

Kleine Anfrage

der Abg. Ulrich Müller und Wolfgang Reuther CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Verlandungsproblematik in Hafenbereichen am Bodensee

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. In welchem Umfang, durch welche Prozesse und in welcher Geschwindigkeit verlanden Häfen für die gewerbliche Schifffahrt sowie die Freizeitschifffahrt am Bodensee (in und vor den Hafenbecken)?
2. Wie ist insbesondere die Situation am Fährhafen in Friedrichshafen?
3. Wie stellt sich die Rechtslage bei der Behebung dieser Beeinträchtigungen dar zwischen dem Land einerseits, den jeweiligen Kommunen, den Hafenbetreibern und den Hafennutzern andererseits?
4. Ergibt sich eine spezifische (Mit-)Verantwortung des Landes, weil und insoweit als sich die Verlandung (auch) aus Abläufen ergibt, die ihren Ursprung in jenem Teil des Bodensees haben, in dem das Land Träger der Gewässerunterhaltungspflicht ist?
5. Wie hat sich das Land bisher bei Wünschen verhalten, die Verlandung in und vor Hafenbereichen zu bekämpfen und was hat sie diesbezüglich in der Zukunft vor und wird es sich an der Behebung der Problematik im Hafenbereich Friedrichshafen beteiligen?

26.06.2013

Müller, Reuther CDU

Antwort*)

Mit Schreiben vom 29. Juli 2013 Nr. 3-3836.9/168 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

1. In welchem Umfang, durch welche Prozesse und in welcher Geschwindigkeit verlandeten Häfen für die gewerbliche Schifffahrt sowie die Freizeitschifffahrt am Bodensee (in und vor den Hafenbecken)?

Die Ufer- und Flachwasserzonen des Bodensees sind durch wechselnde Wasserstände und einen sehr variablen Eintrag von Wind- und Wellenenergie geprägt. Aufgrund der hohen Dynamik kann es zu intensiven Einwirkungen auf die dort vorliegenden Feststoffe und in deren Folge zu Erosion, Umlagerung und Sedimentation kommen. Diese natürlichen Prozesse sind charakteristisch für Flachwassergebiete.

Jeder anthropogene Eingriff in die Bodenmorphologie beeinflusst die natürliche Sedimentdynamik. Künstliche Vertiefungen wie Hafenbecken oder Fahrrinnen wirken als Sedimentfallen, in denen sich mobilisiertes Material aus benachbarten flacheren Bereichen absetzt. Hierdurch tendieren Hafenanlagen und Fahrrinnen zwangsläufig zur Verlandung und müssen erneut ausgebaggert werden.

Art, Umfang und Geschwindigkeit der Verlandung können je nach Ortslage sehr unterschiedlich sein. Die Morphologie der Flachwasserzone, die Windexposition und nicht zuletzt die Beschaffenheit der Sedimente spielen hierbei eine Rolle.

2. Wie ist insbesondere die Situation am Fährhafen in Friedrichshafen?

Vor dem Fährhafen Friedrichshafen befindet sich eine sehr ausgedehnte Ufer- und Flachwasserzone, die bis ca. 300 Meter vom Ufer in den See hineinragt und den Fährhafen Friedrichshafen von den tieferen Bereichen des Bodensees trennt. Das Hafenbecken ist für Schiffe über eine markierte Zufahrt durch die Ufer- und Flachwasserzone erreichbar. In der Zufahrt haben sich Untiefen gebildet, die ausgebaggert werden müssen, um auch in Zukunft die Erreichbarkeit des Fährhafens Friedrichshafen zu gewährleisten.

Die Verlandungen in der Ufer- und Flachwasserzone vor dem Fährhafen Friedrichshafen entstehen durch die Beeinflussung von Winden von Westen (vorherrschende Windrichtung) als auch von Süden (Föhnstürme). Hinzu kommen windinduzierte uferparallele Strömungen und das vorherrschend sandige Bodenmaterial, die ebenfalls zu Materialverfrachtungen mit relativ starken natürlichen Umlagerungsprozessen beitragen können. Verstärkt wird dieser Prozess durch die häufige Mobilisierung des Seebodens durch Schiffswellen, die insbesondere durch die großen Schiffe der Fahrgastschifffahrt erzeugt werden. Zum Erhalt der Schiffbarkeit sind und waren in diesem Bereich in der Vergangenheit regelmäßige Ausbaggerungen erforderlich.

3. Wie stellt sich die Rechtslage bei der Behebung dieser Beeinträchtigungen dar zwischen Land einerseits, den jeweiligen Kommunen, den Hafenbetreibern und den Hafennutzern andererseits?

Der Bodensee liegt als Gewässer I. Ordnung zwar in der Unterhaltungslast des Landes. Zur Gewässerunterhaltung gehört nach § 39 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) auch die Erhaltung der Schiffbarkeit von schiffbaren Gewässern wie dem Bodensee, jedoch mit Ausnahme der besonderen Zufahrten zu Häfen und Schiffsanlegestellen. Dass Zufahrten zu Häfen nicht von der allgemeinen Unterhaltungspflicht umfasst sind, war schon bisherige Rechtsauffassung, bevor die Ausnahme ausdrücklich in § 39 des neuen WHG vom 31. Juli 2009 aufgenommen worden ist. Nach Rechtsansicht des Landes liegt die Offenhaltung der Zufahrten demnach grundsätzlich in der Verantwortung der jeweiligen Hafenbetreiber. Für die Hafenanlagen liegt die Unterhaltungslast bei den Eigentümern und Besitzern der jeweiligen Anlagen.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. *Ergibt sich eine spezifische (Mit-)Verantwortung des Landes, weil und insoweit als sich die Verlandung (auch) aus Abläufen ergibt, die ihren Ursprung in jenem Teil des Bodensees haben, in dem das Land Träger der Gewässerunterhaltungspflicht ist?*

Das Land ist Träger der Unterhaltungslast für den Bodensee. Diese umfasst aber nicht die Erhaltung der Schiffbarkeit in besonderen Zufahrten zu Häfen und Schiffsanlegestellen.

5. *Wie hat sich das Land bisher bei Wünschen verhalten, die Verlandung in und vor Hafenbereichen zu bekämpfen und was hat sie diesbezüglich in der Zukunft vor und wird es sich an der Behebung der Problematik im Hafenbereich Friedrichshafen beteiligen?*

Die Landesregierung hat bisher unter Verweis auf die dargestellte Rechtslage eine eigene Pflicht des Landes zur Durchführung von Ausbaggermaßnahmen in Häfen und in Zufahrten zu Häfen abgelehnt. Vor diesem Hintergrund wird die Landesregierung mit der Hafenbetreiberin des Hafens Friedrichshafen Gespräche führen.

Dr. Splett

Staatssekretärin