

Der Staatsminister

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

Präsidenten des Sächsischen Landtages
Herrn Dr. Matthias Rößler
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Durchwahl
Telefon: 0351 564-80001
Telefax: 0351 564-80080

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
LS-1053/89/244-2022/6728

Dresden, 28. Februar 2022

Kleine Anfrage des Abgeordneten Marco Böhme (Die Linke)
Drs.-Nr.: 7/8919
Thema: Umwelt- und Klimaaspekte für und mit dem Schiffsgüterverkehr in Sachsen

Sehr geehrter Herr Präsident,

den Fragen sind nachfolgende Ausführungen vorangestellt:

„Die Binnenschifffahrt insbesondere im Güterverkehr kann dazu beitragen, dass CO₂ Emissionen im Verkehrsbereich reduziert werden. Allerdings benötigt der Schiffsgüterverkehr auch bestimmte umweltbedingte Voraussetzungen der Flussbeschaffenheit (Wassertiefe und Breite, Naturschutzaspekte, die durch ein hohes Verkehrsaufkommen negativ beeinflusst werden könnten, etc.).“

Namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Welche Rolle spielt der Schiffsgüterverkehr aus Sicht der Staatsregierung zur Minderung der CO₂-Emissionen in Sachsen und welche Bedeutung haben dabei konkret die Häfen Alberthafen Dresden-Friedrichstadt, Hafen Riesa und Hafen Torgau?

Die Binnenschifffahrt wird in der sächsischen Treibhausgasbilanz mit einem Anteil von unter einem Prozent ausgewiesen. Das Energie- und Klimaprogramm Sachsen 2021 (EKP) ebenso wie die neue sächsische Wasserstoffstrategie berücksichtigen die Minderung von CO₂-Emissionen im Schiffsverkehr durch die Substitution fossiler Energieträger durch erneuerbare Energieträger.

Über die Bedeutung der Häfen Alberthafen Dresden-Friedrichstadt, Hafen Riesa und Hafen Torgau zur Minderung von CO₂-Emissionen liegen der Staatsregierung keine Erkenntnisse vor.



Hausanschrift
Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Außenstelle
Ammonstraße 10
01069 Dresden

www.smwa.sachsen.de

Verkehrsbindung:
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien
3, 7, 8, 9 - Haltestelle Carolaplatz

* Information zum Zugang für verschlüsselte elektronische Dokumente unter www.smwa.sachsen.de/kontakt.htm

 poststelle@smwa-sachsen.de
de-mail.de

Frage 2: Welche konkreten CO₂-Minderungspotenziale werden mit welcher Auslastung der Häfen prognostiziert (bitte nach jeweiligem Verkehrsträger und jeweiligem Hafen-Standort unterteilen)?

Der Staatsregierung liegen keine Erkenntnisse über Prognosen zu CO₂-Minderungspotenzialen im Verhältnis zur Auslastung der Häfen vor.

Frage 3: Welche Risiken sieht die Staatsregierung für die sächsische Binnenschifffahrt im Zusammenhang mit erwartbaren Einflüssen des Klimawandels (insb. Niedrigwasser und Hochwasserereignisse) und welche Anpassungserfordernisse für den kurz-, mittel- und langfristigen Betrieb der Binnenschifffahrt ergeben sich daraus?

Der Abschlussbericht des Bundesverkehrsministeriums zu den Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt in Deutschland beinhaltet fachliche Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen des Forschungsprogramms KLIWAS¹. Weitere Analysen werden regelmäßig vom Bundesverkehrsministerium zur Ermittlung der Betroffenheit der Bundesverkehrsinfrastruktur durch den Klimawandel veranlasst und die Resultate im Kontext der Deutschen Anpassungsstrategie (unter anderem durch den DAS-Basisdienst „Klima und Wasser“²) zur Verfügung gestellt.

Der Wasserhaushalt im Elbeeinzugsgebiet ist bereits unter heutigen Klimabedingungen angespannt, da in vielen Regionen die potenzielle Verdunstung häufig das vorhandene Niederschlagsdargebot übersteigt. Besonders sichtbar wurden die Auswirkungen auf die hydrologische Situation bei der extremen und langanhaltenden Trockenwetterperiode der Jahre 2018 bis 2020 [siehe Internetpräsenz zum Niedrigwasser des Landeshochwasserzentrums (LHWZ) Sachsen³].

Zur Regulation der schwankenden Abflüsse wurden im Einzugsgebiet der Elbe bereits seit den 1960er Jahren zahlreiche Talsperren errichtet und Wasserüberleitungen geschaffen. Damit weist es die höchste Talsperrendichte aller europäischen Flussgebiete auf. Die Talsperrensteuerung sowie die Wasserbewirtschaftung in den Braunkohlentagebauen des Böhmisches Beckens beeinflussen maßgeblich das Wasserregime der Elbe und überlagern die Einflüsse klimabedingter Veränderungen zum Teil stark. Trotz dieser erschwerten Voraussetzungen haben die Analyse und Modellierung des Wasserhaushaltes im Elbeeinzugsgebiet im Rahmen von KLIWAS wichtige Grundlagen geschaffen und neue Erkenntnisse für die Zukunft geliefert.

Demnach sind im Flussgebiet der Elbe für die nahe Zukunft (bis 2050) zunächst keine eindeutigen Trends der Niederschlagsänderung erkennbar, wobei die Lufttemperatur bis zu +2 °C im Sommer beziehungsweise bis +3 °C im Winter ansteigen könne. Laut den Projektionen neigen die mittleren Abflüsse (MQ) im Sommer bis Mitte des Jahrhunderts

¹ KLIWAS-Abschlussbericht:

https://www.kliwas.de/KLIWAS/DE/Service/Downloads/Publikationen/abschlussbericht.pdf;jsessionid=B35455830217FA0551935A19AE495D1D.live11292?_blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 2. Februar 2022.

² Weitere Informationen unter <https://www.das-basisdienst.de/>, zuletzt abgerufen am 2. Februar 2022.

³ Informationen des LHWZ Sachsen zur Entwicklung des Niedrigwassers der letzten Jahre:

<https://www.wasser.sachsen.de/niedrigwasser-15753.html>, zuletzt abgerufen am 2. Februar 2022.

im Vergleich zum Referenzzeitraum zu leicht trockeneren Verhältnissen mit Werten zwischen -15 Prozent und +5 Prozent, während die Ergebnisse für das hydrologische Winterhalbjahr mit -10 Prozent bis +10 Prozent ebenso wie im Jahresmittel keine eindeutigen Tendenzen aufweist.

Mit Blick auf die Niedrigwasserabflüsse (NMQ) ist von vergleichsweise moderaten Änderungen auszugehen, die nicht wesentlich über die aus der Vergangenheit bekannte Schwankungsbreite hinausgehen. Für die nahe Zukunft zeigt sich bei einer Schwankungsbreite zwischen -10 Prozent bis +20 Prozent bezogen auf das Wasserhaushaltsjahr ein ebenso indifferentes Bild je nach Auswirkung der maximalen Klimaänderung an den jeweiligen Pegeln. Dies trifft in gleichem Maß auch für die Änderungen schiffahrtsrelevanter Kennwerte im Niedrigwasserbereich, wie die Unterschreitung kritischer Schwellenwerte, zu.

Für die ferne Zukunft (2071 bis 2100) zeichnen sich im Flussgebiet der Elbe deutlichere Trends bei den Niederschlägen ab. Die Projektionen zu den Niederschlägen zeigen für diesen Zeitraum eine Abnahme im Sommer und im Winter eine Zunahme bei weiter steigenden Temperaturen an. Für die mittleren Abflüsse des gesamten Jahres und mehr noch die des Sommerhalbjahres sind im Vergleich zum Referenzzeitraum eine überwiegend abnehmende Tendenz im Bereich von -30 Prozent bis +10 Prozent zu erwarten. Für den Winterzeitraum ist auch in der fernen Zukunft kein eindeutiger Trend, jedoch eine deutlich größere Bandbreite möglicher Zustände mit Werten zwischen -30 Prozent und +15 Prozent zum Vergleichszeitraum, erkennbar.

In Bezug auf die Niedrigwasserabflüsse ist mit Schwankungen zwischen -35 Prozent und +10 Prozent zu rechnen. Dies äußert sich ebenfalls in einer erheblich größeren Variabilität der schiffahrtsrelevanten Niedrigwasserkennwerte und der teils deutlichen Zunahmen der Anzahl von Unterschreitungstagen für kritische Schwellenwerte.

Die Untersuchungen zu den Entwicklungen der Hochwasserabflüsse im Elbegebiet ergaben ebenfalls kein eindeutiges Bild. In der nahen Zukunft ist allgemein mit höheren jährlichen Hochwasserabflüssen zu rechnen (vergleiche LAWA-Klimawandelbericht⁴). Der Anstieg setzt sich im weiteren Verlauf des Jahrhunderts deutlich abgeschwächt fort. Die Prognosen sind jedoch mit großen Unsicherheiten behaftet, welche maßgeblich von den zugrunde gelegten Betrachtungszeiträumen, Emissionsszenarien sowie den Einflüssen infolge der Wasserbewirtschaftung im Einzugsgebiet abhängen.

Insgesamt werden für die Binnenschifffahrt künftig somit weniger die vergleichsweise kurzzeitigen Hochwasserereignisse, sondern vielmehr die Auswirkungen der lang andauernden Niedrigwasserperioden von Relevanz sein.

Wie auch im KLIWAS-Synthesebericht vorgeschlagen, kann die Schifffahrt auf der Elbe auch bei niedrigen Wasserständen durch speziell an geringen Tiefgang angepasste Transportlösungen in Kombination mit einer abgestimmten Talsperrensteuerung weitgehend störungsfrei erfolgen. Bereits jetzt kommt Schiffstechnik mit flachgehenden Fahr-

⁴ LAWA-Klimawandelbericht: https://www.lawa.de/documents/lawa-klimawandel-bericht_2020_1618816705.pdf, zuletzt abgerufen am 2. Februar 2022.

zeugen zum Einsatz, welche eine möglichst von den natürlichen Wasserstandsschwankungen des Flusses unabhängigen Güter- und Warentransport in Form von Schubverbänden gewährleistet.

In Verbindung mit einer gezielten Speicherbewirtschaftung des tschechischen Talsperrensystems mit regelmäßigem Schwallbetrieb kann durch die schlagartige Abgabe größerer Wassermengen eine fließende Welle erzeugt werden, welche den Schiffsverkehr zumindest zeitweise erlaubt. Für eine bedarfsweise Nutzung dieser Option wäre eine weitergehende Abstimmung mit den Betreibern der tschechischen Talsperren für eine grenzüberschreitende Talsperrenbewirtschaftung erforderlich.

Frage 4: Wie bewertet die Staatsregierung die Luftschadstoffbilanz der Binnenschifffahrt im Vergleich zum Gütertransport per LKW (vor dem Hintergrund der aktuellen Erneuerungsrate der in Sachsen verkehrenden Binnenschiffe) und wie kann der Ausstoß von gesundheits- und umweltschädigenden Luftschadstoffen verringert werden?

Von einer Beantwortung des ersten Teils der Frage wird abgesehen. Die Frage stellt auf eine Bewertung durch die Staatsregierung ab, die durch die Staatsregierung nicht erfolgt ist. Vor diesem Hintergrund ist die Staatsregierung zur Abgabe einer Bewertung nicht verpflichtet.

Zur Beantwortung des zweiten Teils der Frage wird darauf verwiesen, dass die europäischen Emissionsanforderungen an neue Verbrennungsmotoren für Binnenschiffe seit dem 1. Januar 2017 in der Verordnung (EU) 2016/1628 vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG, festgelegt sind.

Der Ausstoß von gesundheits- und umweltschädlichen Luftschadstoffen kann darüber hinaus prinzipiell durch den Einsatz aller zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten und Entwicklungen zur Schadstoffminimierung verringert werden.

Frage 5: Mit welchen Maßnahmen stellt die Staatsregierung sicher, dass das Erreichen des guten ökologischen Zustands der Elbe durch den Betrieb der Binnenschifffahrt auch unter veränderten klimawandelbedingten Veränderungen nicht gefährdet wird?

In der Vergangenheit beschränkte sich die Zuständigkeit des Bundes als Eigentümer der Bundeswasserstraße Elbe lediglich auf die Gewährleistung der Schiffbarkeit sowie des ordnungsgemäßen Wasserabflusses. Diese wasserwirtschaftliche Unterhaltungspflicht wurde jedoch jüngst per Gesetz inhaltlich und räumlich ausgeweitet. Der Zuständigkeitsbereich umfasst nun das Gewässerbett sowie die angrenzenden Uferabschnitte bis zur Höhe des mittleren Hochwassers (MHW) oder, falls unterhalb dieser Linie vorhanden, bis zur Böschungsoberkante als natürliche landseitige Abgrenzung. Insofern vorhanden obliegt den Ländern lediglich die Unterhaltung der angrenzenden höherliegenden Uferandbereiche.

