

Antrag

der Abgeordneten Arnold Vaatz, Dirk Fischer (Hamburg), Jürgen Klimke, Eckhard Pöls, Ulrich Petzold, Hans-Werner Kammer, Matthias Lietz, Karl Holmeier, Reinhold Sendker, Steffen Bilger, Peter Götz, Volkmar Vogel (Kleinsaara), Gero Storjohann, Thomas Jarzombek, Ulrich Lange, Daniela Ludwig, Patrick Schnieder, Peter Wichtel, Norbert Brackmann, Klaus Brähmig, Stefan Müller (Erlangen), Michael Grosse-Brömer, Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Rainer Brüderle, Torsten Staffeldt, Dr. Christel Happach-Kasan und der Fraktion der FDP

Die Elbregion mit einem zukunftsweisenden Gesamtkonzept ökologisch und ökonomisch weiterentwickeln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für die Elbe unter der Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gemeinsam mit den betroffenen Bundesländern und die frühzeitige Einbeziehung der Kirchen, der Umweltverbände, der Wirtschaftsverbände, der Industrie- und Handelskammern sowie Interessengruppen der Bürgerinnen und Bürger wird ausdrücklich begrüßt. Bisher wurde bei der Diskussion um den Schiffsverkehr auf der Elbe häufig ein Gegensatz zwischen umweltpolitischen Interessen auf der einen Seite und wirtschaftlichen Forderungen auf der anderen Seite thematisiert. Das Gesamtkonzept Elbe kann diese vermeintlichen Gegensätze durch einen fairen, ökologisch und ökonomisch sinnvollen Interessenausgleich aufheben. Eine breite Beteiligung der außerparlamentarischen Interessengruppen kann zu einer maßgeblichen Akzeptanzsteigerung für die Nutzung der Elbe als Wasserstraße bei gleichzeitigem ökologischem Mehrwert führen.

Die Elbe ist aufgrund ihrer Länge, ihrer Nebenflüsse sowie ihrer touristischen, kulturellen, ökologischen und wirtschaftlichen Bedeutung einer der bedeutendsten Flüsse Deutschlands. Im ostdeutschen Wasserstraßennetz ist sie mit ihren Nebenflüssen Havel und Spree der wichtigste Flusslauf und berührt zusammen mit ihren weiteren Nebenflüssen alle neuen Bundesländer.

Die Elbe beherbergt wertvolle Natur- und Kulturlandschaften und ursprüngliche Lebensräume, die von herausragender europäischer Bedeutung sind. Die Flusslandschaft Elbe ist auf mehr als 400 Flusskilometer als ältestes deutsches UNESCO-Biosphärenreservat Modelllandschaft für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen. In der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt hat die Bundesregierung beschlossen, dass bis zum Jahr 2020 Fließgewässer und

ihre Auen in ihrer Funktion als Lebensraum soweit zu sichern sind, dass eine für Deutschland naturraumtypische Vielfalt gewährleistet ist.

Wirtschaftlich stellt die Anbindung über die Bundeswasserstraße Elbe einschließlich des Elbeseitenkanals einen Standortvorteil für die Elbanrainer dar. Seit der Wiedervereinigung sind erhebliche Mittel in die Modernisierung der Binnenhäfen an der Elbe investiert worden. In der Umgebung der Häfen haben sich Unternehmen angesiedelt, die die Wasseranbindung als Standortvorteil, insbesondere für den Güterverkehr von und zum Hamburger Hafen, nutzen. Um die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt zu erhöhen, wird eine Modernisierung der Binnenschifffahrtsflotte zur Emissionsminimierung angestrebt. Dies ist auch ganz im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, die in ihrem Indikator 11d die Steigerung des Anteils der Binnenschifffahrt an der Güterbeförderung auf 14 Prozent bis 2015 fordert. Insgesamt sind die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche und konkurrenzfähige Schifffahrt bei gleichzeitiger Erfüllung der Anforderungen aus der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt zu gewährleisten und die positiven Umwelteffekte des Verkehrssystems zu stärken. Unbenommen von der Schifffahrt sind der gute ökologische und der gute chemische Zustand in der Elbe, wie er von der EG-Wasserrahmenrichtlinie gefordert wird, spätestens bis 2027 zu gewährleisten.

