

Antrag

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Hannover, den 10.07.2012

Mehr Güter auf den Wasserweg: Nadelöhr im Kanalnetz bei Scharnebeck endlich beheben anstatt an der Mittleren Elbe Natur zu zerstören

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Der Landtag fordert die Landesregierung und die Bundesregierung auf,

1. sich nachdrücklich für eine Verstärkung des Binnenschiffanteils im Hafenhinterlandverkehr von den großen Seehäfen einzusetzen und dafür sowohl in den Häfen als auch im nachfolgenden Kanalsystem nachfragegerecht die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen und effizienten Binnenschiffverkehr insbesondere mit Containern zu ermöglichen;
2. sich insbesondere konkret für einen schnellen ergänzenden Neubau einer Schleuse beim zu kleinen und überalterten Schiffshebewerks Scharnebeck einzusetzen und die dafür erforderlichen Mittel kurzfristig bereitzustellen;
3. die aktuell von verschiedenen Seiten wieder ins Spiel gebrachten Ausbaupläne für die Mittlere Elbe endgültig zu den Akten zu legen und der Entwicklung des Biosphärenreservats „Niedersächsische Elbtalaue/Flusslandschaft Elbe“ am letzten freifließenden Fluss in Deutschland Priorität gegenüber der Nutzung als Wasserstraße einzuräumen;
4. auf europäischer Ebene dafür einzutreten, dass die Elbe ab Lauenburg nicht als Teil transeuropäischer Netze eingestuft wird. Bei der beabsichtigten Priorisierung der BundeswasserstraÙen einen Schwerpunkt auf den Elbe-Seiten-Kanal zu legen, entsprechend die Bedeutung der Mittleren Elbe für eine naturverträgliche Regionalentwicklung herauszustellen und die Mittlere Elbe nur für die Durchführung von Sondertransporten als Wasserstraße zu unterhalten.

Begründung

Die Binnenschiffahrt steht im Zuge der Globalisierung und des damit auch in Zukunft weiter anwachsenden Güterverkehrs im Hafenhinterland vor einer Renaissance. Bisher sind aber in den großen deutschen Häfen in Hamburg, Bremerhaven und zukünftig Wilhelmshaven keine ausreichenden logistischen Vorbereitungen für eine vermehrte Umladung von Containern auf Binnenschiffe vorgesehen. Zudem wurden verbliebene Engstellen im ausgebauten Kanalnetz, wie das für neue, rentablere Binnenschiffe zu kleine und überalterte Schiffshebewerk Scharnebeck immer noch nicht durch leistungsfähige Neubauten ergänzt. Erst kürzlich erklärte die Bundesregierung gegen den erklärten Wunsch der Logistikwirtschaft, der Region und des niedersächsischen Landtags hier auf absehbare Zeit keine Mittel einsetzen zu wollen.

Stattdessen wird von verschiedenen CDU-Bundestagsabgeordneten und offenbar auch vom niedersächsischen Wirtschaftsminister die verkehrstechnisch viel geringer nachgefragte Oberelbe und Mittlere Elbe als vordringliches Ausbauprojekt (Ausbau der Reststrecke Schnackenburg–Hitzacker) für den Binnenschiffverkehrsverkehr aktuell wieder ins Spiel gebracht. Entsprechende Überlegungen werden auch im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines „Gesamtkonzeptes Elbe“ unter Beteiligung des Landes Niedersachsen vorangetrieben. Das federführend vom Land Niedersachsen betreute Gutachten mit „Vorschlägen zur Bewertung der BundeswasserstraÙen unter Berücksichtigung der Aspekte Netzfunktion und volkswirtschaftlicher Wertschöpfung“ der Railistics GmbH vom Mai 2012 legt jedenfalls diesen Schluss nahe, obwohl Landesumweltminister Dr. Birkner derzeit

keine Gelegenheit auslässt, sein Image als Naturfreund damit zu belegen, dass er dem weiteren Ausbau der Mittleren Elbe öffentlich eine klare Absage erteilt.

Der Landtag ist gefordert, in dieser ungeklärten Situation hinsichtlich der Haltung des Landes Niedersachsen ein klares Bekenntnis zum effizienten und bedarfsgerechten Ausbau der Binnenschiffahrtskapazitäten gegenüber der Bundesregierung abzugeben und sich für den schnellen Ergänzungsbau einer Schleuse beim Schiffshebewerk Scharnebeck und gegen Geldverschwendung an der schützenswerten Elbe einzusetzen. Die Elbe oberhalb Lauenburgs ist ein natürlicher Niedrigwasserfluss, auf dem die notwendige Fahrwassertiefe von 1,60 m nicht ganzjährig zu gewährleisten ist. Mit dem Elbe-Seiten-Kanal und dem Mittellandkanal steht eine attraktive Parallelstrecke bis Magdeburg zur Verfügung. Diese muss durch die Beseitigung des Nadelöhrs bei Scharnebeck aufgewertet werden. Der bekannte Einspardruck auf allen öffentlichen Ebenen erfordert es, die Bauaktivitäten jeweils auf die effizientesten Projekte zu konzentrieren und alles andere zurückzustellen.

Dr. Gabriele Heinen-Kljajić
Parlamentarische Geschäftsführerin