligungen können auf das Land Brandenburg bei der Erarbeitung und Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe zukommen?

Zu Frage 3:

Das Land Brandenburg war über eine gemeinsame Bund/Länder AG an der Erarbeitung der Eckpunkte für das Gesamtkonzept Elbe beteiligt. Auf der Grundlage der Eckpunkte können keine Aussagen zu einer finanziellen Beteiligung des Landes getroffen werden.

Die Grundsätze zur Zusammenarbeit von Bund und Bundesländern bei der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes sollen bis zum Herbst 2013 erstellt werden. Erst dann können Ableitungen zu inhaltlichen und finanziellen Beteiligungsnotwendigkeiten für das Land Brandenburg ermittelt werden.

Frage 4:

Wie hat sich das Gütertransportaufkommen auf dem Brandenburgischen Abschnitt der Elbe in den letzten zehn Jahren entwickelt? Wie beurteilt die Landesregierung die bisherige Entwicklung und zukünftige Potenziale unter Einbeziehung des gesamten Verkehrsnetzes (auch Schiene und Straße)? Wie schätzt die Landesregierung vor diesem Hintergrund die Notwendigkeit weiterer Ausbaumaßnahmen der Elbe ein?

Zu Frage 4:

Das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg weist für das Elbegebiet Brandenburg 2003 ... 2012 folgende Daten zum Gütertransportaufkommen aus:

2003	862.000 t/a	2008	797.000 t/a
2004	982.000 t/a	2009	874.000 t/a
2005	1.044.000 t/a	2010	944.000 t/a
2006	1.039.300 t/a	2011	1.090.000 t/a
2007	1.159.100 t/a	2012	1.175.000 t/a

Generell weisen sämtliche Güterverkehrsprognosen eine Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens in Deutschland in den nächsten 10 ... 20 Jahren aus. Insofern wird sich auch das Güterverkehrspotenzial sowohl im Seehafen-Hinterlandverkehr, besonders in Form von Containertransporten, als auch in den anderen Güterverkehrsbereichen, z.B. Massengüter und Projektladungen der regionalen Wirtschaft für alle Verkehrsträger erhöhen.

Für das Land Brandenburg sind ökologisch verträgliche wasserbauliche Maßnahmen zur Vollendung der Niedrigwasserregulierung (sog. Reststrecke zwischen Dömitz und Hitzacker) aus den 1930er Jahren des vorigen Jahrhunderts, besonders für die Erreichbarkeit des neu geschaffenen öffentlichen Binnenhafens in Wittenberge, von großer Bedeutung.

Frage 5:

Wie entwickelte sich die Nutzung und Auslastung des Hafens Wittenberge und Mühlberg in den vergangenen zehn Jahren?

Zu Frage 5:

In Wittenberge war bis 2010 der alte Stadthafen in Betrieb. Im Jahr 2011 wurde der neue öffentliche Binnenhafen im Gewerbegebiet eröffnet. In Mühlberg wurde 2012 ein öffentlicher Binnenhafen in Betrieb genommen. 2012 wurden dort 500 t Projektladungen (Rotorblätter) umgeschlagen.

Güterumschlag öffentlicher Binnenhafen Wittenberge von 2003 ... 2012

2003	8.200 t	2008	7.300 t
2004	20.700 t	2009	7.700 t
2005	27.300 t	2010	6.600 t
2006	6.100 t	2011	61.200 t
2007	10.800 t	2012	70.000 t / 1.500 TEU (Container)

(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Frage 6:

Wie haben sich die Niedrigwasserstände der Elbe innerhalb der letzten 20 Jahre verändert? In welchem Umfang konnte jeweils das Ziel einer Fahrrinntiefe von mindestens 1,6 m an 345 Tagen im Jahr erreicht werden? Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung daraus?

Zu Frage 6:

Der Landesregierung liegen für die Bundeswasserstraße Elbe keine Daten zu Niedrigwasserständen, Fahrrinntiefen und deren Periodizität vor.

Ein neuer Bemessungswasserstand für die Elbe wird in Kürze von der WSV veröffentlicht.

Frage 7:

Welche Auswirkungen wird perspektivisch die Aufgabe von Braunkohletagebauen in der Lausitz auf die Niedrigwasserabflüsse und damit auf die Fahrrinntiefe haben und welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung daraus insbesondere zur Beschiffbarkeit? Welche Entwicklungen sind weiterhin diesbezüglich in Folge des Klimawandels zu erwarten?

Zu Frage 7:

Die Auswirkungen sind vorwiegend in Stauhaltungen der Flussgebiete anzutreffen. Erste Ergebnisse der KLIWAS-Untersuchungen (Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt – Entwicklung von Anpassungsstrategien) zeigen, dass sich die Abflussverhältnisse in der nächsten Generation nicht signifikant verändern werden.