Für den Hamburger Hafen als wichtigster deutscher Seehafen ist die Mittel- und Oberelbe eine Option als Transportweg für den Hinterlandverkehr auf Binnenschiffen. Für die Elbestrecke Magdeburg–Hamburg steht mit dem Elbe-Seitenkanal ein paralleler Schifffahrtsweg zur Verfügung, der vor allem für Massengutverkehre und für zweilagigen Containerverkehr geeignet ist. Containerverkehre brauchen für ihre Wirtschaftlichkeit einen dreilagigen Transport, der wegen der Brückendurchfahrts Höhen auf den Kanälen nicht möglich ist. Vor dem Hintergrund der prognostizierten Wachstumsraten im Containerumschlag im Hamburger Hafen von derzeit neun auf 25 Millionen TEU Standardcontainern (TEU) im Jahr 2025 können der Hinterlandverkehr auf Elbe und Elbeseitenkanal eine zunehmend wichtige Rolle spielen, da die Kapazitäten auf der Schiene annähernd ausgeschöpft sind. Schließlich ist die Binnenschifffahrt, wenn es entsprechende Verlademöglichkeiten gibt, nicht nur deutlich kostengünstiger als der Lkw und die Bahn, sondern auch der umweltfreundlichere Verkehrsträger.

Derzeit wird etwa ein Drittel der im Hamburger Hafen umgeschlagenen Güter in die Elbregion transportiert. Dabei ist bei der Verladung per Binnenschiff auf der Elbe zwischen den Bezugsgrößen Tonnage und Container zu unterscheiden. Bei der Betrachtung der Tonnage entsprach der Anteil des Hinterlandverkehrs von Hamburg nach Geesthacht per Binnenschiff (ohne Feeder) im Jahr 2011 mit 10 Millionen Tonnen rund 10,1 Prozent, jedoch bei der Betrachtung von containerisierter Ladung (TEU) nur etwa 2 Prozent (ohne Feeder), was einer Menge von 108 000 TEU entspricht. Ab Geesthacht werden noch ca. 1 Million Tonnen über die Elbe weitertransportiert, davon gehen derzeit ca. 75 Prozent über den Elbeseitenkanal und 25 Prozent über die Elbe.

Für diese im Vergleich zum niederländischen Seehafen Rotterdam (dort 40 Prozent) geringe Nutzung des Binnenschiffes im Containerhinterlandverkehr gibt es sich wechselseitig beeinflussende Gründe. Zum einen liegt es an den stark schwankenden und oft niedrigen Wasserständen der Elbe, die die im Containerverkehr üblichen Linienverkehre nicht mit der erforderlichen Zuverlässigkeit sicherstellen können und zum anderen liegt es an der ausbaubedürftigen Infrastruktur für den Binnenschiffumschlag im Hamburger Hafen. Dies führt im Vergleich zum Seehafen Rotterdam zu verhältnismäßig hohen Umschlagskosten für die Binnenschifffahrt. Weil keine Prognose der Fahrrinntiefen einige Wochen im Voraus möglich ist, wird bei der Planung von Logistikketten die Bundeswasserstraße Elbe nur eingeschränkt berücksichtigt. Die Schwachstellen bei den Fahrrinntiefen an einigen kritischen Elbabschnitten bei Niedrigwasser

sind demnach ausschlaggebend dafür, dass eine wirtschaftliche Schiffbarkeit der Elbe meist nicht gegeben ist.

Die seit Mitte des 19. Jahrhunderts erfolgte Mittelwasserregelung und Eindeichung der Elbe, die Stauregulierung der Elbezuläufe und des Oberlaufs der Elbe und das daraus resultierende Geschiebedefizit, das durch den Bewuchs und Sedimentationen beeinflusste Abflussvermögen der Elbvorländer und zum Schutz von Ufern und Deichen erfolgte Baumaßnahmen haben der Selbstgestaltung der natürlichen Erosion enge Grenzen gesetzt, so dass sich das Flussbett fast nur noch in vertikaler Richtung verändern kann. Das hat sowohl für die Schifffahrt als auch für die Ökologie mindestens zu sieben bekannten Schwachstellen und insbesondere zu zwei längeren Problemstrecken an der Elbe geführt: die Erosionsstrecke zwischen Mühlberg und der Saalemündung und die so genannten Reststrecken zwischen Dömitz und Hitzacker.

