

Änderungsantrag

der Abgeordneten Steffi Lemke, Gila Altmann (Aurich), Amke Dietert-Scheuer, Christa Nickels und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der Beschlußempfehlung des Petitionsausschusses (2. Ausschuß)
– Drucksache 13/4377 –

Sammelübersicht 116 zu Petitionen

Der Bundestag wolle beschließen,

die Petition 5-13-12-940-004285 und fünf weitere inhaltsgleiche Petitionen der Bundesregierung zur Erwägung zu überweisen.

Bonn, den 4. Juni 1996

Steffi Lemke

Gila Altmann (Aurich)

Amke Dietert-Scheuer

Christa Nickels

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

Der Petent bittet darum, die geplanten Ausbaumaßnahmen an Elbe, Saale und Havel vorläufig auszusetzen, um während einer „längeren Denkpause“ und mit wissenschaftlicher Hilfe zunächst die ökologischen Zusammenhänge zu klären. Die Flußlaufbebauungen führten nach Meinung des Petenten zur dauerhaften Zerstörung der im Moment noch annähernd ursprünglichen Flußlandschaften und Flußauen. Die Hochwasserkatastrophen der letzten Jahre an Rhein, Main und Mosel lehrten, daß eine Veränderung der natürlichen Flußläufe nicht ohne Folgen bleibe.

Die Bedenken des Petenten sind kein Einzelfall. Nach einer infas-Umfrage in Sachsen-Anhalt lehnen 74 Prozent der Menschen in der betroffenen Region den Ausbau von Elbe und Saale ab. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nimmt die Bedenken dieser Menschen ernst und fordert seit langem einen anderen Umgang

mit unseren Flußlandschaften, um deren ökologisches und landschaftliches Potential zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

Dabei sind nicht nur die zu erwartenden ökologischen Schäden ein wesentlicher Grund für eine notwendige Neubewertung der Ausbauvorhaben an Elbe, Saale und Havel. Zunehmend rücken auch die wirtschaftlichen und finanzpolitischen Argumente in den Mittelpunkt.

Daß die sogenannte Modernisierung der ostdeutschen Wasserstraßen die Ökosysteme der betroffenen Flüsse zum Teil erheblich in ihren zahlreichen Funktionen beeinträchtigt, ist unter Fachleuten mittlerweile unumstritten, selbst die zuständigen Ministerien können die ökologischen Risiken nicht mehr explizit ausschließen. Die bisherige Annahme der offiziellen Stellen, die Binnenschifffahrt sei per se umweltverträglich, ist somit zu undifferenziert und bedarf einer kritischen Neubewertung.

In wirtschaftlicher Hinsicht geht das Bundesministerium für Verkehr von völlig unrealistischen und überzogenen Prognosen für das zukünftige Güterverkehrsaufkommen und die wirtschaftliche Entwicklung der Region aus. Damit wird nach Auffassung des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW) und des Institutes für ökologische Wirtschaftsforschung (IöW) die Wirtschaftlichkeit des gesamten Projektes in Frage gestellt.

Durch den geplanten Ausbau der Wasserstraßen besteht darüber hinaus die Gefahr, daß eine Konkurrenz zur Schiene aufgebaut wird, die ökonomisch keinen Sinn macht. Bereits heute bestehen entlang der betroffenen Wasserstraßen freie oder zumindest ausbaufähige Transportkapazitäten der Deutschen Bahn AG. Darüber hinaus weisen schienengebundene Verkehrsmittel den Vorteil einer größeren Netzdichte sowie einer höheren Flexibilität im Güterverkehr auf und scheinen somit für die zukünftige Struktur des Warentransportes besser geeignet. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, ein Gesamtkonzept zur kombinierten Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger zu erstellen, das z. B. auch die Option beinhaltet, bei Zielkonflikten zwischen Binnenschifffahrt und Ökologie den Gütertransport vom Fließgewässer abzukoppeln.

Finanzpolitisch ist das Verkehrsprojekt 17 sowie die Ausbaupläne an Elbe und Saale angesichts der Haushaltslage des Bundes und der Länder ebenfalls äußerst fragwürdig. Den Nutzen-Kosten-Analysen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) von 1992 liegen Kostenaufstellungen zugrunde, die aufgrund der bisherigen tatsächlichen Kostenentwicklung und angesichts der Kostenexplosion vergleichbarer Projekte, wie dem Rhein-Main-Donau-Kanal, als unrealistisch einzuschätzen sind und z. B. die ökologischen Folgekosten überhaupt nicht oder nur unzulänglich berücksichtigen.

Die jüngste Entwicklung bei der Planung des Saaleausbaus zeigt, daß die Bundesregierung inzwischen vorsichtiger bei der Umsetzung ihrer gigantischen Ausbaupläne geworden ist. Einer Presseinformation ist zu entnehmen, daß der Bau der Staustufe Kleinrosenburg, das Kernstück des umstrittenen Saaleausbaus, nicht mehr zum „vordringlichen Bedarf“ des BVWP zähle. Mit dem

Beginn des Planfeststellungsverfahrens werde nicht vor dem Jahre 2002 gerechnet. Darüber hinaus wurde dem Planfeststellungsverfahren auf Betreiben der Umweltministerin des Landes Sachsen-Anhalt, Heidrun Heidecke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), ein Raumordnungsverfahren mit umfassenden Umweltverträglichkeits- und Verkehrsuntersuchungen sowie unter Einbeziehung anderer bisher nicht berücksichtigter Varianten vorangestellt.

Diese differenziertere Bewertung seitens des Bundesministeriums für Verkehr ist ein Schritt in die richtige Richtung. Hält die Bundesregierung jedoch an ihrer bisherigen Marschroute in Form der ursprünglichen Ausbaupläne fest, bleiben weiterhin Fragen offen, u. a. warum die Saale für Europaschiffe mit einem Tiefgang von 2,50 Metern tauglich gemacht werden soll, während die Elbe für Schiffe dieser Größe nur etwa zur Hälfte des Jahres befahren werden kann. Eine befriedigende Antwort auf die Frage, ob mit dem Saaleausbau dieses Ausmaßes letztlich ein Sachzwang zum nachfolgenden Bau von Staustufen in der Elbe geschaffen werden soll, bleibt die Bundesregierung bis heute schuldig.

Auch die sonstigen „Modernisierungsmaßnahmen“ an der Saale, die wie geplant durchgeführt werden sollen, geben Anlaß zur Befürchtung, daß auf diese Weise Tatsachen geschaffen werden sollen, die den Bau der Staustufe Kleinrosenburg aufgrund der bereits getätigten Investitionen gleichsam erzwingen. Ist die Zurückstellung der Baumaßnahme jedoch ein Signal für einen völligen Verzicht auf den Saaleausbau, stellen die erwähnten Maßnahmen eine unnötige Verschwendung von Steuergeldern dar und sollten unverzüglich ausgesetzt werden.

Aus den dargelegten Gründen fordert die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den Deutschen Bundestag auf zu beschließen, die Petition der Bundesregierung zur Erwägung zu überweisen mit dem Ziel,

1. die geplanten und teilweise bereits begonnenen Ausbaumaßnahmen an Elbe, Saale und Havel auszusetzen und im Rahmen einer Gesamtumweltverträglichkeitsprüfung noch einmal neu zu bewerten,
2. die bereits erfolgten Raumordnungsverfahren und Planungen ebenfalls erneut und kritisch zu überprüfen,
3. auf den Bau der Saalestaustufe Kleinrosenburg und den weiteren Ausbau der Saale zu verzichten, sowie die hierfür veranschlagten Haushaltsmittel vollständig aus dem BVWP zu streichen,
4. angesichts des desolaten Zustands der öffentlichen Haushalte eine Alternative zum Verkehrsprojekt 17 (Wasserstraßenverbindungen zwischen Rhein-Ruhr-Gebiet und Hamburg mit den Ballungsräumen Magdeburg und Berlin sowie dem Ostseehafen Szczecin) zu entwickeln und einen Variantenvergleich zwischen dem Ausbau von Mittellandkanal, Wasserstraßenkreuz Magdeburg, Elbe-Havel-Kanal, Untere Havel-Wasserstraße, Havel-Kanal, Havel-Trasse und Teltow-Kanal-Trasse (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17) und der Nutzung des bestehenden Kanalnetzes mit dem Ausbau von zwei Teilab-

schnitten der Havel als Verbindung, wie in der Studie „Flüsse zwischen Ost und West“ von zahlreichen Umweltverbänden als erheblich kostengünstigere Alternative dargelegt, vorzunehmen,

5. die betroffenen Flußlandschaften und Flußauen nicht nur weitestgehend zu erhalten, sondern eine Renaturierung zahlreicher Gewässerabschnitte anzustreben, um die zum Teil bereits eingeschränkten ökologischen Funktionen gänzlich wiederherzustellen,
6. nicht nur die Entwicklung, sondern vielmehr den Einsatz flachgehender Schiffe zu fördern, weil auf diese Weise auf den kostenintensiven und damit volkswirtschaftlich bedenklichen Wasserstraßenausbau verzichtet werden könnte.