

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/1671 —**

Wasserstraßenprojekt 17

Vorbemerkung

Mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 17 soll insbesondere für die Räume Magdeburg und Berlin eine leistungsfähige Verbindung mit modernen Güterschiffen mit 2,80 m Ablademöglichkeit zu den wichtigsten Nordseehäfen und den westlichen Industriezentren geschaffen werden. Demzufolge ist der Wasserstraßenausbau mit Anschluß der Magdeburger Häfen, des Westhafens Berlin über die Havel und Spree, des Osthafens Berlin über den Teltowkanal sowie des künftigen GVZ Wustermark über den Havelkanal vorgesehen. Dies vorangestellt, beantworte ich die Fragen wie folgt:

1. Wurden die Einzelprojekte im Rahmen des Wasserstraßenprojektes 17 einzeln auf ihre Wirtschaftlichkeit bzw. auf ihr Nutzen-Kosten-Verhältnis geprüft?
Wie hoch sind diese Nutzen-Kosten-Verhältnisse, und ist daraus eine Priorisierung der einzelnen Vorhaben abgeleitet worden?

Die Bewertung wurde für das Projekt in seiner Gesamtheit durchgeführt.

Dennoch wurden für sinnvoll erachtete Zwischenbauzustände Wirtschaftlichkeitsabschätzungen durchgeführt, um einen Anhalt für eine Prioritätenreihung einzelner Teilmaßnahmen zu erhalten.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. Juli 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Der Ausbau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg hat mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 8,3 die höchste Dringlichkeit.

2. Ist es richtig, daß die prognostizierte Steigerung der wassergebundenen Verkehrsströme bis zum Jahr 2010 auf 187% auf einer Studie von Kessel & Partner aus dem Jahr 1991 beruht, diese Prognose nur für die Bundesrepublik Deutschland in Summe gilt und diese Steigerung trotz völlig anderer Bedingungen auch für die Planungen der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern angenommen wurde?

Die Verkehrsprognosen von Kessel & Partner berücksichtigen in ihren Grundannahmen zur Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung die Effekte der Einheit Deutschlands, des EG-Binnenmarktes sowie der Öffnung zu den östlichen Nachbarländern. Die Auflösung des RGW wurde als wahrscheinlich angesehen. Die Güterverkehrsprognose von Kessel & Partner umfaßt nicht lediglich Eckwerte für das gesamte Bundesgebiet, sondern nach insgesamt 106 Regionen im Inland und 54 ausländischen Planungsregionen differenzierte Aufkommenswerte und Transportströme. Die Ableitung des Verkehrsmengengerüsts für die Planungen der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern erfolgte nicht anhand globaler Steigerungsraten, sondern differenziert für die projektspezifischen Quelle-/Zielbeziehungen.

3. Sind die als Basis für das Wasserstraßenprojekt 17 dienenden Prognosedaten in bezug auf Verkehrsströme und Modal Split auch zum heutigen Zeitpunkt noch ausreichend für eine fundierte Berechnung der Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis) und der Prognose der Richtungen künftiger Mengenströme?

Die zukünftige Entwicklung im Binnenschiffsverkehr Deutschlands insgesamt wird in neueren Vorausschätzungen (z. B. bisher unveröffentlichte Arbeiten des ifo-Instituts) nicht wesentlich anders eingeschätzt als in den Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan 1992. Auch in den neuen Bundesländern bestätigt nach der Rezession und den Umbrüchen der letzten Jahre die aktuelle Entwicklung den Trend der Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan 1992.

4. Wie haben sich die Kostenschätzungen für das Wasserstraßenprojekt 17 von den ersten Einschätzungen bis zum jetzigen Zeitpunkt entwickelt, und ist die Finanzierung des Gesamtprojektes weiterhin sichergestellt?

Die Investitionskosten für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 17 wurden zum Zeitpunkt der Projektbewertung auf 3 265 Mio. DM geschätzt (Preisstand 1989). Im Bundesverkehrswegeplan 1992 wurden unter Anpassung an die Baupreisentwicklung 4 000 Mio. DM genannt. Im Rahmen der fortschreitenden Planung hat sich die Ausgabenberechnung auf 4 500 Mio. DM (Preisstand 1994) erhöht. Hierbei wurde die Erweiterung des Projekts um den Ausbau des Havelkanals bis zum Güterverkehrsen-

trum Wustermark miteinbezogen. Inflationsbereinigt liegen die Investitionskosten somit in der gleichen Größenordnung wie bei der Projektbewertung.

5. Ein wesentlicher Anteil des Nutzens vom Wasserstraßenprojekt 17 beruht auf der Prognose eines Flottenmixes mit größeren Schiffen und weniger Umläufen. Worauf beruht diese Prognose eines Trends zu größeren Schiffen, und wie ist berücksichtigt worden, daß größere Schiffe auch an Flexibilität verlieren?