Abflussminderungen der Spree infolge des Rückganges der Sumpfungswassermengen durch Aufgabe von Tagebauen haben auf den Wasserstand der Elbe auch bei Niedrigwasser keinen Einfluss. Der Niedrigwasserabfluss der Elbe liegt bei ca. 100 m³/s (MNQ Pegel Wittenberg = 136 m³/s), der abflusswirksame Anteil der Sumpfungswassereinleitung beträgt etwa 5 m³/s.

Durch den Klimawandel kann es vermehrt zu Niedrigwasser- und Hochwasserereignissen an der Elbe kommen. Über die Häufigkeit und Andauer von Trockenperioden und Starkniederschlagsereignissen und deren konkrete Auswirkungen auf die Beschiffbarkeit der Elbe, sind derzeit keine abschließenden Aussagen möglich. Für die regionale Ebene z.B. das Elbeeinzugsgebiet, sind frühestens zum Jahresende neue Erkenntnisse zu erwarten.

Frage 8:

Welche Maßnahmen sind in den nächsten Jahren am Elbeabschnitt in Brandenburg zum Schutz und zur Entwicklung der Natura2000-Gebiete und des Biosphärenreservates Elbe sowie zur Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie und der Nationalen Strategie zur Biologischen Vielfalt geplant?

Zu Frage 8:

Maßnahmen zur Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie können für den Koordinierungsraum Mittel-Elbe, Planungseinheit MEL PE08 "Elbe von Havelmündung bis Geesthacht" dem Maßnahmenprogramm der Flussgebietsgemeinschaft Elbe (2009) entnommen werden. Für den Bewirtschaftungszeitraum bis 2015 ist hier die Deichrückverlegung bei Lenzen einschließlich entsprechender Außenentwicklungsmaßnahmen benannt. Eine fachliche Untersetzung weiterer Maßnahmen (z.B. durch Gewässerentwicklungskonzepte) liegt noch nicht vor und sollte koordiniert für den gesamten Elbeabschnitt auch im Rahmen des Gesamtkonzeptes Elbe erfolgen.

Die Erarbeitung von Maßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung der Natura 2000-Gebiete im UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Brandenburg erfolgt im Rahmen der Natura 2000-Managementplanung, die im Zusammenhang mit der Pflege- und Entwicklungsplanung im Zeitraum von 2012 bis 2015 erstellt wird.

Das ressortübergreifende Maßnahmenprogramm Biologische Vielfalt 2020 für das Land Brandenburg wird derzeit erarbeitet und soll einen wirksamen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Nationalen Strategie leisten. Schwerpunkträume mit hoher Bedeutung für Arten, für deren Erhaltung eine besondere Verantwortung besteht, finden sich in den Nationalen Naturlandschaften Brandenburgs und damit auch im UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Brandenburg.

Frage 9:

Welche Position hat die Landesregierung zu der abgabefreien und daher nicht kostendeckenden Wasserdienstleistung „Benutzung von Fließgewässern als Transportwege“? Wie hat sie ihre Position bisher eingebracht und welche Konsequenzen hätte ein Gerichtsurteil zugunsten der Europäischen Kommission für Brandenburg?

Zu Frage 9:

Zunächst sollte der Status quo beibehalten werden. Eine Veränderung der gegenwärtigen Situation hinsichtlich der Erhebung von Schiffsabgaben für Fließgewässer kann nur im Kontext mit dem Abgabesystem zur Verkehrsinfrastruktur-

zung der übrigen Verkehrsträger erfolgen, damit die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt erhalten bleibt.

Wenn per Gerichtsbeschluss einseitig eine zusätzliche Kostenbelastung für die Binnenschifffahrt in dieser Hinsicht entsteht, wird das Verkehrsaufkommen auf der Elbe insgesamt sinken und z. B. die gerade aktuell im Steigen begriffene schiffsseitige Frequentierung des öffentlichen Binnenhafens Wittenberge abnehmen.

Frage 10:

Welche weiteren Positionen und Forderungen wird die Landesregierung am 5.3.2013 auf der Magdeburger Flusskonferenz Elbe des BMVBS/BMU vertreten?

Zu Frage 10:

Die Landesregierung sieht in dem zwischen Bund und Ländern abgestimmten Eckpunktepapier eine gute Grundlage für die weitere Arbeit an einem Gesamtkonzept für die Elbe. Im Sinne einer integrierten Bewirtschaftung ist bei allen Aktivitäten auch das Gebot der Hochwasserneutralität zu beachten. Das Eckpunktepapier gibt in ausgewogener Form die relevanten verkehrlichen, wasserwirtschaftlichen und ökologischen Belange wieder.