Weitreichende ökologische Folgen hat die Sohleerosion im Streckenabschnitt bei Klöden. Dort hat sie in den letzten 100 Jahren zu einer großen Eintiefung der Elbe geführt, wodurch den Hartholzlaubwäldern in den Elbauen droht, trocken zu fallen.

An den Reststrecken sind bei früheren Ausbaumaßnahmen die Buhnen in der Elbe entweder kriegsbedingt nicht erbaut oder nicht erneuert worden, so dass dort durch eine Verlangsamung der Fließgeschwindigkeit eine ständige Versandung der Fahrrinnen erfolgt. Derzeit werden die Fahrrinntiefen durch ständige Baggerungen gewährleistet, was mit hohen Kosten für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und nachteiligen Folgen für die Umwelt verbunden ist. Obwohl die Sanierung der Reststrecken Dömitz/Hitzacker und im Bereich Wittenberg bis Torgau bereits im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehen war, wurden die Arbeiten nach dem Hochwasser 2002 durch eine politische Entscheidung der damaligen Bundesregierung eingestellt.

Da auf der Elbe nach dem Elbehochwasser 2002 bis 2005 keine Instandsetzungsarbeiten stattfanden, plante die letzte Bundesregierung, bis voraussichtlich 2010 die Hochwasserschäden von 2002 zu beheben und eine Fahrrinntiefe von 1,60 Meter an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr bezogen auf den damaligen Bezugswasserstand GIW 89* sowie grundsätzlich eine Fahrrinnenbreite von 50 Metern bis Dresden sicherzustellen. Lokal gibt es allerdings Ausnahmen, auch Breitereinschränkungen mit Begegnungsverboten, wie im Bereich der Magdeburger Stadtstrecke, wo die Fahrrinnenbreite wegen des größeren Gefälles nur 35 m beträgt.

Dieses Unterhaltungsziel ist bereits Bestandteil der „Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht“. Es ist auch Bestandteil der 2006 zwischen Deutschland und Tschechien getroffenen Gemeinsamen Absichtserklärung über die Zusammenarbeit und die verkehrlichen Ziele und Maßnahmen für die Elbe-Wasserstraße bis zur Staustufe Geesthacht bei Hamburg. Rechtlich hat Tschechien durch die Festlegungen im Versailler Vertrag, der die Elbe in den Status einer internationalen Wasserstraße erhoben hat, bis heute ein Anrecht auf ein eigenes Hafengebiet in Hamburg. Auch ist dem Nachbarstaat das Befahren der Elbe bis zum Seehafen Hamburg zu gewährleisten.

Derzeit entsprechen die Fahrrinntiefenverhältnisse streckenweise nicht dauerhaft dem angestrebten Ziel. Oberhalb von Dresden waren bezogen auf den damaligen Bezugswasserstand (GIW 89*) 1,50 Meter Fahrrinntiefe sowie 40 Meter Fahrrinnenbreite vorgesehen. Diese Ergebnisse sollten jedoch ohne Sanierung der Reststrecken erreicht werden. Will man eine dauerhafte durchgehende Schiffbarkeit der Elbe erreichen, müsste entweder die Reststrecke dem übrigen Niveau des Flusslaufs angepasst werden oder der Elbe-Seiten-Kanal so erneuert werden, dass er auch den mehrlagigen Containerverkehr abwickeln

kann. Durch diese Investition würden sich die ständigen Unterhaltungskosten senken lassen. Zugleich würde hierdurch die erforderliche Verlässlichkeit der Wasserstände für die Binnenschifffahrt verbessert.

Zwischen Mühlberg und der Saalemündung unterliegt die Elbe einer erhöhten Sohlerosion. Sohlstabilisierende Maßnahmen dienen dem Natur- und Gewässerschutz und der verkehrlichen Nutzung. Das Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe liegt vor. Erste Maßnahmen zur Umsetzung befinden sich in Vorbereitung. Bei der Entscheidungsfindung müssten die erforderlichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der verkehrlichen Nutzung und die Anforderungen an den Gewässer-, Auen- und Naturschutz gleichwertig betrachtet werden. Nach aktueller Auffassung des Bundes sowie der Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg findet ein Ausbau allein zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse künftig nicht statt.

