

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Jan Korte, Jan van Aken, Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Dr. Diether Dehm, Dr. Rosemarie Hein, Susanna Karawanskij, Katja Kipping, Katrin Kunert, Dr. Petra Sitte, Dr. Kirsten Tackmann, Birgit Wöllert und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Gesamtkonzept Elbe**

Die Elbe gehört mit knapp 1 100 Kilometern Länge zu den 200 längsten Flüssen der Welt. In der Bundesrepublik Deutschland durchfließt sie unter anderem die Städte Dresden, Magdeburg und Hamburg. Aber auch oder vor allem für die ländlichen Gebiete, die die Elbe als letzter auf fast 600 Kilometern Länge freifließender Strom kreuzt, hat der Fluss eine überaus große Bedeutung.

Von ihrer Quelle in Tschechien beginnend bis hin zur Nordseemündung durchkreuzt die Elbe diverse Landschaften, die durch Niedermoore, Feuchtwiesen oder z. B. Auenwälder geprägt sind. Aufgrund von historischen und geografischen Gegebenheiten blieb die Elbe verhältnismäßig lange von Fremdeingriffen verschont. Jedoch wurden mehr und mehr Veränderungen zugunsten der Wirtschaftlichkeit am Fluss vorgenommen, die den Lebens- und Naturraum Elbe, der zum nationalen Naturerbe, zum Welterbe und zu den UNESCO-Schutzgebieten (UNESCO – Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur) zählt, zunehmend negativ beeinflussen.

Als natürlicher Niedrigwasserfluss ist die Elbe als Verkehrsweg weniger geeignet. In den letzten 14 Jahren ist die Anzahl der Transporte auf der Elbe um rund die Hälfte zurückgegangen (www.bund.net „Stellungnahme des BUND zum Eckpunktepapier für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder“ vom 1. März 2013). Dennoch wird seit Jahrzehnten in den Ausbau des Flusses investiert, um die Wirtschaftlichkeit seiner Nutzung für die Schifffahrt zu optimieren. Um eine Vereinbarkeit vom Ausbau der Elbe hin zu einer ganzjährig befahrbaren Wasserstraße und dem Erhalt des Naturraumes und der Ökosysteme rund um den Fluss zu erreichen, beschloss die damalige Bundesregierung auf Anraten verschiedener Initiativen, durch das damalige Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein Gesamtkonzept Elbe entwickeln zu lassen. Mitte 2013 verabschiedeten die betroffenen Bundesländer zusammen mit der damaligen Bundesregierung ein entsprechendes Eckpunktepapier und vereinbarten einen halbjährlich wiederkehrenden Dialog. Weiterhin wurde – offenbar für Interessensvertreterinnen und Interessensvertreter, darunter Umweltverbände, aber auch Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaft sowie Schifffahrts- und Häfenverbände – der „Runde Tisch Elbe“ eingerichtet. Ziel des oben genannten Gesamtkonzepts Elbe ist es, die verkehrliche und wasserwirtschaftliche Nutzung des Flusses in Einklang mit der Erhaltung des wertvollen Naturraums zu bringen.

Bisher ist das nicht gelungen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist vor allem die Fahrtiefe der Elbe ein massives Problem, weshalb in den letzten Jahren immer wieder Maßnahmen zur Vertiefung der Elbe durchgeführt wurden. Auch andere Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen, bspw. die Regulierung des Flussschlauches, die Befestigung der Ufer mit Steinschütten, Begradiungs- und Regulierungsmaßnahmen oder der Bau von Leitwerken, konnten nicht zur angestrebten Mindestfahrrentiefe von 1,60 Metern an 345 Tagen im Jahr beitragen (vgl. BMVBS: Verkehrskonzept Elbe/Elbe-Seiten-Kanal. Ist-Aufnahme, Anlage 2, Stand: 16. Mai 2014). Auch eine Verkehrsverlagerung auf die Binnenschifffahrt zur Entlastung der Straßen wurde nicht erzielt. Vielmehr haben die wasserbaulichen Maßnahmen zu einer Vertiefung der Elbsohle abschnittsweise um bis zu 2 Meter geführt. Das damit einhergehende Absinken des Grund- und Oberflächenwasserspiegels führte wiederum zu einem Verlust an Strukturvielfalt und zu irreversiblen Schäden der Flusslandschaft und der Auen, bestehend aus wertvollen Natur- und Kulturlandschaften, Flora-Fauna-Habitat-(FFH)- und Vogelschutzgebieten. Dieser sich selbst beschleunigende Prozess wurde trotz Geschiebezugaben noch nicht aufgehalten.

Nicht zuletzt deswegen fordern diverse Initiativen und Verbände die Bundesregierung und die zuständigen Länderregierungen dazu auf, bei der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Elbe die volkswirtschaftlichen Interessen der ökologischen Bedeutung des Flusses unterzuordnen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie stellt sich für die Bundesregierung der Idealzustand der Elbe hinsichtlich
  - a) der Fahrrentiefe dar, und wie unterscheidet sich dieser vom Ist-Zustand,
  - b) der Sohlentiefe dar, und wie unterscheidet sich dieser vom Ist-Zustand,
  - c) der Rolle des Flusses als Wasserstraße bzw. als Transportweg dar, und wie unterscheidet sich dieser vom Ist-Zustand,
  - d) der wirtschaftlichen Nutzung des Flusses dar, und wie unterscheidet sich dieser vom Ist-Zustand,
  - e) des Naturraums dar, und wie unterscheidet sich dieser vom Ist-Zustand?
2. Welche Ansprüche und Vorstellungen hat die Bundesregierung von einem Gesamtverkehrskonzept bzw. einem flusseinzugsgebietsbezogenen integrierten Logistikkonzept für die Elbe?
3. Welche festen und welche modifizierbaren Rahmenbedingungen gelten nach Vorstellung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) für eine umweltfreundliche Schifffahrt auf der Elbe (bitte nach einzelnen Regelungen und Paragraphen bzw. Artikeln getrennt auflisten)?
4. Wie will die Bundesregierung die Erreichung eines ökologisch guten Zustandes gemäß der Wasserrahmenrichtlinie, den Zielen der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie und der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt bei gleichzeitiger Gewährleistung stabiler und zuverlässiger Bedingungen für die Schifffahrt realisieren, und wie geht sie dabei mit entstehenden Zielkonflikten um?
5. Welche konkreten technischen Mittel und Baumaßnahmen sind aus ökologischer Sicht zur Erreichung der im Gesamtkonzept Elbe aufgeführten Ziele akzeptabel, und welche ökologischen Konsequenzen ergeben sich durch den Einsatz dieser (bitte nach Maßnahme und daraus resultierenden ökologischen Konsequenzen aufschlüsseln)?

6. Wie positionieren sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Brandenburg und Hamburg zum Gesamtkonzept Elbe, und welche Rolle nehmen sie im Umsetzungsprozess ein?
7. Wie begründet die Bundesregierung die Verabschiedung der Absichtserklärung aus dem Jahr 2006, insbesondere die Gewährleistung einer Mindestfahrrirentiefe von 1,60 Metern an 345 Tagen im Jahr, vor dem Hintergrund des bereits seit 1990 stetig rückgängigen Wasserspiegels der Elbe, und inwiefern haben sie die Regierung der Tschechischen Republik und deren Behörden über diesen Widerspruch informiert?
8. Welche Projekte sind seitens der Bundesregierung zum Zweck der Sohlerosionseindämmung geplant, welche befinden sich momentan in der Umsetzung, welche wurden aus welchen Gründen beendet, und welche Kosten sind dabei jeweils entstanden (bitte nach Projekt, Zeitplan der Ausführungsarbeiten, Ausführungsstand, geplanten Kosten und entstandenen Kosten aufschlüsseln)?
9. Welche Baumaßnahmen wurden 2013 und 2014 an der Elbe zwischen Geesthacht und der deutsch-tschechischen Grenze durchgeführt (bitte nach Zeitpunkt, Baumaßnahme, Ort der Baumaßnahme in genauen Flusskilometern, Ziel und Zweck sowie Kosten aufschlüsseln)?
10. Welche nicht mehr regelungswirksamen Steinschüttungen in den Bühnenfeldern entlang der Elbe (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 67 der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter auf Bundestagsdrucksache 18/2529) werden wann entfernt (bitte nach Zeitpunkt und Flusskilometer aufschlüsseln)?  
Wenn keine Entfernung der Steinschüttungen stattfindet, woran scheitert die Umsetzung?
11. Wann ist mit der Fertigstellung des Gesamtkonzepts Elbe zu rechnen, und wann und in welcher Form wird es dem Deutschen Bundestag vorgestellt?
12. Wird in dem Bericht, der im Antrag der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD auf Bundestagsdrucksache 18/3041 bis „Ende Juni 2015“ über „die Priorisierung der Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Vorbereitungen zum Bundesverkehrswegeplan und schließlich einen Bericht über den Netzzustand“ gefordert wird, auch das Gesamtkonzept Elbe bereits berücksichtigt?  
Wenn nein, wird die Elbe dann in diesem Bericht ausgespart, oder wie soll sonst die Kohärenz zwischen diesem Bericht und dem Gesamtkonzept Elbe gewährleistet werden?
13. Welches Handelsvolumen (Tonnage; in Tonnen – t) besteht nach Kenntnis der Bundesregierung im Transporteinzugsgebiet der Elbe (bitte nach Bundesländern, welche die Elbe durchfließt, aufschlüsseln)?
14. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Transportvolumen (Tonnage; in t) aufgliedert nach Transportwegen im Jahr 2013 (bitte nach Schiene, Straße, Luft und Wasser aufschlüsseln)?
15. Welches Transportvolumen besteht nach Kenntnis der Bundesregierung im Umkreis einer Entfernung von 50 km zu einer Anlegestelle/einem Hafen an der Elbe und den Nebenflüssen in Deutschland bzw. im Umkreis einer Entfernung von 100 km in Tschechien?

16. Was wäre nach derzeitigem Kenntnisstand der Bundesregierung die maximale, theoretisch erreichbare Transportmenge auf der Elbe zehn Jahre nach dem Erreichen des geplanten Ausbaus (1,60 m Tiefe über 345 Tage/Jahr), und welche jährlichen Steigerungsraten (in Prozent und Tonnen) wären dann notwendig?
17. Auf welchen Annahmen zu Transportmengen auf der Elbe beruhen die Planungen zum Elbe-Ausbau (bitte Angaben in t/Jahr machen und erklären, wie die Annahmen getroffen wurden)?
18. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Transportvolumen bei Direktanbindung, also ohne notwendigen Weitertransport (Umschlag) über die Straße und Schiene, von der Flussanlegestelle zum Empfänger oder Absender von transportierten Gütern in den letzten zehn Jahren?
19. Welches Verlagerungspotenzial von Tonnage von anderen Transportwegen auf die Wasserstraße Elbe besteht nach Ansicht der Bundesregierung, und wie begründet sie diese Ansicht?
20. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das gesamte Transportvolumen (in Tonnen) im Jahr 2013 von und nach Tschechien (Start/Ziel Deutschland und Transit, bitte Gesamtangabe und nach den Verkehrswegen Straße, Schiene, Wasser und Luft aufschlüsseln)?

Berlin, den 16. Dezember 2014

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**