



**Aktenzeichen: Pet 1-19-12-940-017499**

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 12.05.2022 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,  
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

**Begründung**

Mit der Petition wird gefordert, die 9. Elbvertiefung zu stoppen und – statt Vertiefung von Flüssen – ein norddeutsches Hafenkonzzept zu erstellen.

Zur Begründung ihres Anliegens trägt die Petentin (Bürgerinitiative) im Wesentlichen vor, dass im Frühjahr 2019 der zweijährige Ausbau der Elbe-Fahrrinne beginnen sollte, bei dem rund 40 Millionen Kubikmeter Sediment aus dem Flussbett entnommen werden sollten. Aufgrund von Umweltproblemen durch vorherige Elbvertiefungen in Hamburg hätten sich Bund und Küstenländer dazu entschlossen, den gebaggerten Schlick aus der Unterelbe und dem Hamburger Hafen zunehmend in die Deutsche Bucht zu verbringen. Jedes Jahr würden in der Tideelbe knapp 30 Millionen Kubikmeter Sedimente gebaggert und rund ein Drittel davon direkt am Nationalpark Wattenmeer zwischen Cuxhaven und Neuwerk entsorgt. Die Folgen davon seien gravierend: so verlandeten Priele und Rinnen, die Trübstoffe aus der Verklappungswolke setzten die Kiemen der Fische zu und der Bestand der Stinte, die mit mehr als 90 Prozent den Hauptbestand der Fische in der Elbe ausmachten, sei massiv eingebrochen. Dies wirke sich auch auf den Bestand seltener Brutvögel aus, die sich von Fisch ernährten. Zudem sei der Bestand der Schweinswale in Gefahr und das feste Sandwatt werde großflächig von einer zähen sauerstoffarmen Schlickmasse überzogen, was zu Algenbildung und einem Erstickungstod der Lebewesen im Wattboden führe. Mit weiteren Eingriffen in den Fluss könne ein Punkt erreicht werden, an dem ein wertvolles Ökosystem schlagartig kippe. Auch das artenreiche Wattenmeer vor Cuxhaven sei in seinem Bestand massiv gefährdet. Zudem sei das



Elbeästuar für die biologische Artenvielfalt in Europa von unermesslichem Wert und der Nationalpark Wattenmeer stehe als

UNESCO Weltnaturerbe unter internationalem Schutz.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde von 13.329 Mitzeichnern unterstützt. Außerdem gingen 25 Diskussionsbeiträge ein.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter anderem unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Zunächst begrüßt der Petitionsausschuss das mit der Petition zum Ausdruck gebrachte Engagement für den Umwelt- und Artenschutz, den auch er für ein sehr wichtiges Anliegen hält.

Die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe (FAP Tideelbe) ist als zugesagter Neubeginn in die Dringlichkeitskategorie „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 eingestuft und in den Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen aufgenommen worden. Dieses Vorhaben steht ausweislich der Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für den Bund außer Frage.

Ausbauziel ist die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für die Containerschiffahrt tideunabhängig mit 13,50 m Tiefgang und tideabhängig mit 14,50 m Tiefgang. Überdies werden die Begegnungsmöglichkeiten für große Fahrzeuge verbessert. Hierfür ist eine Vertiefung und abschnittsweise Verbreiterung der Fahrrinne erforderlich.

Für die Umsetzung dieser Maßnahme stellt der Bund im Einzelplan 12 (BMVI) Haushaltsmittel in Höhe von 490 Mio. Euro bereit. Mit dieser Bereitstellung bekräftigt die Bundesregierung auch aktuell die Haltung zu diesem Projekt, die mit der Aufnahme in den Bedarfsplan des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes erfolgt ist. Der Abfluss der Haushaltsmittel verläuft wie im Bundeshaushalt geplant.



Dem Umwelt- und Artenschutz an der Unterelbe wird dabei durch die Einhaltung sowohl der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie), die zum Ziel hat, wildlebende Arten, deren Lebensräume und die europaweite Vernetzung dieser Lebensräume zu sichern und zu schützen, als auch der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), die zum Schutz und zur Verbesserung des Zustands von Gewässern beiträgt, Rechnung getragen. Die Einhaltung dieser Richtlinien wird durch die in den Planfeststellungsbeschlüssen getroffenen Festlegungen gewährleistet.

Zu den in der Petition angesprochenen "Verklappungen im Weltnaturerbe Wattenmeer" ist anzumerken, dass es sich um die Verklappungen des Hamburger Hafens handelt und diese nicht durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung veranlasst wurden. Daneben ist es auch möglich, dass durch die Hafенbetreiber der Länder im Bereich des Nationalparks Material umgelagert wird.