Derzeit müssen die Mindestwasserstände für die Schiffsverkehre im Verlauf der Reststrecken durch ein umfangreiches Geschiebemanagement sichergestellt werden. So betragen alleine die jährlichen Baggerkosten an der Reststrecke Dömitz/Hitzacker etwa 1,2 Mio. Euro, an der Reststrecke Coswig etwa 350 000 bis 450 000 Euro. Planungen aus dem Jahr 2001 gingen von Ausbaurückstellungen von 15 Mio. Euro (Dömitz/Hitzacker) bzw. 2 Mio. Euro (Coswig) aus. Davon ausgehend wäre ein Ausbau wirtschaftlicher als die jährlichen Baggermaßnahmen. Über die ökologische Beeinträchtigung gibt es hingegen unterschiedliche Auffassungen. Zur Sicherung der langfristigen Sicherung der Schifffahrtsverhältnisse sind dabei auch die Auswirkungen des Klimawandels und ein möglicherweise zu erwartender geringerer Abfluss in den Sommermonaten zu prüfen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat in seiner aktuellen KLIWAS-Studie zu den Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt in Deutschland auf seiner zweiten Statuskonferenz am 25. und 26. Oktober 2011 in Berlin festgestellt, dass ein starker Niederschlagsrückgang und die daraus resultierende Abflussabnahme in den Sommermonaten, wie sie in früheren Studien für die Mitte des 21. Jahrhunderts angezeigt wurde, sich bislang nicht bestätigt habe. Um noch genauere Aussagen treffen zu können, würden nun die Daten für das tschechische Gebiet in das Abflussmodell der Elbe einbezogen werden. Gerade mit Hinsicht auf die Schiffbarkeit der Elbe sind auch die tschechischen Aktivitäten, den Wasserstand auf der Elbe positiv zu beeinflussen, in die bundesdeutschen Überlegungen unter Beachtung ihrer ökologischen Verträglichkeit einzubeziehen.

Vor dem Hintergrund der extremen Elbehochwasser 2002, 2006, 2011 und vor allem 2013 ist der Hochwasserschutz von herausragender Bedeutung für die Menschen im Einzugsgebiet der Elbe. Auf Grund dieser Erfahrungen wurde das sog. Bemessungshochwasser entlang der Elbe mittlerweile von einem Bemessungswasserabfluss von 4 000 m³/s auf 4 545 m³/s erhöht. Eine einheitliche Empfehlung unter Mitwirkung der Länder hat es bisher aber noch nicht gegeben. Auch bestehen weiterhin unterschiedliche Deichhöhen in den einzelnen Bundesländern. Der Hochwasserschutz muss daher nach länderübergreifenden einheitlichen Maßstäben in das Gesamtkonzept Elbe einbezogen werden. Statt der bisherigen eher abschnittswisen, von den sektoralen Perspektiven und Zuständigkeitsgrenzen geprägte Denk- und Handlungsweise, benötigen wir die Entwicklung einer Gesamtstrategie.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für die Elbe unter der Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gemein-

sam mit den betroffenen Bundesländern und die frühzeitige Einbeziehung der Kirchen, der Umweltverbände, der Wirtschaftsverbände, der Industrie- und Handelskammern sowie Interessengruppen der Bürgerinnen und Bürger;

- in diesem Zusammenhang die Absicht der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Verantwortlichen im Hamburger Hafen, den Anteil der Binnenschiffe im Hamburger Hinterlandverkehr umweltverträglich signifikant zu erhöhen und die dafür nötigen Maßnahmen und Anreize am Hafen voranzubringen als eine wichtige Voraussetzung zur Stärkung der Binnenschifffahrt auf der Elbe sowie zur wirtschaftlichen Entwicklung der Elbregion.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, nach Maßgabe verfügbarer Haushaltsmittel,

