

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)428

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur
Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes
Drucksachen 18/9527, 18/9952

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die

„Anlage (zu § 1 Absatz 1)

Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen

Abschnitt 1

Laufende und fest disponierte Vorhaben“

wie folgt geändert:

Die lfd. Nr.

„11 Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe“

entfällt.

Begründung

Die Flusslandschaft der Elbe ist ein einzigartiger Lebensraum. Nahe Hamburg befinden sich die größten zusammenhängenden Tideauwälder Europas. Doch diese Landschaft droht durch sukzessive Flussvertiefungen nahezu in Gänze zu verschwinden. Denn die Elbe wurde begradigt, zwischen Deichbauwerke gedrängt und mit Buhnen verbaut, was zu einer deutlichen Erhöhung der Fließgeschwindigkeit zu Folge hat. Dies führte zu wackelnden Deichen, abbrechenden Ufer, zugeschlickten Häfen und Seitenflüsse der Elbe sowie zu Sauerstofflöchern, in denen Fische ersticken.

Die durch die erhöhte Fließgeschwindigkeit bedingte Sohlerosion lässt den Grundwasserspiegel sinken und dadurch Auwälder und -wiesen austrocknen. Insgesamt hat die Elbe schon 80 Prozent ihrer natürlichen Auen verloren. Eine weitere Vertiefung würde zu noch weitere Verluste dieser einzigartigen Landschaft führen. Dennoch setzt Hamburg stur auf die Elbvertiefung und riskiert dafür auch Folgekosten in Milliardenhöhe.

Die Elbvertiefungen führen auch zu erhöhten jährlichen Unterhaltskosten in Millionenhöhe. Denn durch den eingedeichten Fluss schießen bei Flut Wassermassen Richtung Hamburg und reißen tonnenweise Sedimente mit sich, die sich vornehmlich im Hafen ablagern. Die Hansestadt Hamburg und die Bundesrepublik Deutschland müssen deswegen jährlich 100 Millionen Euro für so genannte „Unterhaltsbaggerungen“ ausgeben. Für die erneute Elbvertiefung sollen im Fluss 40,3 Mio. Kubikmeter, dreimal so viel wie 1999,

Sand bewegt werden. Es ist zu befürchten, dass anschließend der Bedarf für die Unterhaltungsbaggerung und damit auch die Kosten dafür noch steigen werden.

Zudem ist zu erwarten dass die bislang vorliegenden Planungen einer vertieften rechtlichen Überprüfung im laufenden Gerichtsverfahren nicht standhalten werden, da die Planungen eindeutig gegen die europäische Wasserrahmenrichtlinie verstoßen. Deshalb stellt das Urteil des EuGH zur Weser- und Elbvertiefung vom 1. Juli 2015 strenge Anforderungen an die Beeinträchtigung des Flusszustands und die Zustandserreichung.

Die umweltfreundliche und kostengünstige Alternative zur Elbvertiefung ist eine Stärkung des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven. Den weitgehend unausgelasteten Tiefwasserhafen können selbst bei Niedrigwasser Schiffe mit bis zu 16 Metern Tiefgang erreichen. Ein gemeinsames Konzept zur ernsthaften Kooperation der norddeutschen Häfen ist deswegen überfällig. Die 600 Millionen Euro, die für die Vertiefung der Elbe geplant sind, sind dringend nötig zur Finanzierung einer umweltverträglichen Anbindung der Häfen Hamburg und Bremerhaven.“

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur
Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes
Drucksachen 18/9527, 18/9952**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die

„Anlage (zu § 1 Absatz 1)

Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen

Abschnitt 2

Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wird wie folgt gefasst:

In der lfd. Nr. 22 wird „Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals“ gestrichen. Die lfd. Nr. 22 wird wie folgt gefasst:

„22 Brückenanhebungen im westdeutschen Kanalnetz“

Begründung

Der erwartete Nutzen des geplanten Ausbaus des Elbe-Lübeck-Kanals steht in keinem Verhältnis zu den voraussichtlichen Kosten in Höhe von 838 Millionen Euro. Die Wasserstraße ist aufgrund des geringen Güterverkehrsaufkommens in der nicht-prioritären Wasserstraßenkategorie C eingestuft worden. Die prognostizierte Steigerung des Güterverkehrs von lediglich 600.000 Tonnen resultierte in einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,5, was die Durchführung eines Infrastrukturprojekts normalerweise verbietet.