Der Trend zu größeren Binnenschiffen läßt sich bereits anhand der Vergangenheitsentwicklung in den alten Bundesländern eindeutig belegen. So betrug die durchschnittliche Tragfähigkeit der im Zeitraum 1978 bis 1992 abgewrackten Binnenschiffe 649 Tonnen, diejenige der Neubauten hingegen 1 938 Tonnen. Entsprechend stieg die durchschnittliche Tragfähigkeit der bundesdeutschen Binnenflotte von 907 TT auf 1 148 TT, d. h. um 26,6 %. Die skizzierte Entwicklung fand hierbei keineswegs nur im Rheinverkehr, sondern auch auf den westdeutschen Kanälen statt.

Der Gesichtspunkt der Einsatzflexibilität unterschiedlicher Schiffstypen wurde im Rahmen der Flottenstrukturprognose berücksichtigt.

6. Sind im Rahmen des Wasserstraßenprojektes 17 auch Begradigungen von natürlichen Flußläufen vorgesehen?
Wo werden diese Begradigungen durchgeführt, und sind solche Flußbegradigungen vor dem Hintergrund von jährlichen Hochwasserüberflutungen nicht durch heute vorhandene Mittel der Telematik zu vermeiden?

Im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 17 ist der Durchstich eines Spreebogens im Stadtbereich von Berlin unterhalb der Schleuse Charlottenburg vorgesehen. Die Veränderung der Stadtspreetiefe ist dort auch unter der Berücksichtigung moderner Verkehrslenkungseinrichtungen aufgrund der notwendigen Navigationsbedingungen unvermeidbar. Anstelle von früher geplanten Durchstichen im Bereich der Unteren Havelwasserstraße werden unter Inkaufnahme von Schiffahrtsschwernissen einige Kurvenabflachungen und Uferrückverlegungen vorgesehen, die den Hochwasserschutz und das Landschaftsbild nicht beeinträchtigen.

7. Sind Konzepte für die ökologische Entwicklung der ostdeutschen Flüsse unter Nutzung von Kanälen ausreichend in die Planung des Wasserstraßenprojektes 17 eingeflossen (z. B. Michael Otto Stiftung für Umweltschutz, Hamburg; Deutscher Rat für Landespflege)?

Das von der Michael Otto Stiftung unterstützte Wasserstraßenkonzept des Deutschen Naturschutzbundes und anderer Verbände erkennt den Leitgedanken, den Elbe-Seitenkanal verkehrlich aufzubessern, die Ost-West-Wasserstraßenverbindung Hannover – Berlin für die Schifffahrt auf demgegenüber niedrigerem

Standard aufrechtzuerhalten, an und unterstützt leistungssteigernde Maßnahmen, insbesondere am Wasserstraßenkreuz Magdeburg. Die geforderte Reduzierung der Ausbauplanungen östlich der Elbe ist aber mit dem von der Bundesregierung verfolgten Ziel, eine moderne und leistungsfähige Binnenschifffahrt nach Berlin und über die Havel-Oder-Wasserstraße nach Polen und bis zur Ostsee zu ermöglichen, nicht vereinbar. Desgleichen lehnt es die Bundesregierung ab, wichtige Netzbestandteile wie z. B. die Elbe zwischen Magdeburg und Lauenburg für den Schiffsverkehr zu sperren, da dadurch die Verkehrsinfrastruktur nachhaltig auf Kosten des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt verschlechtert würde. Durch den internationalen Status der Elbe aus dem Versailler Vertrag/Elbschiffahrtsakte von 1922 wird zudem die allgemeine Schifffahrts- und Transportfreiheit garantiert. Mit ihren Häfen, Umschlagstellen, Werften, Fahrgast- und Freizeitschifffahrt ist die Elbe eine Grundlage für die wirtschaftliche Regionalentwicklung, sichert Arbeitsplätze und schafft Standortvorteile. Die durchgehende Schifffahrt auf der Elbe ist deshalb im Gegensatz zu Forderungen von Umweltverbänden nach Renaturierung unverzichtbar, zumal die Alternativroute über das Kanalnetz unwirtschaftlicher ist und nicht vertretbare Erweiterungskosten verursachen würde. Die Bundesregierung ist aber bereit, bei einzelnen natürlichen Wasserstraßen mit heute oder künftig geringer Verkehrsbedeutung deren Renaturierung zu prüfen.

8. Auf welche Weise ist sichergestellt, daß die Planungen für die Bundeswasserstraßen im Rahmen des Projektes 17 auf die einzelnen Planungen der Länder in bezug auf Hafeninfrastruktur (Beispiel Berlin: Westhafen und Osthafen) und Terminals des kombinierten Verkehrs (Beispiel Brandenburg: Güterverkehrszentrum und Hafen Wustermark) abgestimmt sind?

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 17 ist als Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 1992 mit den Ländern abgestimmt. Die Landesplanungen Berlins und Brandenburgs berücksichtigen die Investitionen des Bundes in den Ausbau der Wasserstraßen Berlins z. B. im Flächennutzungsplan und in der Hafenkonzepktion, Brandenburg im Landeshafenentwicklungsplan. Die Landesplanungen von Berlin und Brandenburg stützen sich unter anderem auf ein gemeinsames Gutachten zum Schiffsverkehr, das mit den Zielen der Bundesplanungen konform ist.

9. Berücksichtigt die Ausbauplanung der Bundeswasserstraßen in Berlin neben der Erreichbarkeit der beiden Häfen Westhafen und Osthafen auch die ca. 115 dezentralen Häfen und Umschlagplätze, und wie werden sich die künftigen Massenströme auf zentrale (Westhafen, Osthafen) und dezentrale Häfen und Umschlagplätze aufteilen?

Die Mehrzahl der dezentralen Häfen und Umschlagplätze werden durch die Ausbauplanung der Bundeswasserstraßen erreicht und werden somit Nutzer des Projekts 17. Die Aufteilung der künftigen Verkehrsströme auf zentrale und dezentrale Häfen und Umschlagplätze kann im einzelnen nicht angegeben werden.

10. Sind für die verschiedenen Alternativen zum Ausbau bzw. Neubau der Schleuse Charlottenburg detailliertere Kalkulationsdaten als im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin vom 30. November 1994 (Vorhaben 7, Neubau der Schleuse Charlottenburg von SOW-km 4,673 bis Westhafenkanal-km 0,160) vorhanden, und wenn ja, warum sind diese Kalkulationen nicht Teil der Planfeststellungsunterlagen?

Für die verschiedenen Alternativen zum Neubau einer Schleusenkammer in Charlottenburg sind detaillierte Kalkulationsdaten vorhanden. Die Ergebnisse dieser Berechnungen wurden in den Planfeststellungsunterlagen ausreichend erläutert, um die Alternativenentscheidung zu begründen. Ins einzelne gehende Kostenberechnungen sind in den Planfeststellungsunterlagen nicht darzustellen.

11. Sind alle volkswirtschaftlichen Kosten bei der Alternativenbewertung zum Ausbau bzw. Neubau der Schleuse Charlottenburg berücksichtigt, insbesondere der Wegfall umweltfreundlicher und stadtvträglicher Logistikketten unter Nutzung des Binnenschiffs, der Wegfall von Kleingärten und die dem Land Berlin direkt oder indirekt entstehenden Kosten ebenfalls ermittelt und berücksichtigt worden?

Bei der Abwägung der Vor- und Nachteile der insgesamt 31 untersuchten Alternativen wurden alle relevanten öffentlichen und privaten Belange einbezogen und sachgerecht abgewogen.

12. Wurde bei der vom Wasserstraßen-Neubauamt empfohlenen Vorzugsvariante E4 rechtzeitig dafür Sorge getragen, daß für wegfalende Gewerbebetriebe und Kleingärten entsprechende Ausweichflächen gesucht und zur Verfügung gestellt werden?

Die Vorzugsvariante E4 des Wasserstraßenneubauamtes Berlin sieht den Ausgleich wegfallender Kleingärten durch Neuanlagen im Planungsgebiet vor. Nach Abstimmung mit der Stadt Berlin ging der Vorhabenträger von einer möglichen Umsiedlung betroffener Gewerbebetriebe aus, die die städtischen, seit 60 Jahren für den Schleusenneubau vorgesehenen Flächen aufgrund von Pachtverträgen mit Ausbauklauseln nutzen. Außerdem sieht der rechtsgültige Flächennutzungsplan im Planungsgebiet keine Gewerbebetriebe vor.

13. Ist die derzeitige, mindestens drei Gewerbebetriebe mit ca. 250 Mitarbeitern bedrohende Ausbauplanung der Schleuse Charlottenburg mit dem Ziel des Bundesverkehrswegeplans, die Mobilität des Wirtschaftsstandortes Bundesrepublik Deutschland auch sozialverträglich sicherzustellen, vereinbar?

Der Vorhabenträger geht davon aus, daß die Existenz der Gewerbebetriebe durch die Ausbauplanung nicht bedroht ist, da sich im Raum Berlin ausreichende Möglichkeiten für eine Betriebsverlagerung finden lassen, zumal auch der Berliner Flächennutzungsplan eine Verlagerung beinhaltet.

14. Wie sind in die Planungen des Projektes 17 neue, teilweise schon verfügbare Schiffstechniken wie z. B. das flachgehende Elbschiff, das split ship aus Großbritannien oder Intermodal Transport System eingeflossen?

Für die Erreichung der Planungsziele sind die angeführten Weiterentwicklungen im Schiffbau und der Transporttechnik wenig relevant, da sie zwar als ergänzende Maßnahmen zum Wasserstraßenausbau den Schiffstransport (etwas) kostengünstiger gestalten, aber nicht den Ausbau zur Verbesserung der Ablademöglichkeit und zum Einsatz größerer Schiffe als die weitaus effektivere Maßnahme zur Leistungssteigerung der Binnenschifffahrt ersetzen können.