1. alles dafür zu tun, bis zum Sommer 2013 die Eckpunkte für das Gesamtkonzept Elbe im Konsens mit den Bundesländern und unter Beteiligung der Akteure und Interessengruppen herzustellen;
2. auf dieser Basis bis Ende 2014 gemeinsam mit den Bundesländern ein Gesamtkonzept und Maßnahmenpaket für die Elbe – die auch den Elbeseitenkanal einbeziehen sollten – zu erarbeiten. Dabei ist darauf hinzuwirken, dass alle geplanten Maßnahmen stets einen verkehrlichen und ökologischen Mehrwert haben und bei Beachtung des Verschlechterungsverbots die Erreichung des guten ökologischen und chemischen Zustandes nach der europäischen Wasserrahmenrichtlinie nicht gefährdet wird. Mit den Maßnahmen soll eine Fahrrinntiefe erreicht werden, die dem jeweils aktuellen abgestimmten Unterhaltungsziel entspricht. Solange die Festlegung auf ein aktuelles Unterhaltungsziel noch nicht erfolgt ist, entspricht dieses weiterhin 1,60 m bezogen auf den GIW 89*. Das entspräche auch dem Zustand vor dem Hochwasser 2002;
3. die Maßnahmen des Gesamtkonzeptes mit höchster Priorität umzusetzen, um die ökologischen und verkehrlichen Verhältnisse der Elbe schnellstmöglich zu verbessern und zu erhalten;
4. dazu den bisher im Rahmen des Gesamtkonzeptes Elbe offen und konstruktiv geführten Dialog zwischen u. a. den Umwelt- und Wirtschaftsverbänden sowie der Kirche fortzusetzen. Zur weiteren Begleitung des Gesamtkonzeptes soll ein Beirat aller Beteiligten – in der gleichen Zusammensetzung wie bereits am Runden Tisch zum Gesamtkonzept Elbe – unter Vorsitz eines unabhängigen Moderators konstituiert werden;
5. dem geplanten Sohlstabilisierungskonzept an der Elbe eine hohe Priorität einzuräumen und das Planfeststellungsverfahren für das geplante Pilotprojekt des Elbeabschnitts bei Klöden einzuleiten und das Projekt schnellstmöglich zur Baureife zu bringen. Hierzu sind die Verhandlungen mit den Bundesländern über eine ihrer Zuständigkeit und Verantwortung entsprechende Beteiligung zu forcieren. Parallel sind in enger Abstimmung mit den zuständigen Landesbehörden die Unterhaltungsinstrumente sowie die Umsetzung der Unterhaltungsmaßnahmen im Sinne der Gewährleistung der verkehrlichen Nutzung der Elbe unter Einbeziehung der ökologischen Belange weiterzuentwickeln. Dabei soll der Verkehrsweg mit möglichst geringem Unterhaltungsaufwand gewährleistet werden. Parallel sind die weiteren erforderlichen Planfeststellungsverfahren, soweit sie auf Grundlage einer naturschutzfachlichen Prüfung auch einen ökologischen Mehrwert für die Elbe bedeuten, einzuleiten und zur Baureife zu bringen;
6. gemeinsam mit den Bundesländern auf länderübergreifend einheitliche Maßstäbe für die Einbindung des Hochwasserschutzes in das Gesamtkonzept Elbe hinzuarbeiten;

7. die wirtschaftliche Entwicklung an der Elbe durch die Fortführung der bisherigen Förderung der deutschen Binnenschifffahrt (Ausbildung, Förderung abgasärmerer Motoren) langfristig auf hohem Niveau weiterhin zu unterstützen;
8. zu überprüfen, inwieweit dem Gesamtkonzept entsprechende Maßnahmen mit ökologischem und verkehrlichem Nutzen auch auf der Strecke von Dresden bis zur tschechischen Grenze erforderlich sind;
9. gemeinsam mit den Bundesländern, Kommunen, Kammern und Verbänden Maßnahmen zu ergreifen, um die Elbe als länderübergreifende Tourismusdestination bekannter zu machen. Ansatzpunkte könnten sich aus dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie herausgegeben Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine „Wassertourismus in Deutschland“ ergeben.

Berlin, den 25. Juni 2013

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Rainer Brüderle und Fraktion