Mit dem am 9. Juni 2021 in Kraft getretenen „Gesetz über den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasser- rahmenrichtlinie“ erhielt die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hoheitlich auch solche Aufgaben, die der ökologischen Gewässerentwicklung an Bundeswasserstraßen dienen.

Die wasserwirtschaftliche Unterhaltung orientiert sich nun explizit an den Bewirtschaftungszielen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRRL), die durch die Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme der Länder konkretisiert werden. Damit geht die Verantwortlichkeit des Bundes für ökologische und wasserwirtschaftliche Belange über die Berücksichtigung bei der Erfüllung seiner verkehrlichen Aufgaben hinaus.

In diesem Zusammenhang möchte die WSV verkehrliche, ökologische sowie klimabedingte Ziele miteinander verknüpfen und mit dem integrativen Ansatz des Gesetzes vorhandene ökologische, wasserwirtschaftliche wie auch verkehrliche Synergien nutzen und die Umsetzung entsprechender Vorhaben beschleunigen.

Für ebensolche Zwecke wurde im Jahr 2017 das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ als gemeinsame Initiative vom Bundesumwelt- und Bundesverkehrsministerium aufgelegt. Es hat das Ziel, einen Biotopverbund von nationaler Bedeutung zu schaffen und den Wasserstraßen durch Renaturierung eine neue Entwicklungsperspektive zu geben. Die WSV kann damit in eigener Zuständigkeit das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ vollständig im Bereich der Bundeswasserstraßen und ihrer Ufer umsetzen, soweit die Maßnahmen der Zielerreichung der Wasserrahmenrichtlinie dienen. Als wasserwirtschaftliche Maßnahmen sind vor allem hydromorphologische Anpassungen, wie die naturnahe Gestaltung von Sohle und Ufern, vorgesehen. Diese soll der Aufwertung von Habitaten in und an den Gewässern im Einklang mit den verkehrlichen Nutzungsanforderungen an die Bundeswasserstraßen dienen.

Darüber hinaus wurden seit 2010 von Bund- und Ländervertretern sowie einem Beratergremium aus Vertretern von Umwelt, Wirtschaft, Kirchen das Gesamtkonzept Elbe (GKE)⁵ entwickelt und am 17. Januar 2017 beschlossen. Das so genannte „Strategische Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnemelbe und ihrer Auen“ stellt neben den gesetzlichen Grundlagen den Rahmen für das künftige Verwaltungshandeln der Landes- und Bundesbehörden sowie für partizipative Entscheidungsprozesse für Maßnahmen an der Elbe dar. Ziel ist es, gemeinsame Lösungsansätze aufzuzeigen und entsprechende Vorhaben umzusetzen, um die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung der Binnemelbe und die wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten mit der Erhaltung des wertvollen Naturraums in Einklang zu bringen.

Bei der 8. Elbeministerkonferenz⁶ am 1. Dezember 2021 bekräftigten alle Elbanrainer-Bundesländer nochmals die wichtige Funktion des GKE und unterstrichen die konsequente Beachtung der darin verankerten Nutzungs- sowie Schutzziele in der gemeinsam verabschiedeten Elbeerklärung. Im Rahmen dieses integralen Koordinations- und Planungsinstruments erarbeiten alle Beteiligten gemeinsam ganzheitliche Lösungsansätze

⁵ Internetpräsenz zum Gesamtkonzept Elbe: https://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/Projektseite/GkElbe2020/DE/Home/home_node.html, zuletzt abgerufen am 2. Februar 2022.

⁶ weitere Informationen zur Elbeministerkonferenz: <https://www.fgg-elbe.de/ministerkonferenzen-der-fgg/8-emk.html>, zuletzt abgerufen am 2. Februar 2022.

und Maßnahmen, um integriert die wasserwirtschaftlichen, ökologischen sowie verkehrlichen Ziele zu erreichen und dabei die sich abzeichnenden Klimafolgen angemessen zu berücksichtigen.

Der Koalitionsvertrag 2019 bis 2024 bekennt sich klar zur ökologischen und touristischen Entwicklung nach Maßgabe des Gesamtkonzeptes Elbe sowie zum Erhalt der Bundeswasserstraße als weiteren umweltverträglichen Verkehrsweg ohne weiteren Elbeausbau. Die Staatsregierung wird hierzu die bereits begonnenen Tätigkeiten in den beteiligten Gremien des GKE fortführen und weiter vertiefen.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Dulig