

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ökologische Schädigungen der Spree und der Havel

Im Zusammenhang mit geplanten Vertiefungen der Spree und der Havel fragen wir die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Vertiefung der Spree auf mindestens vier Meter unter Mittelwasser in Berlin erhebliche Gefahren hinsichtlich der Trinkwassersicherung mit sich bringt? (Nach der geplanten neuen Wasserschutzrichtlinie wäre der Eingriff innerhalb der Wasserschutzzone II unzulässig.)

Inwieweit wurden Varianten geprüft, die den Eingriff in den Grundwasserhaushalt minimieren?

Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Trinkwasserversorgung durch das Wasserwerk Jungfernheide auch weiterhin sicherzustellen?

Gibt es gesicherte Erkenntnisse über den Prozeß der Wiederkolmation und den Zeitraum, der für eine Wiederkolmation benötigt wird?

Unter welchen Voraussetzungen bildet sich natürlicherweise eine Kolmationsschicht, und sind diese Bedingungen während des Schiffsverkehrs mit Großmotorgüterschiffen gegeben?

Welche Vorsorgemaßnahmen sind im Falle einer Schiffs-Havarie bis zur Wiederkolmation der Spreesohle beabsichtigt?

2. Warum wurde eine übergeordnete Betrachtung der Umweltverträglichkeit (Gesamt-UVP) nicht durchgeführt, obwohl dies im Bundesverkehrswegeplan als auch im Bundeswasserstraßengesetz sowie in europäischen gesetzlichen Vorschriften vorgeschrieben ist?

(Die bezüglich des Trassenvergleichs 1994 durchgeführte Biotop- und Nutzungskartierung erfüllt in keinem Fall die Anforderungen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit. Auch war zu diesem Zeitpunkt der Untersuchung die Entscheidung zugunsten der Havelseentrasse bereits gefallen!)

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Neubau der Schleuse Charlottenburg der erste Bauabschnitt des Projektes 17 ist und in Berlin bereits gebaut werden wird, bevor für die angrenzenden Bauabschnitte die Trassen festliegen und die Umweltverträglichkeit geprüft ist?

Warum erfolgt die Realisierung der Berliner Planung im Vorgriff auf noch nicht entschiedene Planungen, obwohl deren Ergebnisse für Berlin und das Bauvorhaben relevant sind?

(Das Brandenburger Raumordnungsverfahren wird voraussichtlich erst im Februar 1996 abgeschlossen sein. Die daraus vorliegenden Erkenntnisse sind insbesondere im Hinblick auf die Wasserstände von Havel und Spree mit den angrenzenden wertvollen Schutzgebieten relevant.)

4. Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Westhafen aufgrund des Denkmalschutzes nur eine begrenzte Ausbaukapazität hat und ggf. die prognostizierten Transportmengen dort nicht umgeschlagen werden können?

Inwieweit wurden im Vorfeld diese Restriktionen berücksichtigt?

5. Inwieweit sind die Belastungen der Wohngebiete für die Verteilung der im Westhafen ankommenden Transportmengen, wie z. B. das erhöhte Lkw-Verkehrsaufkommen (Lärm- und Schadstoffbelastung, zusätzliche Verkehrsbelastung der Innenstadt), berücksichtigt?

6. Warum wurde – unter Einsatz aller technischen Möglichkeiten wie z. B. elektronische Navigationssysteme zur Erhöhung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt – keine ökologische Minimalvariante geprüft, die sich am jetzigen Verlauf der Spree orientiert und z. B. ohne Durchstiche und die generell vorgesehene erhebliche Spreeverbreiterung auskommt?

7. Warum wurde die in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführte Variante E8, die auf Spree-Durchstiche verzichtet, hinsichtlich der Umweltverträglichkeit nicht geprüft?

(Ein pauschaler Vergleich mit der Variante E7, die einen Spreedurchstich im östlichen Mäander vorsieht, ist nicht akzeptabel.)

Warum wurde die Variante E8 bei der vergleichenden Bewertung anders behandelt?

Warum wurden z. B. Kosten für die Mörschbrücke nur bei der Variante E8 berechnet, bei allen anderen Varianten jedoch nicht in Ansatz gebracht?

8. Ist der Bundesregierung bekannt, daß sich der Wasserstand der Spree und Havel um durchschnittlich 20 cm (maximal 27,7 cm) senken wird?

Inwieweit sind die damit verbundenen irreparablen Auswirkungen auf die natürliche Auendynamik mit der spezifischen Auenvvegetation und der daran angepaßten Flora und Fauna (z. B. Verlust von Fischlaichgebieten) berücksichtigt?

Was bedeuten diese Auswirkungen hinsichtlich des Landschaftsbildes?

9. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die zu erwartende Reduktion des Braunkohletagebaus in der Lausitz zu einer Wassermangelsituation der Spree führen wird?

Der Wassermangel wird noch verstärkt werden durch die Schaffung von zusätzlichen Wasserflächen für die Spree-Durchstiche und der damit verbundenen erhöhten Verdunstungsrate sowie durch die Verbreitung und Vertiefung der Spree.

Ist langfristig überhaupt eine ausreichende Wassermenge sichergestellt, so daß die Spree (fast) ganzjährig für den angestrebten Schiffsgüterverkehr mit Großgütermotorschiffen schiffbar ist?

10. Welche ökologischen Kosten wurden außer den Kosten für die eigentlichen Ausgleichsmaßnahmen bei der Kosten-Nutzen-Analyse des Gesamt-Projektes einbezogen?

Sind ökologische Folgeschäden (Verlust der typischen Auenvegetation, Verlust von Hechtlaichwiesen im Überschwemmungsbereich mit wirtschaftlichen Einbußen für die Fischereiwirtschaft, Baumschäden aufgrund von Grundwasserstandsänderungen, Ertragseinbußen der Land- und Forstwirtschaft aufgrund von Grundwasserabsenkungen in der Aue, Schließung der Trinkwasserbrunnen etc.) in die Bilanz eingeflossen?

Welche Entschädigungszahlungen sind berücksichtigt?

11. Ist der Bundesregierung bekannt, daß bei der Vorzugsvariante die Verfüllung des entstehenden Altarms ein zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft ist und nach dem Bundesnaturschutzgesetz gar nicht zulässig?

Bonn, den 12. Juni 1995

Gila Altmann (Aurich)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

