

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dorothea Steiner, Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Anton Hofreiter, Nicole Maisch, Dr. Valerie Wilms, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Dr. Hermann Ott, Cornelia Behm, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Ulrike Höfken, Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Elberaum entwickeln – Nachhaltig, zukunftsfähig und naturverträglich**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Die Ober- und Mittelelbe bis Geesthacht ist für einen verlässlichen Gütertransport nach Fahrplan nicht geeignet. Stark schwankende und mittelfristig nicht berechenbare Wasserstände sowie anhaltende Niedrigwasserperioden sind typisch für die Elbe und verhindern daher eine ganzjährig konstante Fahrrinntiefe. Diese aber ist für den Gütertransport die wichtigste Grundvoraussetzung. Alle bisherigen Versuche eine ganzjährige Mindesttiefe von 1,60 Meter bei einem Bezugswasserstand (GLW 89) zwischen Dresden und Geesthacht zu garantieren sind gescheitert. Dies gilt ebenfalls für die angestrebte Fahrrinntiefe von 1,50 Metern oberhalb von Dresden. Schon heute zeigt sich der Einfluss des Klimawandels auf die Elbe, der die schwankenden Wasserstände verstärkt, deutlich. Das Niederschlags- und Abflussregime verändert sich stark und Niedrigwasserperioden nehmen zu. Letztere werden mit fortschreitendem Klimawandel eher noch stärker, so dass damit zu rechnen ist, dass in den kommenden Jahren immer häufiger niedrigere Pegelstände auf der Elbe zu erwarten sind. Zudem ist schon jetzt klar, dass selbst bei einer ganzjährigen Fahrrinntiefe von 1,60 Metern kein wirtschaftlicher Güterverkehr möglich ist. Unter diesen Voraussetzungen kann eine ganzjährige Schiffbarkeit der Elbe nicht gewährleistet werden.

Die seit 20 Jahren laufenden Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen haben das Ziel, mehr Verkehr auf die Elbe zu verlagern, nicht erreicht. Stattdessen haben sie aber stetig den ökologischen Erhaltungszustand der Elbe verschlechtert. Sie führten zur Sohleentiefung und damit zur Absenkung der Grundwasserstände. Das wiederum gefährdet schützenswerte Elbauen, die wichtige Hotspots der Biodiversität sind. Eine konstante Mindesttiefe der Elbe könnte nur mit massiven Eingriffen in das Ökosystem Elbe ermöglicht werden, durch einen kanalartigen Ausbaus mit einer Kette von Staustufen. Der Deutsche Bundestag lehnt ein solches Vorgehen aufgrund der zu erwartenden extremen negativen Folgen für die Natur und Landschaft, den Tourismus und den Hochwasserschutz ab.

Im Elberaum besteht kein Mangel an alternativen Transportmöglichkeiten. Die Schiene bietet in weiten Teilen eine umweltfreundliche und verlässliche Alternative für den Güterverkehr. Auch der Elbe-Seitenkanal und der Mittellandkanal können für Transporte im Elberaum in Zukunft eine größere Rolle als bisher spielen.

Die wirtschaftspolitische Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Elberegion sinkt weiter. Der Wert von Natur und Landschaft hingegen gewinnt eine immer stärkere wirtschaftliche Relevanz. Die Elbe ist als Retentionsraum für Hochwasser und Hotspot der Biodiversität ökologisch bedeutsam. Eine zunehmend wichtige Rolle kommt ihr aber auch als Regenerationsraum für Erholungssuchende zu. Die touristische Nutzung der Natur- und Kulturpotentiale an der Elbe hat sich zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor mit hoher Arbeitsplatzintensität entwickelt. Noch immer gibt es aber in diesem Bereich ein großes Entwicklungspotenzial.

Der Deutsche Bundestag lehnt den Ausbau der mittleren und oberen Elbe daher ab. Im Mittelpunkt einer nachhaltigen, zukunftsfähigen und naturverträglichen Entwicklung der Elberegion muss der Erhalt dieser einzigartigen Naturlandschaft mit allen seinen positiven Funktionen für Mensch und Natur stehen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

eine umfassende Strategie zur Entwicklung der Elberegion und zum Erhalt der einzigartigen Landschaft Elbe gemeinsam mit den Elbeanrainerbundesländern und unter Einbeziehung aller relevanten gesellschaftlichen Gruppen zu entwickeln. Im Rahmen dieser Strategie sollen unter anderem folgende Forderungen zur nachhaltigen und umweltschonenden Weiterentwicklung der Flusslandschaft Elbe umgesetzt werden:

Umwelt- und naturschutzpolitische Forderungen

- die Flussgebietsgemeinschaft Elbe im Rahmen ihrer Möglichkeiten und Zuständigkeiten dabei zu unterstützen, dass die Elbe den ökologisch guten Zustand gemäß der Wasserrahmenrichtlinie wesentlich schneller als im derzeitigen Bewirtschaftungsplan vorgesehen erreicht,
- dafür Sorge zu tragen, dass im Flussgebiet der Elbe keine Baumaßnahmen zur Verbesserung der Schiffbarkeit mehr durchgeführt werden, die direkt oder indirekt die Ausweisung von Flussabschnitten mit weniger strengen Bewirtschaftungszielen erforderlich machen,
- die bisher im Bewirtschaftungsplan angekündigten Maßnahmen zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Elbe und der bedeutenden Flüsse in ihrem Einzugsgebiet zu verstärken und die Wirksamkeit der Fischwanderhilfen wissenschaftlich evaluieren zu lassen,
- die Entwicklung vielfältiger Gewässerstrukturen in der Elbe und ihren bedeutenden Nebenflüssen zu fördern,
- der Elbe durch die Förderung von Ufer- und Auenrenaturierungen, Flutrinnen- und Altarmverbindungen mehr Raum zu geben,
- gewässerökologische Belange bei Unterhaltungsmaßnahmen durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost in deutlichen stärkerem Maße zu berücksichtigen,
- von jeglichen Maßnahmen abzusehen, die zu einer weiteren Vertiefung des Flussbettes führen, sowie Forschungsprojekte zur Eindämmung dieses Prozesses zu initiieren,
- die Umsetzung von durch die Länder geplanten Deichrückverlegungsmaßnahmen aktiv zu fördern und weitere Maßnahmen zu Deichrückverlegung gemeinsam mit den Ländern zu ergreifen,
- Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele der nationalen Biodiversitätsstrategie entlang der Elbe zu ergreifen,

- Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen zu unterbinden, die einen signifikanten Wasserentzug der fast weitgehend unter Naturschutz stehenden die Elbe umgebende Flusslandschaft zur Folge haben, da dieser Wasserentzug zu einem massiven Verlust an biologischer Vielfalt führen kann,
- sämtliche Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe auf ihre Auswirkungen auf Natur und Umwelt, insbesondere vor dem Hintergrund der Anforderungen der EU-Wasserrahmenrichtlinie sowie der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, zu prüfen,
- die Auswirkungen des Klimawandels auf den Wasserhaushalt allgemein und insbesondere auf zu erwartende starke Schwankungen der Wasserstände der Elbe über die bisherigen Forschungsprojekte hinaus umfassend zu untersuchen und die Planungen zur Nutzung der Elbe als Bundeswasserstraße mit Blick auf die Ergebnisse dieser Untersuchungen zu überarbeiten,
- Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel in der Elberegion zu entwickeln;

#### Wirtschafts- und verkehrspolitische Forderungen

- gemeinsam mit den Landesregierungen und den Kommunen ein Konzept zum Ausbau der wirtschaftlichen Potenziale der Elberegion zu entwickeln und dabei die Belange der verschiedenen Wirtschaftszweige einer vergleichenden makroökonomischen Betrachtung zu unterziehen, die die zu erwartenden Folgen des Klimawandels mit einbezieht sowie sämtliche ökologische Folgekosten berücksichtigt,
- den Ausbau der vorhandenen touristischen Infrastruktur unter Einhaltung der Anforderungen an naturverträglichen und nachhaltigen Tourismus zu fördern,
- das Ziel aufzugeben eine durchgehende Mindesttiefe von 1,60 Metern ganzjährig zwischen Dresden bis Geesthacht und 1,50 Meter oberhalb von Dresden zu erreichen, da dies aufgrund der natürlichen Rahmenbedingungen durch Unterhaltungsmaßnahmen allein nicht zu erreichen ist,
- eine umweltverträgliche, an die natürlichen Wasserstände angepasste Binnenschifffahrt zu ermöglichen, insbesondere für die touristische Personenschifffahrt sowie für leichte Gütertransporte mit flachgehenden Schiffstypen,
- eine aktuelle Analyse der derzeitigen und zu erwartenden Verkehrsströme im Elberaum unter Einbeziehung aller Verkehrsträger vorzulegen,
- auf Grundlage der zu erwartenden höheren Bandbreiten und Unsicherheiten des Witterungsgeschehens an der Elbe, Konzepte für flexible Transportketten im Elberaum zu entwickeln, die einen Schwerpunkt im Schienenverkehr haben und auf den Schiffsverkehr nur als zusätzliche Option auf ausgewählten Strecken setzen,
- die Kapazitäten der vorhandenen Bahnstrecken im Elberaum für den Güterverkehr umfassend zu nutzen, das Netz wo notwendig zu sanieren und an eventuellen Streckenengpässen, die Kapazität der Bahnstrecken für den Güterverkehr durch Netzausbau zu erhöhen,
- die Investitionen in die Bundeswasserstraße Elbe einer neuen Nutzen-Kosten-Analyse, einschließlich der Ressourcenkosten zu unterziehen, welche die durch den Klimawandel bereits eingetretenen und noch zu erwartenden Änderungen im Wasserhaushalt der Elbe mit einbezieht, um Fehlinvestitionen zu verhindern,
- alle geplanten Infrastrukturprojekte an der Elbe und ihren Nebenflüssen, die in direkter Abhängigkeit zu den Fahrrinntiefen entlang der Elbe stehen, an

die derzeit tatsächlichen und die bei Unterlassung eines weiteren Ausbaus zu erwartenden Tiefenverhältnisse der Elbe anzupassen;

#### Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Elberaum

- sich für eine stärkere grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit der Tschechischen Republik einzusetzen, die u. a. die Ziele verfolgt, ein gemeinsames Güterverkehrskonzept sowie ein gemeinsames Tourismuskonzept für die Euroregion Elbe/Labe zu entwickeln und eine klare Abstimmung bei geplanten Baumaßnahmen sowie eine umfassende Information über die gegebenen und zukünftig zu erwartenden Wasserstände der Elbe auf dem jeweiligen Staatsgebiet zu gewährleisten, um Planungen von Bauprojekten unter Annahme falscher Prämissen zu verhindern,
- sich gegenüber der Tschechischen Republik dafür einzusetzen, die Planungen für den Bau einer Elbestaumstufe bei Děčín aufzugeben.

Berlin, den 25. Januar 2011

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

#### **Begründung**

Die Elbe ist der letzte große, noch relativ wenig verbaute und naturnahe frei fließende Fluss in Mitteleuropa. Nahezu lückenlos reihen sich 22 europäische Schutzgebiete (FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete) aneinander. Mit zwei Nationalparks (Sächsische Schweiz und Wattenmeer) sowie dem UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ finden sich an der Elbe einzigartige Naturjuwelen. Hinzu kommt das letzte an der Elbe verbliebene UNESCO-Welterbe, das „Dessau-Wörlitzer Gartenreich“, in dem Natur- und Kulturlandschaft gleichermaßen als Erbe der Menschheit geschützt sind. Der Elbe-Radweg ist mit seinem Natur- und Kulturreichtum seit fünf Jahren der beliebteste Fernradweg ganz Deutschlands und wird von fast einer Million Menschen jährlich aufgesucht.

Die Bedeutung der Mittel- und Oberelbe als Transportweg für den Güterverkehr war schon immer eher gering und geht, anstatt wie vorausgesagt zu steigen, weiter stetig zurück. Noch 1992 wurde ein Güteraufkommen von jährlich zwölf Millionen Tonnen für das Jahr 2010 prognostiziert. Doch im Jahr 2009 wurden nur 0,9 Millionen Tonnen Güter auf der Elbe befördert. Der Umfang der Güterverkehre auf der Elbe schrumpfte in den letzten 15 Jahren und bis heute ist der Anteil der Elbe an der gesamten Güterverkehrsleistung aller deutscher Bundeswasserstraßen mit 0,2 Prozent verschwindend gering.