



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Frau
Dr. Valerie Wilms MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 16.04.2013
Seite 1 von 3

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Sehr geehrte Frau Kollegin,

Ihre Frage Nr. 66/April:

Welche Baggermengen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Folge von Unterhaltsbaggerungen an der Unter- und Außenelbe (Hamburg seewärtig) seit 1999 jährlich angefallen (bitte unter Nennung der jeweiligen Kosten für den Bund pro Jahr)?

beantworte ich wie folgt:

Die jährlichen Baggermengen und -kosten des Bundes zur Unterhaltung des Fahrwassers der Unter- und Außenelbe (seewärtig Hamburg) seit dem Jahr 1999 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Menge in Mio. m³/a	12,0	10,0	10,9	12,5	10,5	11,2	11,4	13,9	20,9	17,9	12,8	13,3	10,7
Kosten in Mio. €/a	21,8	19,3	21,7	21,0	15,2	14,5	22,5	27,3	53,5	47,7	49,5	46,7	38,5*

Im Jahr 1999 wurde der letzte Fahrinnenausbau der Unter- und Außenelbe durchgeführt und abgeschlossen. Unterhaltungsbaggermengen fielen daher nicht ganzjährig an, so dass der Jahreswert für 1999 nicht mit dem der Folgejahre vergleichbar wäre und somit hier nicht mit dargestellt wird.





Seite 2 von 3

- * Der Wert der Jahreskosten für 2012 kann sich noch geringfügig ändern, da, wie zu diesem Zeitpunkt üblich, noch nicht alle dem Jahr 2012 zuzurechnenden Kosten schon abschließend abgerechnet sind (z.B. Auswirkungen der Stoffpreisgleitklausel für Schiffsbetriebsstoffe). Insofern stellt der Kostenwert für 2012 eine vorläufige Schätzung dar, der sich in Nuancen noch ändern kann.

Ihre Frage Nr. 67/April:

Welche Auswirkungen hatten die sog. „Tidal Pumping Effects“ nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Menge des Baggerguts an der Unter- und Außenelbe seit 1999 (bitte Angaben pro Jahr ausweisen)?

beantworte ich wie folgt:

Der angesprochene Effekt des „Tidal Pumping“ beschreibt ein Phänomen, das in Tideästuaren zu beobachten ist, in denen sich die in das Ästuar einschwingende Tideenergie über einen längeren Zeitraum merklich vergrößert hat. Sedimente werden dann nicht mehr grundsätzlich durchgängig in Richtung See ausgetragen, sondern - insbesondere Feinsedimente - verbleiben zeitweilig im System und werden infolge örtlich wirkender Flutstromdominanz sogar zum Teil stromaufwärts transportiert („mit der Tide hochgepumpt“).

Auch an der Unter- und Außenelbe konnten in den letzten Jahren solche Effekte beobachtet werden, da sich die in die Elbe einschwingende Tideenergie in den letzten Jahrzehnten merklich vergrößert hat. Dies ist gleichermaßen auf natürliche Veränderungen wie die langfristige Aufweitung der Elbmündung sowie auf anthropogene Maßnahmen wie z.B. Vordeichungen und Sperrwerksbau im Rahmen des Küstenschutzes zurückzuführen. Die Fahrrinnenausbauten der Vergangenheit haben ebenfalls einen Anteil an dieser langfristigen Entwicklung.

Das Phänomen des „Tidal Pumping“ erschwert die Baggerunterhaltung des Elbfahrwassers.

Partiell sind zeitweise in bestimmten Baggerstrecken Mehrmengen gegenüber früher aufzunehmen. Zudem können zum Teil geeignete elbseitige Unterbringungsstellen nur mit höherem Fahrtaufwand der Hopperbaggerschiffe erreicht werden.



Seite 3 von 3

Eine vollständige Bilanzierung des Sedimentmanagements im Detail im Sinne einer prozentualen Abschätzung, welche gebaggerte Menge zu welchen Kosten dem „Tidal Pumping“-Effekt zuzurechnen ist, ist allerdings nicht möglich.

Die jährlichen Baggermengen und die damit zusammenhängenden Kosten werden durch wesentlich großskaligere Faktoren wie variierende Oberwasserverhältnisse, natürliche Veränderungen der Morphologie im Mündungstrichter der Elbe sowie Sturmfluten bestimmt. Bei den Kosten kommen zudem noch die Preis- und Wettbewerbssituation auf dem Nassbaggermarkt sowie die bei den Nassbaggerschiffen extrem preisbildende Entwicklung der Treibstoffkosten hinzu. So lässt sich zum Beispiel auch erklären, dass es im Jahre 2012 keinen größeren Baggermengenanstieg in der Bundesstrecke gab als zehn Jahre zuvor, wobei sich die Kosten gleichwohl im gleichen Zeitraum etwa verdoppelt haben.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann