

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Annette Faße, Siegfried Scheffler, Gerd Andres, Doris Barnett, Wolfgang Behrendt, Tilo Braune, Dr. Eberhard Brecht, Christel Deichmann, Elke Ferner, Lothar Fischer (Homburg), Monika Ganseforth, Günter Gloser, Günter Graf (Friesoythe), Angelika Graf (Rosenheim), Hans-Joachim Hacker, Uwe Hikschi, Reinhold Hiller (Lübeck), Ingrid Holzhüter, Brunhilde Irber, Gabriele Iwersen, Jann-Peter Janssen, Siegrun Klemmer, Fritz Rudolf Körper, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Detlev von Larcher, Dr. Christine Lucyga, Heide Matischeck, Ursula Mogg, Jutta Müller (Völklingen), Volker Neumann (Bramsche), Dr. Edith Niehuis, Günter Oesinghaus, Leyla Onur, Kurt Palis, Dr. Eckhart Pick, Karin Rehbock-Zureich, Renate Rennebach, Reinhold Robbe, Horst Schild, Dietmar Schütz (Oldenburg), Brigitte Schulte (Hameln), Ilse Schumann, Ernst Schwanhold, Erika Simm, Wieland Sorge, Jörg-Otto Spiller, Hans Georg Wagner, Reinhard Weis (Stendal)
– Drucksache 13/6570 –

Ausbau und künftige Nutzung der Bundeswasserstraßen in Berlin und Umgebung

1. Welches Verkehrsaufkommen pro Jahr prognostiziert die Bundesregierung für den Güterverkehr per Binnenschiff innerhalb Berlins, nach Berlin, zum Berliner Westhafen sowie über Berlin nach Osteuropa bis zum Jahr 2010?
 - a) Wie verändert sich das Verkehrsaufkommen prozentual im Vergleich zum Basisjahr 1996?
 - b) Welcher prozentuale Anteil am Güterverkehr wird für die Binnenschifffahrt im Vergleich zu den Verkehrsträgern Schiene und Straße prognostiziert?

Nach den Ergebnissen einer Untersuchung aus dem Jahre 1995 über die Verteilung des für das Jahr 2010 im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 1992 prognostizierten Verkehrs auf den Wasserstraßen im Berliner Raum ergeben sich die in der beigefügten Abbildung dargestellten Güterströme unter der Voraussetzung, daß die Wasserstraßenausbaumaßnahmen Projekt 17 VDE, Teilausbau der Havel-Oder-Wasserstraße und Ersatzneubau

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 13. Januar 1997 übermittelt.

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

Schleuse Spandau durchgeführt sind. Für das Gesamtumschlagsaufkommen im Jahr 2010 werden

- im Stadtgebiet Berlin 15 Mio. t,
- im Umland rd. 8 Mio. t

angenommen.

1995 (für 1996 liegen noch keine Zahlen vor) wurden im Stadtgebiet rd. 11 Mio. t und im Umland rd. 4 Mio. t umgeschlagen. Auf der Basis von 1995 sehen die Prognosen für 2010 somit für den gesamten Berliner Raum eine Steigerung des Binnenschiffsumschlags von rd. 50 % vor.

Wegen der Schleusensperrung in Spandau und der temporären Regionaltransporte verbietet sich ein Vergleich der zeitigen Verkehrsverteilung auf den einzelnen Wasserstraßen mit der prognostizierten Verteilung nach der Abbildung.

Da die Erstellung von Güterverkehrsprognosen nach Verkehrsträgern, Gütergruppen und Relationen mit erheblichem Zeit- und Kostenaufwand verbunden ist, wird keine laufende Aktualisierung der Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan '92 auf speziellen Relationen durchgeführt. Plausibilitätskontrollen haben jedoch die eher vorsichtigen Annahmen für den Binnenschiffsverkehr in den neuen Bundesländern bestätigt. Bei den Verkehrsträgern Bahn und Straße verläuft die Entwicklung weniger trendgemäß, so daß aus heutiger Sicht die Annahmen für die Bahn zu hoch und für den Straßengüterverkehr zu niedrig erscheinen. Neuere globale Verkehrsprognosen weisen in den neuen Bundesländern folgende Güterfernverkehrsanteile im Jahre 2010 aus:

- Straße 63,5 % (Ist 1993: 65,4 %),
- Eisenbahn 27,0 % (Ist 1993: 28,6 %),
- Wasserstraße 9,5 % (Ist 1993: 5,9 %).

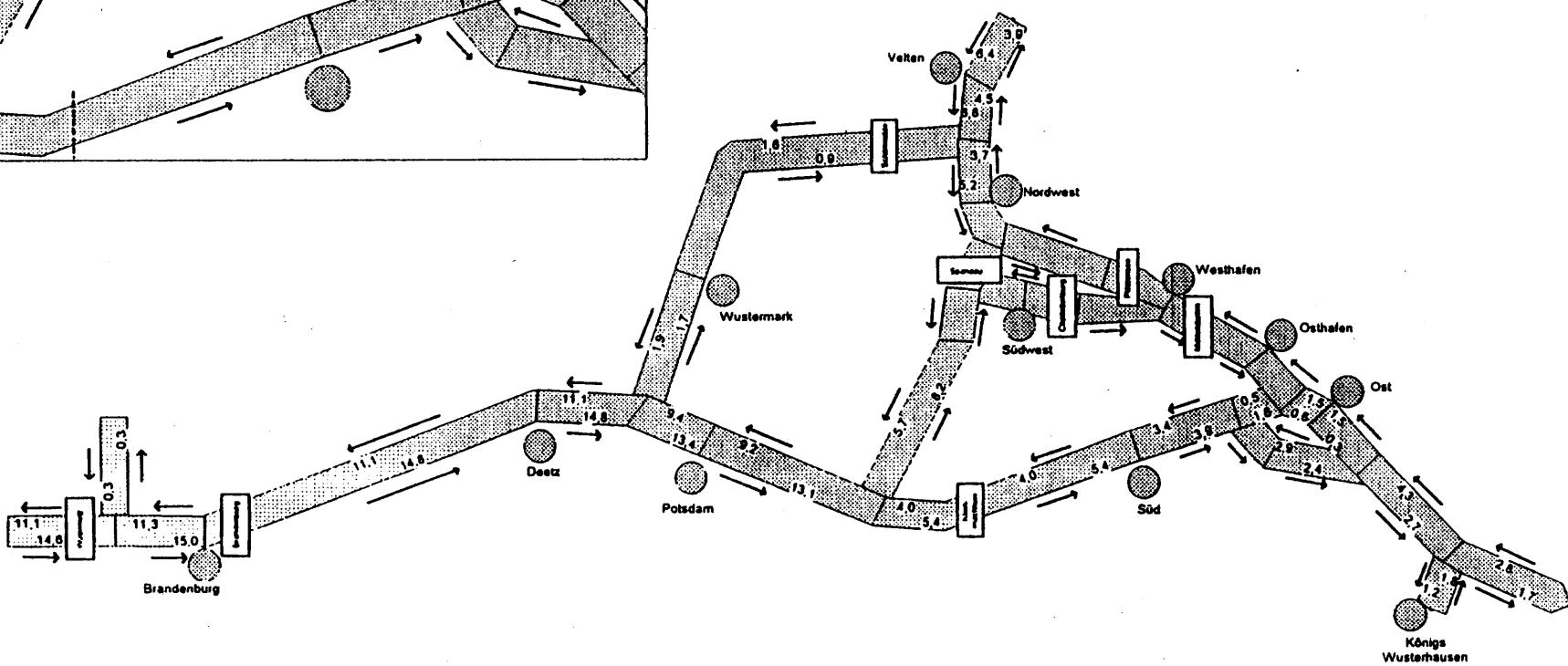
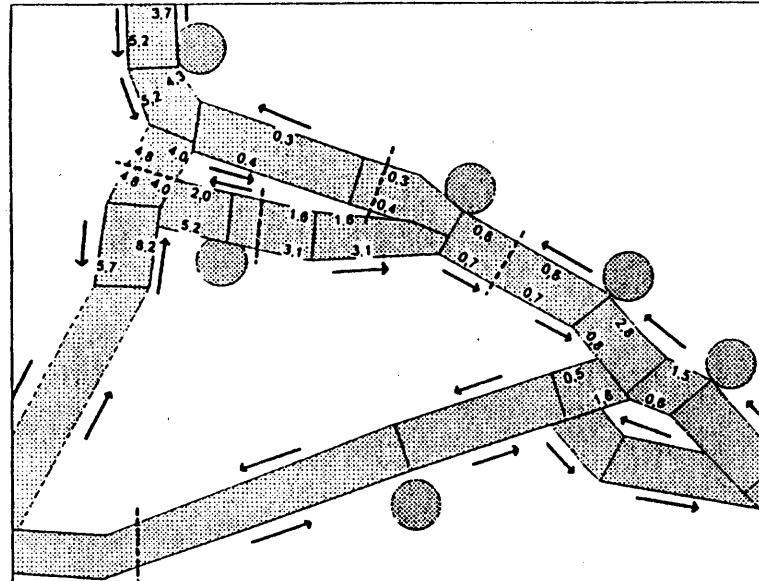


Abbildung:

Prognostiziertes Transportaufkommen im Jahre 2010
in der Region Berlin in Mio. t
– Planfall (mit Ausbau der Wasserstraßen) –

2. Welche Güter werden derzeit – differenziert nach Gütergruppen und Gütermenge – per Binnenschiff innerhalb Berlins, nach Berlin sowie über Berlin nach Osteuropa transportiert?

Wie lauten die Prognosen für die Güterstruktur für den Zeitraum bis zum Jahr 2010?

Im Stadtgebiet von Berlin wurden 1995 folgende Güter über Kai-kante umgeschlagen:

Gütergruppe	Menge in Mio. t.	% Anteil
Baustoffe	4,0	37
Kohle	3,6	33
Bauschutt, Aushub, Bauabfälle	2,1	20
Mineralölprodukte	0,5	5
Metall-, Industrieerzeugnisse und Sonstiges	0,5	5
Summe	10,7	100

Für das Jahr 2010 wird in der Verkehrsrelation des Projekts 17 VDE, die den Binnenschiffsverkehr und den nassen Güterumschlag in Berlin wesentlich prägt, folgende Güterstruktur erwartet:

Gütergruppe	Menge in Mio. t.	% Anteil
Steine und Erden	4,0	16
Kohle	6,2	24
Mineralölprodukte	2,8	11
Eisen, Stahl, Metalle, Schrott	5,4	21
Nahrungs- und Futtermittel	1,3	5
Chem. Erzeugnisse, Düngemittel	1,9	8
Investitions- und Verbrauchsgüter	3,0	12
Sonstiges	0,8	3
Summe	25,4	100

Diese Güterstruktur entspricht im wesentlichen der heutigen Umschlagsstruktur, wobei die Unterschiede durch den Einfluß des Gütertransportes aus Osteuropa und die künftige Wirtschaftsentwicklung bedingt sein können.

Im Binnenschiffsverkehr mit Osteuropa, der 1995 rd. 4 Mio. t Güter umfaßte, dominierten mit rd. 60 % Baustoffe, rd. 20 % der beförderten Güter war Kohle. Nennenswerte Anteile hatten Erze, Metallerzeugnisse, Düngemittel und landwirtschaftliche Produkte.

3. Welche konkreten Effekte, z. B. welche Steigerung des Güterverkehrs, erwartet die Bundesregierung durch den geplanten Wasserstraßenausbau nach Berlin und innerhalb Berlins für die deutsche Binnenschifffahrt?

Die Bundesregierung erwartet durch den Ausbau der Wasserstraßenverbindungen nach Berlin, daß im Jahre 2010

- in der West-Ost-Relation (Projekt 17) rd. 25 Mio. t Güter pro Jahr (1995 rd. 7 Mio. t),
- in der Relation nach Polen (Havel-Oder-Wasserstraße) rd. 10 Mio. t Güter pro Jahr (1995 rd. 3,2 Mio. t)

mit dem umweltfreundlichen Binnenschiff transportiert werden.

Im Vergleich zu den heutigen Transportbedingungen werden durch die Ausbaumaßnahmen die Ablademöglichkeiten verbessert, Wartezeiten an Abstiegsbauwerken und Streckenengpässen verkürzt sowie die Einsatzbedingungen für kostengünstige größere Schiffseinheiten geschaffen bzw. signifikant verbessert. Allein nach Realisierung des Projektes 17 werden gesamtwirtschaftliche Transportkostenersparnisse der Binnenschifffahrt in Höhe von 370 Mio. DM pro Jahr erwartet.

4. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung für den Güterverkehr per Lkw und per Bahn, falls die betreffenden Bundeswasserstraßen nicht ausgebaut werden?

Falls die betreffenden Wasserstraßen nicht ausgebaut werden, treten die in der Antwort zu Frage 3 erläuterten Vorteile nicht ein.

Nach Untersuchungen zum Projekt 17 VDE büßt die Binnenschifffahrt im Nichtausbaufall auf dieser Strecke 5,3 Mio. t Güter pro Jahr ein. Davon werden 4,5 Mio. t (86 %) mit der Bahn und 0,7 Mio. t (14 %) mit dem Lkw transportiert. Die zusätzlich von der Bahn zu übernehmenden Gütermengen würden zu höheren Streckenbelastungen des Bahnnetzes mit mehr als 9 000 Stunden zusätzlicher Wartezeit für Güterzüge führen. Auf der Hauptabfuhrstrecke Ruhrgebiet – Berlin würden die Güterzüge eine durchschnittlich um etwa 25 Minuten längere Fahrt benötigen.

5. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die Kosten für den Ausbau der folgenden Wasserstraßen – aufgeschlüsselt nach den jeweils notwendigen Baumaßnahmen:
 - a) von Ketzin nach Potsdam,
 - b) von Potsdam zum Berliner Osthafen,
 - c) vom Britzer Verbindungskanal bis zum Langen See,
 - d) von Potsdam bis zur Schleuse Spandau,
 - e) von Spandau über Charlottenburg bis zum Westhafen,
 - f) von Spandau über den Berlin-Spandauer Kanal bis zum Westhafen,
 - g) von Ketzin bis Wustermark,
 - h) von Wustermark bis zur Einfahrt zum Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal?

Die Bundesregierung beziffert die Kosten für den Ausbau der nachgefragten Wasserstraßenabschnitte, aufgeschlüsselt nach den jeweils notwendigen Baumaßnahmen, wie folgt:

Wasserstraßenabschnitt	Strecken- ausbau Mio. DM	Brücken		Schleusen		Summe je Abschnitt in Mio. DM
		Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	
a) Ketzin – Potsdam	130	3	37	–	–	167
b) Potsdam – Osthafen	440 (einschiffig mit Aus- weichstellen)	19	190	1	74	704
c) BVK bis Langer See über Teltowkanal – Reststrecke und Dahme – Wstr.	200 (einschiffig mit Aus- weichstellen)	5	45	–	–	245 (nicht relevant bei Entscheidungen zu Projekt 17)
d) Potsdam – Schl. Spandau	85	4	27	–	–	112
e) Spandau – Charlotten- burg – Westhafen	130	4	25	1	82	237
f) Spandau – BSK – Westhafen	86	5	100	2	160	346
g) Ketzin – Wustermark HvK – einschiffig (Projekt 17) – zweischiffig (Umfahrung)	130	6	30	–	–	160
	210	6	30	–	–	240
h) Wustermark – BSK	250	8	70	1	80	400

Die Kostenangaben sind unterschiedlich genau durch Planungen abgesichert. Bei der Angabe der Strecken-, Brücken- und Schleusenbaumaßnahmen sind alle sonstigen Kosten einschließlich der Kosten für die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit eingerechnet. Die Kostenangaben können zur Ermittlung von Trassenalternativen nur unter Berücksichtigung gleichwertiger Verkehrsnutzen herangezogen werden.

6. Mit welchen Eingriffen in die Natur muß bei den unter Frage 5 genannten Projekten gerechnet werden?

Welche ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen?

Hinsichtlich der Eingriffe sind im wesentlichen

- anlagebedingte Auswirkungen (z. B. Querschnittsaufweitungen, Ufersicherungsmaßnahmen, Anlage von Betriebswegen),

- betriebsbedingte Auswirkungen (z. B. Schiffsverkehr und Nutzung der Betriebswege),
- baubedingte Auswirkungen (z. B. temporäre Flächeninanspruchnahme, Emissionen),

im Hinblick auf die Schutzgüter zu berücksichtigen.

Über die Eingriffe in Natur und Landschaft liegen Untersuchungen mit unterschiedlicher Bearbeitungstiefe vor.

Bei alternativen Trassenplanungen wie dem Anschluß des Westhafens über den Havelkanal wurden Grobabschätzungen durchgeführt.

Das Projekt 17 VDE wurde in Vorhabenbereiche eingeteilt, die jeweils für sich gesehen, einen eigenen Verkehrsnutzen darstellen. Für diese Vorhabenbereiche wurden „Rahmen-Umweltverträglichkeitsuntersuchungen“ durchgeführt, wobei vorhabenübergreifende Aspekte in ihren gesamten Auswirkungen erfaßt werden sind. Für das vom Land Brandenburg durchgeföhrte Raumordnungsverfahren wurden die Rahmenuntersuchungen zu einer „Raumordnung-Umweltverträglichkeitsuntersuchung“ zusammengefaßt, soweit sich das Raumordnungsverfahren über verschiedene Vorhabenbereiche erstreckt.

Die konkreten Eingriffe in die Natur werden in den „Detail-Umweltverträglichkeitsuntersuchungen“ für die einzelnen Planfeststellungsverfahren untersucht, bewertet und bilanziert, um deren Auswirkungen durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mittels umweltrelevanter Begleitpläne zu kompensieren. Detail-Umweltverträglichkeitsuntersuchungen und umweltrelevante Begleitpläne liegen für den Neubau der Schleuse Charlottenburg und den Ausbau des Westhafenkanals vor. Bei beiden Maßnahmen sind Ausgleichsmaßnahmen im Eingriffsbereich vorgesehen.

Mit dem Land Brandenburg wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für das Projekt 17 VDE ein Ausgleich- und Ersatzkonzept abgestimmt. Der nicht unmittelbar im Eingriffsbereich kompensierbare Ausgleichsbedarf soll danach als Ersatzmaßnahme in ein großflächiges Kulturräumprojekt des Landes mit dem Ziel eingebracht werden, unter Berücksichtigung der vielfältigen Nutzungen die Havellandschaft ökologisch aufzuwerten. Nach Vorschlag des Vorhabenträgers sollen rd. 1 000 Hektar Flächen, die von der früheren DDR zur Intensivierung der Landwirtschaft entwässert und hochwasserfrei gelegt wurden, in ökologisch günstigere Nutzungen zurückgeführt werden. In das Kulturräumprojekt werden auch Ersatzmaßnahmen anderer Vorhaben des Bundes und Dritter integriert.

7. Welchen verkehrlichen sowie allgemein ökonomischen und ökologischen Nutzen sieht die Bundesregierung bei den unter Frage 5 genannten Ausbaumaßnahmen?

Durch das von der Bundesregierung verfolgte Projekt 17 VDE, das lediglich die unter Frage 5 zu den Buchstaben a, b, d, e und g auf-

geführten Maßnahmen beinhaltet, werden die zu Frage 3 erläuterten Transportkostenvorteile erwartet, die zum Abbau von wirtschaftlichen Standortnachteilen und zur Angleichung der Wirtschaftsbedingungen beitragen sollen und somit dem Ziel der Sicherung der Wirtschaftsstandorte und des Lebensstandards im Osten Deutschlands dienen. Die Förderung der Binnenschifffahrt ist Ziel der ökologisch ausgerichteten Verkehrspolitik der Bundesregierung, da kein anderer Verkehrsträger weniger Energie verbraucht und weniger Emissionen verursacht. So ergeben sich mit dem Projekt 17 VDE beispielsweise CO₂-Einsparungen von 200 000 t pro Jahr.

8. Welche Transportzeiten sind für die unter Frage 5 genannten jeweiligen Streckenabschnitte beim Befahren mit Großmotorgüterschiffen sowie Schubverbänden mit zwei Leichtern anzusetzen?

Für die unter Frage 5 genannten Streckenabschnitte sind folgende Fahrzeiten für Großmotorgüterschiffe und für Schubverbände anzusetzen:

Strecke	Fahrzeit in h für Großmotor- schiffe	Fahrzeit in h für 2-Leichter Schub- verbände
Ketzin – Potsdam (Jungfernsee)	1,7	1,7
Potsdam – Berliner Osthafen	5,8	5,8
Britzer Verbindungskanal – Langer See	1,3	1,3
Potsdam – Schleuse Spandau (Einmündung Spree)	1,7	1,7
Spandau (Spreemündung) über Schleuse Charlottenburg zum Westhafen	2,2	3,0
Spandau (Spreemündung) über BSK zum Westhafen	3,5	4,8
Ketzin – Wustermark	2,0	2,0
Wustermark bis Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal	4,7	5,3

9. Zu welchen Terminen soll die durchgängige Befahrbarkeit der einzelnen in Frage 5 genannten Wasserstraßen für moderne Schiffseinheiten realisiert werden?

Die Realisierungstermine für den Ausbau der in Frage 5 angeführten Wasserstraßenabschnitte ergeben sich nach dem derzeitigen Planungsstand und der Haushaltsmittelbereitstellung wie folgt:

Wasserstraßenabschnitt	Fertigstellungstermin	Bemerkung
a) Ketzin – Potsdam	2005	
b) Potsdam – Osthafen Berlin	2010	schrittweise Verbesserung der Schiffahrtsmöglichkeiten vorher angestrebt
c) Britzer Verbindungskanal – Langer See	–	langfristig (nach 2010)
d) Potsdam – Schleuse Spandau (Spreemündung)	2007	
e) Spandau (Spreemündung) – Westhafen über Schleuse Charlottenburg	2007	mit Fertigstellung der neuen Schleuse Charlottenburg (2001) wird ein wesentlicher Teilschritt erreicht
f) Spandau – Westhafen über BSK	–	langfristig, mit den Ersatzneubauten für die Schleuse Spandau und Plötzensee wäre der Ausbaustandard der HOW erreicht
g) Ketzin – Wustermark	2003	
h) Wustermark – Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal	–	langfristig in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung

10. Welche Schlüssefolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Gutachten von Emch und Berger sowie Dorsch Consult zum Bau der Schleuse Charlottenburg?
- Wo sieht die Bundesregierung Gegensätze bzw. gemeinsame Positionen der beiden Gutachten?
 - Welche Handlungsempfehlungen ergeben sich aus den Gutachten?

Die Bundesregierung zieht unter Berücksichtigung der Untersuchungen des Vorhabenträgers sowie der vom Berliner Senat in Auftrag gegebenen Untersuchungen den Schluß, daß unter Abwägung aller Aspekte die im Planfeststellungsverfahren eingebrachte Planung des Trägers des Vorhabens die günstigste Lösung darstellt. In der Untersuchung der Firma Emch und Berger wird festgestellt, daß die Vorzugsvariante des Vorhabenträgers (Variante E4/2) zwar verkehrstechnisch überlegen ist, daß aber auch die sogenannten E8-Varianten (Neubau der Schleuse innerhalb der bestehenden Anlage und Ausbau des Spreeverlaufs ohne landseitige Ufereingriffe) machbar sind, so daß diese Varianten ökologisch

günstiger beurteilt werden. Die Bundesregierung teilt diese Einschätzung nicht, da zur Herstellung der notwendigen Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auch bei Inkaufnahme von Einrichtungsstrecken der Spreeverlauf aufgeweitet werden muß und damit massive Eingriffe in die Uferbereiche erforderlich werden.

Die Firma Dorsch-Consult bewertet die E8-Varianten als nicht durchführbar, da während der Bauzeit die Schleusenkapazität der verbleibenden Kammer nicht ausreichend ist und die Wahrscheinlichkeit des Versagens dieser Kammer sehr hoch ist. In der Beurteilung der Umweltverträglichkeit kommt dieser Gutachter zum gleichen Ergebnis wie der Vorhabenträger.

Die Firma Emch und Berger gibt entsprechend ihrem Prüfauftrag keine Handlungsempfehlungen. Die Firma Dorsch-Consult empfiehlt, für die weitere Vorgehensweise der Variante E4/2 den Vorzug zu geben.

11. Welche ökologischen Eingriffe sehen die vom Wasserstraßen-Neubauamt Berlin bzw. die von den Kleingärtnern bevorzugten Ausbauvarianten in bezug auf Flächenverbrauch, Grundwasserstand, Baumbestand und Wiederherstellung des ökologischen Gleichgewichts vor?
 - a) Welche Variante sieht die Bundesregierung als ökologisch unbedenklicher an und warum?
 - b) Welche ökologischen Kompensationsmaßnahmen sehen die jeweiligen Ausbaupläne vor?

In Bezug auf die genannten Eingriffsbereiche wurden folgende Unterschiede ermittelt:

- Der Flächenverbrauch beträgt bei der Variante E4/2 des Vorhabenträgers 73 000 m² und bei der Kleingärtnervariante 63 500 m².
- Die prognostizierten temporären und lokal begrenzten Grundwasserstandserhöhungen werden bei beiden Varianten annähernd gleich eingeschätzt.
- Im Baumbestand sind bei der Variante E4/2 450 und bei der Variante der Kleingärtner 650 geschützte Gehölze betroffen.
- Zur Wiederherstellung des ökologischen Gleichgewichts müssen die Eingriffe entsprechend ihrer Schwere bilanziert werden. Danach liegt der Eingriff in den Vegetationsbestand bei der Kleingärtnervariante nach dem aggregierten Eingriffswert um 32 390 m² höher.

Ausgehend von der Umweltverträglichkeitsuntersuchung, den nachträglichen Überprüfungen durch andere Sachverständige und umfangreichen nutzwertanalytischen Betrachtungen sieht die Bundesregierung die Variante E4/2 des Vorhabenträgers als ökologisch unbedenklicher an.

Als Kompensationsmaßnahmen sieht der Vorhabenträger vor:

- Anlage eines Au- und Uferwaldstreifens mit vorgelagerten Röhrichtzonen in dem künftig mit weniger Schiffsverkehr beaufschlagten Spreebereich unterhalb der alten Schleuse,

- Anlage von Flachwasserzonen,
- Renaturierung von Uferzonen, des entstehenden Spreealtars und des Fürstenbrunner Baches.

Die Variante der Kleingärtner sieht als wichtigste Kompensationsmaßnahme die Anlage von naturnahen öffentlichen Grünflächen und Gehölzpflanzungen vor. Durch die Neuanlage von Kleingärten ist ein vollständiger ökologischer Ausgleich nicht möglich.

12. Welche räumlichen und finanziellen Ausgleichsmaßnahmen sehen die Ausbaupläne des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin im Bereich der Charlottenburger Schleuse für das dort angesiedelte Unternehmen Kluwe und die dortige Kleingartenkolonie vor?