Aus den genannten Gründen ist die Summe von 838 Millionen Euro dort einzusetzen, wo ein größerer verkehrlicher Nutzen vorhanden ist: zum Beispiel für Brückenanhebungen zur Ermöglichung von doppelstöckigem Containerverkehr im westdeutschen Kanalnetz. Das besteht aus den für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben mit den Projektnummern W 07, W 13, W 14, W 15, W 16, W 17, W 20, W 21, W 22.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur
Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes
Drucksachen 18/9527, 18/9952**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die

„**Anlage (zu § 1 Absatz 1)**

Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen

Abschnitt 2

Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Die lfd. Nr.

„8 Vertiefung der Außenems“

entfällt.

Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Die Ems hat von allen in Deutschland relevanten Flussgebieten den schlechtesten ökologischen Zustand. Das Emsästuar hat durch menschliche Eingriffe der Vergangenheit bereits erhebliche ökologische Schäden erlitten. Vertiefungen und Abdeichungen haben in ihrer Gesamtheit zu einer massiven Überformung der Hydro- und Morphodynamik des Emsästuares geführt. Dies zeigt sich deutlich am Anstieg des Tidehubs, an der Verformung der Tidekurve, an den hohen Schwebstoffwerten und Sauerstoffdefiziten im inneren Ästuar. Die zunehmende Tideasymmetrie mitausgeprägter Flutstromdominanz hat zum Eintrag großer Mengen Schlick geführt. Das Emsästuar befindet sich daher aktuell in einem hoch sensiblen Zustand, der keine Widerstandsfähigkeit gegen weitere wasserbauliche Maßnahmen mehr zu bieten hat. Große Bereiche der Unterems können heute saisonal ihre ökologischen Funktionen nicht mehr erfüllen. Es bedarf deshalb voraussichtlich erheblicher Anstrengungen, um die Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie erreichen zu können. Es ist bereits heute bekannt, dass die Zielerreichung in der nächsten Bewirtschaftungsperiode bis 2021 nicht gelingen wird.

Auch die EU-Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete an der Ems sind in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Die EU-Kommission verlangte von Niedersachsen die Umsetzung der FFH-, Vogelschutz- und Wasserrahmenrichtlinie und leitete ein Pilotverfahren ein. Im Rahmen dieser Forderungen drohte dem Land Niedersachsen ein Vertragsverletzungsverfahren mit Strafen in Millionenhöhe. Erst mit Unterzeichnung

und Inkrafttreten des „Masterplan Ems 2050“ konnte die Einleitung des Vertragsverletzungsverfahrens abgewendet werden.

Im unmittelbar vom Vorhaben betroffenen Natura 2000 Gebiet „Unterems und Außenems“ befinden sich maßgebliche FFH-Lebensraumtypen und FFH-Arten in einem schlechten Erhaltungszustand. Für diese Lebensraumtypen und Arten besteht nicht nur ein Verschlechterungsverbot, sondern ein Wiederherstellungsgebot. Weitere Eingriffe, mit denen Verschlechterungen einhergehen, sind daher kontraindiziert. Die geplante Vertiefung der Außenems ist allerdings ein solches Vorhaben, das weitere Verschlechterungen und Umweltbeeinträchtigungen mit sich bringen wird. So bescheinigt der Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan dem Vorhaben gerade eine hohe Umweltbetroffenheit. Die Machbarkeitsuntersuchung der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) spricht dem Vorhaben ein „hohes ökologisches Risiko“ zu.

Vor diesem Hintergrund verbietet sich derzeit jedes weitere in die Hydro- und Morphodynamik eingreifende Projekt. Bis zum Vorliegen der Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie und der Entscheidung über den einzuschlagenden Lösungsweg sollte ein Moratorium für weitere Eingriffe gelten. Ansonsten kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Projekt Außenemsvertiefung den Wiederherstellungsmöglichkeiten und dem Umsetzen des Masterplan Ems 2050 entgegensteht. Das im Rahmen des hydromorphologischen Gutachtens verwendete Modell zur vergleichenden Untersuchung der Maßnahmen-vorschläge zur Sanierung der Ems arbeitet mit der Bathymetrie des heutigen Zustandes - also ohne Außenemsvertiefung und ihre Bestandteile Wendestelle und Bühnenbauten.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur
Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes
Drucksachen 18/9527, 18/9952**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

1. In Artikel 1 wird die

„Anlage (zu § 1 Absatz 1)

Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen

Abschnitt 1

Laufende und fest disponierte Vorhaben“

wie folgt geändert:

Die lfd. Nr. „8 Fahrrinnenvertiefung am Main zwischen Wipfeld und Limbach“ entfällt. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

2. In Artikel 1 wird die

„Anlage (zu § 1 Absatz 1)

Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen

Abschnitt 2

Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Die lfd. Nr. „2 Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg“ entfällt. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur
Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes
Drucksachen 18/9527, 18/9952**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

1. In Artikel 1 wird die

„Anlage (zu § 1 Absatz 1)

Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen

Abschnitt 1

Laufende und fest disponierte Vorhaben“

wie folgt geändert:

Die lfd. Nr. „3 Fahrrinnenanpassung der Außenweser“ entfällt. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

2. In Artikel 1 wird die

„Anlage (zu § 1 Absatz 1)

Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen

Abschnitt 2

Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Die lfd. Nr. „5 Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)“ und „6 Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)“ entfallen. Die nachfolgenden lfd. Nummer verschieben sich entsprechend.

Begründung

Die planfestgestellten Ausbaumaßnahmen sind Fortsetzungen der bisherigen, seit über 120 Jahren betriebenen Veränderungen und werden die negativen Auswirkungen für das Ökosystem verstärken. Durch das konsequente Ausblenden der vorangegangenen Eingriffe und Belastungen wird allerdings die Vorbelastung nicht in die Bewertungen der neuen Eingriffe eingeführt mit der Folge, dass der heutige unzureichende ökologische Zustand der Unterweser quasi als „originaler Ausgangszustand“ angenommen wird, dem dann weitere nachteilige Veränderungen weniger schaden.

Praktisch alle ökologisch wichtige hydrologische Einflussgrößen werden durch die Ausbaumaßnahmen weiter negativ verändert. So ist bei sämtlichen vorangegangenen Ausbauten vor allem der Unterweser das Tideniedrigwasser dramatisch abgesunken. Die vor der letzten Vertiefung prognostizierte Tidehubveränderung in der Unterweser wurde jedoch deutlich übertroffen. Deshalb ist auch gegenüber den neuen Prognosen Skepsis angebracht. Zudem werden die Strömungsgeschwindigkeiten weiter zunehmen (prognostiziert sind 8 cm/s); und durch die sich damit verstärkenden Turbulenzen werden Sedimentumlagerungen verstärkt und letztendlich die verbliebenen Seitenarme in der Unterweser noch weiter zuschlickern. Auch werden die Salzgehaltsverhältnisse so verändert, dass der stark verarmte Bereich der Brackwasserzone um etwa einen km flussaufwärts verschoben wird, was neben weiter zunehmenden Biodiversitätsverarmung auch große Probleme in den Zuwässerungsgewässern der Wesermarschen zu Folge haben wird.

Die Sohle und die Randbereiche des Fahrwassers werden verstärkten Erosionswirkungen ausgesetzt, die durch Unterhaltung verstärkt werden können. Auch in den Zuflüssen zur Weser werden weiter zunehmende Uferabbrüche erwartet. In den wenigen verbliebenen Seitenarmen/Altarmen an der Unterweser wird die Verschlickung und Verlandung zunehmen.

Es werden 8 FFH-Gebiete und 6 Vogelschutzgebiete im Gesamtraum aufgeführt, die nahezu den gesamten Unterweserraum sowie die an die Außenweser-Fahrrinne angrenzenden Wattengebiete umfassen. Dieses europäische NATURA-2000-Netzwerk darf keine Verschlechterungen erleiden. Zudem verdient der als Weltnaturerbe anerkannte niedersächsische Wattenmeer-Nationalpark verstärkten Schutz. Die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen sind nicht geeignet, die durch die Ausbaumaßnahmen sich weiter verschlechternden ökologischen Verhältnisse an Unter- und Außenweser zu ersetzen, da sie vor allem nicht die fortschreitenden Verluste im Freiwasserlebensraum angehen sondern sich auf Seitenräume und (semi-) terrestrische Lebensstätten beschränken.

Erst unlängst hat der Europäische Gerichtshof aufgrund einer Klage der BUND zur Weservertiefung ein bahnbrechendes Urteil zum Verschlechterungsverbot gefällt, was zu einem Knock-out aller Planungen führen könnte, die einer nachhaltigen Gewässerschutzpolitik widersprechen. Laut der NRW-Bestandsaufnahme ist der ökologische Zustand des betroffenen Rheinabschnitts auch wegen der Veränderungen für die Schifffahrt mäßig bis unbefriedigend und verfehlt damit die Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) deutlich.

Die umweltfreundliche und kostengünstige Alternative zur Elbvertiefung ist eine Stärkung des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven. Den weitgehend unausgelasteten Tiefwasserhafen können selbst bei Niedrigwasser Schiffe mit bis zu 16 Metern Tiefgang erreichen. Ein gemeinsames Konzept zur ernsthaften Kooperation der norddeutschen Häfen ist deswegen überfällig. Die über 100 Millionen Euro, die für die Vertiefung der Elbe geplant sind, sind dringend nötig zur Finanzierung einer umweltverträglichen Anbindung der Häfen Hamburg und Bremerhaven.

Berlin, den 22. November 2016