

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Kurt Duwe, Michael Kruse, Katja Suding,  
Anna-Elisabeth von Treuenfels, Dr. Wieland Schinnenburg (FDP) und Fraktion**

**Betr.: Gesamtkonzept Elbe – Grundlage zur Finanzierung zwingend notwendiger Maßnahmen muss sichergestellt sein**

Die Elbe ist eine internationale Wasserstraße, die die wichtigen Wirtschaftszentren Tschechiens, Sachsens, Sachsen-Anhalts, Niedersachsens, Brandenburgs und Berlins mit dem Hamburger Hafen verbindet. Aufgrund dieser weitreichenden Bedeutung wurde die Elbe auch in der TEN – Richtlinie durch die EU als Wasserstraße mit europäischer Bedeutung ausgewiesen. Die Abwicklung von Handelsströmen der Wirtschaft über diesen Wasserweg wird durch die zukünftig weiter steigenden Umschlagsvolumen in den Häfen und die in vielen Bereichen bereits heute ausgelastete Straßen- und Schieneninfrastruktur weiter an Bedeutung gewinnen.

Der Bund, als Eigentümer der Bundeswasserstraßen, ist für deren wasserwirtschaftliche Unterhaltung zuständig. Hierfür sind die verschiedenen Ansprüche an die Elbe gleichberechtigt miteinander in Einklang zu bringen. Um dies gemeinsam mit den Anrainerländern bewerkstelligen zu können, wurde die Erstellung eines Gesamtkonzepts Elbe beschlossen. Ziel des Gesamtkonzepts ist es, die verkehrliche und wasserwirtschaftliche Nutzung des Flusses und ihre Bedeutung als wertvoller Naturraum langfristig miteinander zu kombinieren. Leider hat sich die Verabschiedung des Gesamtkonzeptes Elbe bereits mehrmals verzögert und soll nun erst im Herbst 2017 geschehen.

Durch diese weitere Verzögerung wird die Elbe weder im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auftauchen, noch werden die finanziellen Mittel für verkehrliche und ökologische Maßnahmen in dem Investitionsrahmenplan enthalten sein. Die Finanzierung wichtiger Maßnahmen ist somit nicht sichergestellt. Für Hamburg sind weitere Verzögerungen bei der Erstellung des Gesamtkonzeptes Elbe nicht hinnehmbar, da sie negative Auswirkungen auf Umwelt und Wirtschaft haben werden. Die Binnenschifffahrt ist nachgewiesenermaßen ein besonders umweltfreundlicher Verkehrsträger. Darüber hinaus können sind erst durch die Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe dringend notwendige ökologische Aufwertungen – wie beispielsweise im Modellprojekt „Klöden“ – realisierbar.

Darüber hinaus stellt der Ausbau des Elbe-Seitenkanals einen wichtigen Beitrag zur zukünftigen Bewältigung der Hafenhinterlandverkehre dar. Die Schlüsselfunktion des Elbe-Seitenkanals (ESK) ist dadurch begründet, dass er den Hamburger Hafen, mit dem Mittellandkanal (MSK) verbindet und somit ein das europäische Wasserstraßennetz anschließt. Für einen zukunftsfähigen Ausbau des ESK liegen bereits erste Planungen vor. Es besteht jedoch die Gefahr, dass durch Verzögerungen die Binnenschifffahrt langfristig Anteile am Modal Split verlieren wird. Dies darf nicht geschehen und muss durch eine unmittelbare und kontinuierliche Fortführung der Planungen am ESK langfristig gesichert werden.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

**Der Senat wird aufgefordert,**

- I) Gesamtkonzept Elbe:
  - a) sich auf Bundesebene für die zügige Fertigstellung des Gesamtkonzepts Elbe einsetzen, um bis spätestens August 2015 die Beratungen zum Gesamtkonzept beginnen und im Frühjahr 2016 abschließen zu können.
  - b) sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass unabhängig von den Beratungen zum Gesamtkonzept Elbe eine auskömmliche Finanzierung zwingend notwendiger Maßnahmen an der Elbe im Bundesverkehrswegeplan sichergestellt ist.
  - c) sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass die Beratungen des Gesamtkonzepts Elbe künftig in einem professionellen Beteiligungsprozess erfolgen.
  - d) der Bürgerschaft bis Frühjahr 2016 über den Sach- und Umsetzungsstand zu berichten.
- II) Elbe-Seitenkanal (ESK):
  - a) sich auf Bundesebene für den Bau einer Schleuse in Scharnebeck einzusetzen, um die Transportkapazitäten des ESK nachhaltig zu steigern.
  - b) beim Bund Einfluss auf die dringend erforderliche Kontinuität der Planungen zum Neubau eines Abstiegsbauwerks in Scharnebeck, einschließlich dem Vorhalten der erforderlichen Planungskapazitäten, zu nehmen.
  - c) der Bürgerschaft bis Frühjahr 2016 über den Sach- und Umsetzungsstand zu berichten.
- III) Schiffbarkeit der Mittel- und Oberelbe:
  - a) sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass mittelfristig die Schiffbarkeit der Mittel- und Oberelbe auch bei mittlerem Niedrigwasser mit einer Fahrrinne von 1,60 m an mindestens 345 Tagen im Jahr durch Unterhaltungsmaßnahmen garantiert werden kann und entsprechende ökologische Kompensationen ermöglicht werden.