Die Ausbaupläne des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin sehen entsprechend den vertraglichen Regelungen zwischen der Stadt und den Nutzern keine räumlichen und finanziellen Ausgleichsmaßnahmen für die im Bereich der Charlottenburger Schleuse befindlichen gewerblichen und kleingärtnerischen Nutzungen vor.

13. Zu welchem Zeitpunkt ist der Ausbau des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals vorgesehen?

- a) Welche Ausbaumaßnahmen sind vorgesehen?
- b) Wie hoch ist das Investitionsvolumen der Baumaßnahmen?

Hinsichtlich des Ausbaus des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals von der Havel-Oder-Wasserstraße bis zum Westhafen ist die Frage in den Ausführungen zu den Fragen 5 und 9 beantwortet. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, daß die Doppelschleuse Plötzensee aus Altersgründen nach dem Jahr 2000 durch den Neubau einer Einkammerschleuse ersetzt werden muß und daß der Berlin-Spandauer-Verbindungskanal im Bereich zwischen Westhafen und Spreebogen z. Z. für 30 Mio. DM instand gesetzt und teilweise ausgebaut wird.

14. Welche Brücken über die Bundeswasserstraßen in Berlin und Brandenburg, die im Rahmen des „Brücken-Bauprogramms“ neu gebaut oder angehoben werden sollen (vgl. Drucksache 13/6056, Frage 89), bedürfen bis zum Jahr 2010 einer Grundinstandsetzungs- oder Ersatzmaßnahme, und zu welchen Terminen ist das im einzelnen der Fall?

15. Zu welchen Terminen plant die Bundesregierung den Beginn und den Abschluß der Baumaßnahmen an den einzelnen Brücken?

Die Fragen 14 und 15 werden mit der nachfolgenden Tabelle beantwortet, wobei als Termin der Grundinstandsetzung bzw. Ersatzmaßnahmen der nach den Zustandsuntersuchungen erforderliche angegeben ist. Dieser Termin wird durch zusätzliche Sicherungsmaßnahmen bis zu dem geplanten Ausbauzeitpunkt verlängert:

Brücken im Land Brandenburg

1. Elbe-Havel-Kanal

Brückename	Neubau (N) Hebung (H)	geplante Baudurchführung	Grundinstandsetzung (GI) Ersatzmaßnahme (E)
Wusterwitzer Straßenbrücke	N	2005 – 2006	

2. Untere Havel-Wasserstraße, Sacrow-Paretzer-Kanal

Brückename	Neubau (N) Hebung (H)	geplante Baudurchführung	Grundinstandsetzung (GI) Ersatzmaßnahme (E)
Werkamtsbrücke Kirchmöser	N	2003 – 2006	
Eisenbahnbrücke Neustadt/Dosse	N	1998/1999	E 1998/1999
Gördenerbrücke	H	2001 – 2002	
Eisenbahnbrücke Hafenbahn	H	2001 – 2002	
Brieler Straßebrücke	H + zusätzl. Neubau	2001 – 2004	
Schleusenbrücke	H	2002 – 2003	
Eisenbahnbrücke Marquardt	N	1998/2000	
Straßebrücke Marquardt	N	2001 – 2003	
Nedlitzer Südbrücke	N	2003 – 2005	GI 1994

3. Havelkanal

Brückename	Neubau (N) Hebung (H)	geplante Baudurchführung	Grundinstandsetzung (GI) Ersatzmaßnahme (E)
Straßebrücke Paretz	N	2000 – 2002	
Straßebrücke Paaren	N	1999/2001	
Straßebrücke Buchow/Karpzow	N	1998 – 2000	E (1998 – 2000)
Straßebrücke Wustermark	N	2000 – 2002	
Eisenbahnbrücke Wustermark	N	1995 – 1998	E (1995 – 1998) Ausbau HG-Strecke
Feldwegbrücke Kuhdamm	N	2000 – 2002	

4. Teltowkanal (Trasse Berlin Süd)

Brückename	Neubau (N) Hebung (H)	geplante Baudurchführung	Grundinstandsetzung (GI) Ersatzmaßnahme (E)
Parkbrücke	N	2003 – 2005	
Enver-Pascha-Brücke	N	2002 – 2003	z. Z. kriegszerstört, E
Autobahnbrücke	N	1997/1998	E
Schleusenbrücke Kleinmachnow	N	1998 – 2000	E 1998 – 2000
Friedenbrücke	N	2004 – 2006	E 2004 – 2006, da z. Z. Behelfsbrücke
Glienicker Brücke	Hebung im Rahmen einer Ersatzmaßnahme durch den Baulastträger		

5. Havel-Oder-Wasserstraße einschl. Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße

Brückename	Neubau (N) Hebung (H)	geplante Baudurchführung	Grundinstandsetzung (GI) Ersatzmaßnahme (E)
S-Bahnbrücke Hennigsdorf	kriegszerstört	1997/1998	E 1997/1998
Straßenbrücke Hennigsdorf	N	2006/2008	GI 1996/1997
Straßenbrücke Borgsdorf	N	2006/2008	E 1997/1999
Straßenbrücke Lehnitz HOW km 25,31	N	2007/2008	GI 1998
Straßenbrücke Friedrichsthal	kriegszerstört		E, Behelfsbrücke 1998
Straßenbrücke Kreuzbruch	N	1999/2000	E 1997/1999
Lichterfelder Straßenbrücke	N	2004/2005	E 1998/2000
Lieper Wegebrücke	N	2007/2008	E 2004/2005
Wegebrücke Stützkow	N	2007/2008	E 2000/2001
Wegebrücke Zützen	N	2007/2008	E 2002/2003
Wegebrücke Vierraden	Entwidmung		Abriß 1997
Wegebrücke Gatow	Entwidmung		Abriß 1996

Brücken im Land Berlin

1. Untere Havel-Wasserstraße, Spree, Westhafenkanal (Trasse Berlin Nord)

Brückename	Neubau (N) Hebung (H)	geplante Baudurchführung	Grundinstandsetzung (GI) Ersatzmaßnahme (E)
Freybrücke	N	2001 – 2003	
Schulenburgbrücke	N	2004 – 2006	
Dischingerbrücke	N	2009 – 2010	
Charlottenbrücke	H	2001 – 2002	
Eisenbahnbrücke Spandau	N	1996/1998	E 1996/1998 HG-Strecke
Rohrbrücke	H	BEWAG	
Rohrdammbrücke	N	2001 – 2003	
Mörschbrücke	N	1998 – 2000	
Ludwig-Hoffmann-Brücke	H	2000 – 2002	

2. Teltowkanal, Britzer Zweigkanal (Trasse Berlin Süd)

Brückename	Neubau (N) Hebung (H)	geplante Baudurchführung	Grundinstandsetzung (GI) Ersatzmaßnahme (E)
Eisenbahnbrücke Kohlhasenbrück, S-Bahn	N	2007 – 2008	E 2007 – 2008, da z. Z. Behelfsbrücke
Eisenbahnbrücke Kohlhasenbrück Berlin-Magdeburg	N	2007 – 2008	E 1997 – 1999
Nathanbrücke	N	2009 – 2010	
Knesebeckbrücke		2006 – 2007	E 2006/2007, da z. Z. Behelfsbrücke
Emil-Schulz-Brücke	H	2009 – 2010	GI 1998
Bäkebrücke	H	2008 – 2009	GI 1997
Prinzregent-Ludwig-Brücke			E 1996 – 1998
Teubertbrücke			GI 1997
Stubenrauchbrücke (östl. Überbau), einschl. U-Bahn	H	2009 – 2011	GI 1997
Wilhelm-Borgmann-Brücke	N	2009 – 2010	
Rungiusbrücke	H	2005 – 2006	
Buschkrugbrücke	H	2007 – 2008	
Kiehholzstraßenbrücke	N	2009 – 2010	GI 1996 – 1997
Eisenbahnbrücke Baumschulenweg	N 1998 – 2000	E 1998 – 2000	
Marggraffbrücke	H	2007 – 2008	

16. Gilt auch bei dem im Verkehrsprojekt 17 Deutsche Einheit genannten Vorhaben der Grundsatz des Bundesministeriums für Verkehr, daß jede Maßnahme in Verbindung mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit unmittelbar einen verkehrlichen Nutzen nach sich ziehen soll?

Wenn nicht, warum nicht bei diesem Projekt?

Das Verkehrsprojekt 17 Deutsche Einheit hat sich in den Bewertungen zum Bundesverkehrswegeplan '92 mit einem Nutzen/Kosten-Verhältnis von 6,6 als hochwirtschaftlich herausgestellt. Eine Überprüfung Ende 1995 hat auf einer aktualisierten Bewertungsbasis diese Einschätzung bestätigt.

Die Realisierung des Projekts erfolgt nutzenorientiert von Westen nach Osten mit dem prioritären Anschluß der Magdeburger Häfen und der Elbe an den westdeutschen Wasserstraßenstandard, dem Bau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg zur umwegfreien und elbwasserstandsunabhängigen Führung des Verkehrs in der West-Ost-Relation und dem Neubau der Schleuse Charlottenburg als Ersatzneubau und Verbesserung der Zugangsmöglichkeit zum Berliner Westhafen. Diese und alle weiteren Maßnahmen ziehen unmittelbar einen verkehrlichen Nutzen nach sich.