Die Planfeststellungsbehörden des Bundes und Hamburgs hatten bereits am 23. April 2012 die Beschlüsse für die Elbvertiefung erlassen. Beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig gingen danach insgesamt 13 Klagen ein, u. a. vom BUND/Nabu. Es wurden mehrere Ergänzungsbeschlüsse erlassen, um die vom Gericht festgestellten Mängel zu beheben, zuletzt am 23. August 2018. Trotz erneuter Klagen von Seiten der Umweltverbände auch gegen diese Planergänzungsbeschlüsse waren die Planfeststellungsbeschlüsse seit dem 28. September 2018 mangels Einlegung vorläufigen Rechtsschutzes vollziehbar, das heißt, es konnte mit der Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahme begonnen werden.

Die seit 2012 vor dem BVerwG anhängige gerichtliche Auseinandersetzung fand mit der Urteilsverkündung am 4. Juni 2020 ein Ende. Die Klagen der Umweltverbände wurden endgültig abgewiesen. Das Vorhaben wurde im Laufe des Prozesses insbesondere im Lichte eines immer komplexer werdenden Umweltrechtes mehrfach kritisch überprüft. Die Auswirkungen der bereits in Umsetzung befindlichen Fahrinnenanpassung Tideelbe wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entsprechend den rechtlichen Anforderungen umfangreich betrachtet und geprüft. Die Ausarbeitungen und Ergebnisse haben auch nach rechtlicher Überprüfung durch das BVerwG Bestand. Dies betrifft auch alle hydrologischen, morphologischen und ökologischen Auswirkungen. Die Baggerarbeiten für Bau und Unterhaltung der Fahrrinne und deren Auswirkungen auf die



Umwelt waren dabei ein zentrales Thema. Das schriftliche Urteil mit einer ausführlichen Urteilsbegründung des Gerichtes ist auf der Internetseite des BVerwG unter <https://www.bverwg.de/040620U7A1.18.0> einsehbar.

Die Ausschreibungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes konnten erfolgreich durchgeführt werden. Nachdem Vorarbeiten bereits seit Februar 2019 durchgeführt wurden, fand am 23. Juli 2019 der offizielle Baubeginn für die Vertiefungs- und Verbreiterungsarbeiten statt. Das Ende der Arbeiten im Bereich der Fahrrinne sowie der zugehörigen Naturschutzmaßnahmen ist für 2021 geplant. Bislang (Stand: August 2020) verlaufen die Ausführungsarbeiten planmäßig, unterliegen aber einer kritischen Beobachtung aus dem Umfeld der ehemaligen Kläger und einiger Medien. Der Öffentlichkeit und so auch den Natur- und Umweltschutzorganisationen stehen fortlaufend aktualisierte Informationen unter <https://www.kuestendaten.de> zur Verfügung, unter anderem auch Unterlagen zur Planfeststellung, gerichtlichen Auseinandersetzung sowie Informationen zu einzelnen Baumaßnahmen. Die Interpretation u. a. dieser Quellen durch die Petentin erscheint ausweislich der Einschätzung des BMVI nach fachlicher Überprüfung teils nicht nachvollziehbar bzw. sachlich falsch aus dem Zusammenhang gerissen, so dass eine detaillierte Auseinandersetzung hiermit nicht möglich ist.

Die an den Bund gerichtete Forderung nach einem norddeutschen Hafenkonzept ist nicht zielführend, da die Zuständigkeit für die Häfen nach dem Grundgesetz bei den Ländern liegt. Regionale Hafenkonzepte der Bundesregierung würden daher keine Wirkung entfalten. Aufgabe der Bundesregierung ist es, die nationale Hafenpolitik zu gestalten. Aus diesem Grund wurden von der Bundesregierung die zwei Nationalen Hafenkonzepte für die See- und Binnenhäfen entwickelt, die die Hafenpolitik aus nationaler Perspektive in den Blick nehmen.

Zusammenfassend stellt der Petitionsausschuss fest, dass die Einhaltung der Umwelt- und Artenschutzrichtlinien im Rahmen des Vorhabens der 9. Elbvertiefung durch die in den Planfeststellungsbeschlüssen getroffenen Festlegungen gewährleistet ist und das gesamte Projekt samt seiner hydrologischen, morphologischen und ökologischen Auswirkungen in einem umfassenden Gerichtsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht detailliert geprüft wurde. Zudem erweist sich die von der



Petentin vorgeschlagene Alternative eines norddeutschen Hafenkonzepts als nicht zielführend.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Petitionsausschuss empfiehlt, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.