

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Eva Viehoff, Imke Byl und Meta Janssen-Kucz (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Die Elbvertiefung hat begonnen: Wie steht die Landesregierung dazu? (Teil 1)

Anfrage der Abgeordneten Eva Viehoff, Imke Byl und Meta Janssen-Kucz (GRÜNE), eingegangen am 30.09.2019 - Drs. 18/4696
an die Staatskanzlei übersandt am 02.10.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 17.10.2019

Vorbemerkung der Abgeordneten

Laut Wasserstraßen- und Schifffahrtverwaltung des Bundes (WSV) reduziert die aktuelle neunte Elbvertiefung dank eines intelligenten Managements die Fließgeschwindigkeit der Elbe, indem die Ablagerungen von Baggergut speziell im Fluss platziert werden. Die Frage, ob die Elbvertiefung überhaupt nötig ist, beantwortet der Leiter der WSV-Standorte Cuxhaven und Hamburg in einem Artikel der HAZ vom 26.09.2019 wie folgt: „Die Notwendigkeit ergebe sich daraus, dass die Vertiefung politisch entschieden worden ist.“ Naturschutzorganisationen und Bürgerinitiativen bewerten die Notwendigkeit anhand der Folgen für das Ökosystem Elbe mitsamt vorgelagertem Wattenmeer kritischer: Die Prognosen für einen erhöhten Containerumschlag hätten sich für 2018 nicht erfüllt. Aber dafür leide das Ökosystem Fluss massiv unter der Baggerei.

Vorbemerkung der Landesregierung

Fragen der ausbaubedingten Veränderungen der geplanten Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe waren wesentlicher Inhalt der Verhandlungen zwischen dem Bund und dem Land Niedersachsen über die Erteilung des Einvernehmens nach dem Bundeswasserstraßengesetz. Hydromorphologische und strombautechnische Aussagen wurden seitens des Vorhabenträgers anhand modellhafter Betrachtungen prognostiziert. Diese Prognosen wurden durch die Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und bildeten die Grundlage für die Erteilung des Einvernehmens durch die Einvernehmensbehörde des Landes Niedersachsen, den NLWKN. Die wasserwirtschaftlichen Belange Niedersachsens wurden in der Planfeststellung im gebotenen Umfang berücksichtigt.

1. Wie hat sich der Containerumschlag in den Seehäfen Niedersachsens und im Hamburger Hafen seit 2013 entwickelt (bitte auflisten nach Jahr und Hafen)?

Der Containerumschlag der niedersächsischen Seehäfen gemessen in TEU (20-Fuß-Standardcontainer) gliedert sich nach Hafen und Jahr wie folgt:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Brake	297	99	168	156	26	52
Cuxhaven	47.849	37.779	41.667	42.911	24.214	23.250
Emden	1.181	734	695	1.208	1.681	2.583
Leer	0	0	0	0	0	0
Oldenburg	0	0	0	0	0	0
Papenburg	0	0	0	0	0	0

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Stade	0	0	2	0	0	0
Wilhelmshaven	76.117	67.127	426.751	481.720	554.786	655.790

Für den Seehafen Nordenham wurde der Containerumschlag in Tonnen (t), nicht in TEU, erfasst. Er betrug 70 t im Jahr 2013, 2 976 t im Jahr 2014, 6 377 t im Jahr 2015, 37 167 t im Jahr 2016, 40 901 t im Jahr 2017 und 39 913 t im Jahr 2018.

Der Containerumschlag im Seehafen Hamburg gemessen in TEU betrug rund 9,26 Millionen TEU im Jahr 2013, 9,73 Millionen TEU im Jahr 2014, 8,82 Millionen TEU im Jahr 2015, 8,91 Millionen TEU im Jahr 2016 und 8,82 Millionen TEU im Jahr 2017. Im Jahr 2018 erreichte der Umschlag über 8,7 Millionen TEU.

2. Teilt die Landesregierung die Auffassung der WSV, dass die jetzige Art der Elbvertiefung tatsächlich die Fließgeschwindigkeit des Flusses verringert?

Die in der Anfrage zitierte Aussage der WSV ist hier nicht bekannt und kann in solch pauschaler Form auch nicht nachvollzogen werden. Zum Einfluss der geplanten Elbvertiefung auf die Fließgeschwindigkeiten wurde durch die Bundesanstalt für Wasserbau mit Gutachten BAW-Nr. A39550310062 festgestellt, dass die kurzfristige Reaktion des Systems gegenüber dem bisherigen Zustand lokal sowohl erhöhte als auch reduzierte Fließgeschwindigkeiten beinhaltet. Die mit der Vertiefung einhergehende Vergrößerung des Tidevolumens und Intensivierung der Strömungsgeschwindigkeiten soll hierbei durch die nachsteuerbare Reduzierung des Fließquerschnitts im Mündungsbereich, soweit möglich, kompensiert werden, wobei im Bereich der Einschnürung sowie auch in den nicht vertieften Bereichen von einer Erhöhung der Fließgeschwindigkeit gegenüber dem bisherigen Zustand ausgegangen wird und insgesamt eine leichte Erhöhung des Tidevolumens erfolgt. Die tatsächliche Entwicklung der Strömungsgeschwindigkeiten hängt u. a. vom Maß dieser Reduzierung ab.

3. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass die erneute Vertiefung der Elbe eine Verringerung der Verschlickung zur Folge hat, sich also positiv auswirkt (bitte entsprechende Daten anführen)?

Das vorgenannte BAW-Gutachten geht von einer Intensivierung der stromaufgerichteten Schwebstofftransporte stromauf der Rhinplate bis in den Lühebogen um 10 % aus (für Oberwasserabflüsse kleiner 750 m³/s). Die Auswirkungen dieser Abschätzung werden u. a. auch durch das dynamisch anzupassende Maß der Querschnittseinschnürung im Mündungsbereich, die gegebenenfalls erforderlichen Anpassungen der Unterhaltungsstrategie im Rahmen des Sedimentmanagements sowie die hydrologische Entwicklung beeinflusst. Eine pauschale Antwort ist daher nicht möglich.

(Verteilt am 18.10.2019)