

Änderungsantrag

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Steffi Lemke, Kristin Heyne,
Albert Schmidt (Hitzhofen), Egbert Nitsch (Rendsburg) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1998
– Drucksache 13/8200 Anlage, 13/8883, 13/9012, 13/9025, 13/9026, 13/9027 –**

**hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr**

Der Bundestag wolle beschließen:

Im Kapitel 12 03 „Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes – Bundeswasserstraßen –“ werden in der Titelgruppe 06 – Ausbau und Ersatzmaßnahmen an Bundeswasserstraßen – folgende Titel gekürzt:

- Titel 746 61 – Projekt 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (Bundeswasserstraßenverbindung Rügen–Magdeburg–Berlin) – Kürzung um 110 000 TDM, qualifizierte Sperrung von 110 000 TDM. Nummer 2 der Erläuterungen (Wasserstraßenkreuz Magdeburg) bleibt davon unberührt.
- Titel 747 61 – Maßnahmen an der Mittel- und Oberelbe, an der Saale und an der Unteren Havel-Wasserstraße von Plaue bis zur Mündung – Kürzung um 12 500 TDM, qualifizierte Sperrung von 12 500 TDM.

Bonn, den 24. November 1997

**Gila Altmann (Aurich)
Steffi Lemke
Kristin Heyne
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**

Begründung

Die Binnenschifffahrt ist anerkanntermaßen neben der Bahn der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Diese Aussage gilt jedoch nur so lange, wie auf aufwendige und ökologisch schädliche Flußausbaumaßnahmen verzichtet wird.

Die Planungen für den Ausbau des Wasserstraßennetzes in den neuen Ländern ist ein Beispiel dafür, daß weder die ökologischen Folgen noch die ökonomische Notwendigkeit der Ausbaumaßnahmen hinreichend geprüft worden sind. Die wirtschaftliche Notwendigkeit insbesondere des Projekts 17 wird von führenden Wirtschaftsinstituten negativ beurteilt.

Das Ziel, eine durchgehende Ost-West-Verbindung für die Binnenschifffahrt zu schaffen und so Berlin und den Ostseehafen Szczecin an das westdeutsche Wasserstraßennetz anzubinden, kann auch mit geringerem Finanzaufwand erreicht werden. In der Studie „Flüsse zwischen Ost und West“ wird als Alternative zum Projekt 17 eine Optimierung der Wasserstraßenverbindung zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet und Hamburg, eine Anbindung der Zentren Magdeburg, Berlin und Szczecin über das vorhandene Kanalnetz sowie eine noch zu prüfende Verbesserung zweier Havelabschnitte vorgeschlagen. Der Bau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg bleibt von diesen Änderungen unberührt.

Eine Realisierung des Projektes 17 hätte in seiner jetzigen Form irreversible ökologische Schäden an Fauna und Flora zur Folge. Statt dessen sind die Reaktivierung der Morphodynamik in Fluß und Aue sowie die Wiederherstellung naturnaher Überflutungsflächen zum vorbeugenden Hochwasserschutz voranzutreiben.

Die geplanten Ausbaumaßnahmen an der Elbe sind so lange auszusetzen, bis die Ergebnisse einer Gesamtumweltverträglichkeitsprüfung vorliegen. Es ist zu überprüfen, inwieweit eine effektive Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse unter ökologischen und ökonomischen Bedingungen erfolgen kann. Dabei sind auch Alternativen, z. B. der Ausbau des Elbe-Seitenkanals, zu prüfen.

Bis zur Vorlage eines finanzsparenden Gesamtkonzeptes für eine umweltverträgliche Nutzung der ostdeutschen Wasserstraßen bleiben die Ausgaben beider Haushaltstitel qualifiziert gesperrt.