

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Peter Hettlich, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Rainer Steenblock, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Binnenschifffahrt auf der mittleren und oberen Elbe

Seit vielen Jahren ist der Zielkonflikt zwischen der Nutzung der mittleren und oberen Elbe als Wasserstraße einerseits und der naturschutzfachlichen und wasserhaushalterischen Bedeutung andererseits in der öffentlichen Diskussion. Von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird eine Fahrrinnentiefe von 1,60 m bei einem gleichwertigen Wasserstand (GLW 89*) angestrebt. Wasserbauliche Maßnahmen, die diesem Ziel dienen, sind teilweise jedoch auch mit einer fortschreitenden Eintiefung der Elbe und einer Absenkung des Grundwasserspiegels entlang des Flusses verbunden. Das führt zu erheblichen negativen Veränderungen von Flora und Fauna im Fluss sowie in der angrenzenden Auenlandschaft, die den erklärten Zielen der nationalen Biodiversitätsstrategie entgegenstehen. Die in den vergangenen Jahren beförderten Gütermengen gingen trotz massiver Baumaßnahmen kontinuierlich zurück. Diese Entwicklung deutet nicht auf einen künftig erhöhten Bedarf für die Binnenschifffahrt auf der mittleren und oberen Elbe hin. Das Bundesamt für Güterverkehr (Sonderbericht zum Seehafen-Hinterlandverkehr, 2007) stellte sogar fest, dass die Fahrwasserverhältnisse die Binnenschiffsunternehmen zunehmend dazu veranlasst, „der Elbschifffahrt den Rücken zu kehren“. Dennoch werden derzeit viele Investitionen in den Ausbau von Häfen in diesen Abschnitten geplant oder auf den Weg gebracht, beispielsweise in Riesa, Mühlberg, Aken und Wittenberge.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich die Gütertransporte im Jahr 2008 auf der Elbe zwischen der tschechisch-deutschen Grenze und Lauenburg gegenüber den vergangenen 20 Jahren entwickelt (Zählstellen: Grenze, Stadtstrecke Magdeburg, Wittenberge)?
2. Teilt die Bundesregierung die Aussagen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg (vgl. Bundesanstalt für Wasserbau (2001): Zeitabhängiger Vergleich der Fahrrinnentiefen in der Gesamtstrecke Magdeburg–Halle (Elbe-Saale), wonach die Gütertransporte erst ab Abladetiefen von 2 m bis 2,5 m rentabel sind?
3. An wie vielen Tagen im Jahr 2008 konnte auf der Mittel- und Oberelbe die Fahrrinnentiefen von 1,6 m, 2 m und 2,5 m gewährleistet werden (aufgeschlüsselt nach den Elbestrecken)?

4. An wie vielen Tagen im Jahr 2008 waren die Gütertransporte auf der Mittel- und Oberelbe vollschiffig möglich?
5. Verfolgt die Bundesregierung den Bau des Saale-Elbe-Kanals weiterhin, auch vor dem Hintergrund der Niedrigwasserstände der Elbe zwischen Juni und Dezember 2008?
6. An wie vielen Tagen im Jahr hätten Frachtschiffe mit der für diesen Kanal geplanten Durchschnittsladung von 1 004 Tonnen die sich an den Kanal anschließende Elbe flussabwärts in Richtung Magdeburg weiter befahren können?
7. An wie vielen Tagen im Jahr hätten Frachtschiffe mit der für diesen Kanal geplanten Durchschnittsladung von 1 004 Tonnen die sich an den Kanal anschließende Elbe flussaufwärts in Richtung Dresden bzw. Tschechische Republik weiter befahren können?
8. Welche Investitionen an Elbe- und Saalehäfen mit welchen Zielen und welchen Kosten werden nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit getätigt oder sind geplant?
9. Gibt es Wirtschaftlichkeitsanalysen für diese Hafeninvestitionen und berücksichtigen diese die Schiffbarkeit der Elbe vor dem Hintergrund lang anhaltender Niedrigwasserperioden?
10. Teilt die Bundesregierung die Aussage des Bundesamtes für Güterverkehr (2007), dass Binnenschiffsunternehmen der Elbeschifffahrt den Rücken kehren?
11. Werden bauliche Maßnahmen an den Wasserstraßen Elbe und Saale sowie in den anliegenden Häfen mit Mitteln des Konjunkturpakets II finanziert?
Wenn ja, in welcher Höhe und für welche Maßnahmen?

Berlin, den 20. März 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion