

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dietmar Schütz (Oldenburg), Brigitte Adler, Hermann Bachmeier, Wolfgang Behrendt, Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Christel Deichmann, Dr. Marliese Dobberthien, Petra Ernstberger, Annette Faße, Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Alfred Hartenbach, Stephan Hilsberg, Ingrid Holzhüter, Brunhilde Irber, Horst Kubatschka, Klaus Lennartz, Dr. Elke Leonhard, Christoph Matschie, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Dr. Edith Niehuis, Doris Odendahl, Leyla Onur, Adolf Ostertag, Kurt Palis, Karin Rehbock-Zureich, Dr. Hermann Scheer, Horst Schild, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Reinhard Schultz (Everswinkel), Dr. Cornelie Sonntag-Wolgast, Dr. Peter Struck, Dr. Bodo Teichmann, Uta Titze-Stecher, Gert Weisskirchen (Wiesloch), Berthold Wittich, Dr. Wolfgang Wodarg, Dr. Christoph Zöpel

— Drucksache 13/9967 —

„Elbe-Erklärung“ und Zukunft der Schiffsverkehre auf Elbe und Elbe-Seitenkanal

Am 5. September 1996 hat der Bundesminister für Verkehr gemeinsam mit den Umweltverbänden NABU (Naturschutzbund Deutschlands), WWF (World Wide Fund for Nature), BUND (Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland) und Euronatur eine Erklärung zum Ausbau der Elbe veröffentlicht. Darin wird u. a. festgehalten, daß die zukünftigen Verkehrsströme der Binnenschifffahrt vorrangig über einen Ausbau des Elbe-Seitenkanals und des Mittellandkanals geleitet werden sollen. Ebenfalls erklärt wurde, daß die Elbe nur unter Berücksichtigung ökologischer Erfordernisse für die Binnenschifffahrt genutzt und der Strom – wo dies möglich sei – großflächig renaturiert werden solle.

Mit dieser Erklärung wurden positive Signale gesetzt für die Entlastung insbesondere der mittleren Elbe und die Möglichkeit zur Flankierung der Schaffung eines Biosphärenreservates Elbtalaue.

Nachdem das Land Niedersachsen inzwischen die rechtlichen Grundlagen für den Nationalpark Elbtalaue geschaffen hat und auch im Bundeshaushalt Mittel für erste Ausbaumaßnahmen am Elbe-Seitenkanal eingestellt wurden, ist es an der Zeit für eine erste Bilanz der aus der „Elbe-Erklärung“ abzuleitenden Maßnahmen.

1. In welcher konkreten zeitlichen Perspektive und mit welchen einzelnen Ausbauschritten wird die Bundesregierung den in der „Elbe-

Erklärung“ vom 5. September 1996 „zum frühestmöglichen Zeitpunkt“ angekündigten Ausbau des Elbe-Seitenkanals verwirklichen, und inwieweit wird in diesem Zusammenhang auch die Nutzbarkeit des Mittellandkanals verbessert werden?

Zu den Maßnahmen zur Ertüchtigung und Steigerung der verkehrlichen Attraktivität des Elbe-Seitenkanals und der Oststrecke des Mittellandkanals zählen im einzelnen:

1. Bau einer Sparschleuse in Uelzen mit den Kammerabmessungen: 190 m Länge und 12,5 m Breite. Die Baumaßnahme wird im Jahre 1998 begonnen und nach etwa vierjähriger Bauzeit im Jahre 2001 abgeschlossen.
 2. Am Schiffshebewerk Scharnebeck soll die nutzbare Länge der beiden Tröge vergrößert werden, so daß auch 105 m langen Großmotorgüterschiffen (bisher nur 100 m) die Fahrt auf dem Elbe-Seitenkanal ermöglicht wird. Die Umbauarbeiten für den ersten Trog erfolgen in diesem Jahr.
 3. Der Mittellandkanal östlich der Einmündung des Elbe-Seitenkanals wird derzeit für den Verkehr mit Großmotorgüterschiffen bis 110 m Länge und Verbänden bis 185 m Länge mit jeweils 11,45 m Breite und Abladetiefen bis zu 2,8 m ausgebaut. Nach derzeitigem Stand der Planungen werden die Ausbauarbeiten im Jahr 2003 vollendet.
2. Welche Finanzvolumen sind für diese Ausbauvorhaben am Elbe-Seitenkanal insgesamt sowie für die jeweiligen Bauabschnitte vorgesehen und konkret in den Haushaltplanungen berücksichtigt?

Für den Bau der zweiten Schleuse Uelzen sind im Bundeshaushalt 180 Mio. DM bereitgestellt. Zur Vergrößerung der nutzbaren Länge der Tröge des Schiffshebewerks sind insgesamt 3 Mio. DM veranschlagt.

3. Welche Schiffsgrößen, Tonnagen, Abladetiefen und erwartete Transportmengen liegen den Ausbauplänen für den Elbe-Seitenkanal zugrunde, und entsprechen diese Werte den Anforderungen europäischer Verkehre, insbesondere der Containerverkehr?

Den Elbe-Seitenkanal können Fahrzeuge bis zu 100 m Länge und Verbände bis zu 185 m Länge mit jeweils 11,45 m Breite und Abladetiefen bis zu 2,8 m befahren. Letztere müssen zum Passieren des Schiffshebewerks Scharnebeck geteilt werden. Nach dem Umbau der Tröge am Schiffshebewerk können bis zu 105 m lange Fahrzeuge (moderne Großmotorgüterschiffe) den Elbe-Seitenkanal befahren. Auf dem Elbe-Seitenkanal und der Oststrecke des Mittellandkanals ist zweilagiger Containerverkehr möglich. Eine Untersuchung der Möglichkeit, auf der Kanalroute durch Vergrößerung der Durchfahrtshöhe unter Brücken Container in drei Lagen zu befördern, weist ein weit unter der Rentabilitätsschwelle liegendes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Von einem solchen Vorhaben wurde deshalb Abstand genommen.

Die Kapazität der Kanalroute mit ihren Anlagen ist nach Fertigstellung der Bauarbeiten ausreichend, die für das Jahr 2010 prognostizierte Verkehrsmenge in der Größenordnung von 13 Mio. t/a aufzunehmen.

4. Erwägt die Bundesregierung, Anreize im Bereich der Ausgestaltung der Kanalgebühren zu veranlassen, um die finanzielle Attraktivität des Elbe-Seitenkanals gegenüber der gebührenfreien Nutzung der Elbe durch die Binnenschiffahrt zu erhöhen?

Hinsichtlich der Schiffahrtsabgaben für die Kanalfahrt ist grundsätzlich davon auszugehen, daß nicht darauf verzichtet werden kann, für die Benutzung der staugeregelten und künstlichen Wasserstraßen Abgaben zu verlangen, um einen Beitrag zur Dekkung der laufenden Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung zu erreichen. Bei Gestaltung der Abgaben wird aber das Ziel verfolgt, den Besonderheiten der Region und ihrer Wettbewerbsfähigkeit Rechnung zu tragen und in engem Kontakt mit der verladenden Wirtschaft und dem Binnenschiffahrtsgewerbe Transporte zu gewinnen bzw. zu erhalten.

5. Welche praktischen Konsequenzen, insbesondere hinsichtlich des Buhnenbaus und der Soleerosionsbekämpfung ergeben sich aus dem Bekenntnis zum Ausbau des Elbe-Seitenkanals als „bessere Alternative für die Schiffahrt“ und der gleichzeitigen Versicherung, alle Unterhaltungs- und Sicherungsmaßnahmen an der Elbe werden sich auf „unumgängliche, reversible Eingriffe“ beschränken?

Im Rahmen der Strombaumaßnahmen an der Elbe sind auch für die Flußsohle der Elbe stabilisierende Maßnahmen vorgesehen, um der insbesondere oberhalb von Magdeburg zwischen Mühlberg und Coswig vorhandenen und sowohl anthropogenen als auch morphologisch bedingten Sohlenerosion entgegenzuwirken. Seit 1992 werden hierzu wissenschaftliche Untersuchungen zur Entwicklung geeigneter Lösungsvorschläge durchgeführt, die insbesondere ökologischen Zielen dienen. Im Bereich Torgau werden als eine erste Maßnahme seit zwei Jahren Geschiebezugabeversuche durchgeführt. Die schrittweise Lösung der Erosionsproblematik bedarf des engen Zusammenwirkens von Verkehrswasserbauern und Ökologen, was grundsätzlich für die Strombaumaßnahmen insgesamt gilt. Buhneninstandsetzungen erfolgen nur an Flußabschnitten, die sich im morphologischen Gleichgewichtszustand befinden. Die konkrete Gestaltung der Maßnahme wird mit den zuständigen Landesbehörden, einschließlich der Vertreter der Umweltverbände, „vor Ort“ abgestimmt.

6. Welche aktiven Maßnahmen sieht die Bundesregierung zur Sicherstellung des ökologischen Potentials an der Mittelelbe vor, und welche Maßnahmen wird die Bundesregierung zur Flankierung und Komplementierung des Nationalparks Elbtalaue ergreifen?

Aktive Maßnahmen des Bundes beschränken sich entsprechend seiner Zuständigkeit auf verkehrliche Ziele oder solche eines ord-

nungsgemäßen Wasserabflusses an der Bundeswasserstraße Elbe. Bei derartigen Maßnahmen werden ökologische Aspekte und Belange des Naturschutzes und der Landespflege in besonderem Maße beachtet. Im Einzelfall wird geprüft, wie hierbei eine bestmögliche Berücksichtigung der Schutzgüter gewährleistet und auch ökologischen Zielsetzungen gefolgt werden kann.

Der Nationalpark Elbtalaue ist ein Projekt des Landes Niedersachsen.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung nach einem zehnjährigen Moratorium für alle Ausbaumaßnahmen an der Mittelalte, um keine Konkurrenzsituation zum Ausbau des Elbe-Seitenkanals zu schaffen?

Eine Aussetzung der Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe widerspricht den gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und des ordnungsgemäßen Wasserabflusses. Alle Unterhaltungsmaßnahmen wurden bisher und werden auch künftig mit den zuständigen Landesbehörden abgestimmt und mit den Vertretern der Umweltverbände in einer Arbeitsgruppe zur Erzielung eines Konsenses erörtert.

Mit den „Strombaumaßnahmen an der Elbe“ gemäß dem Bundesverkehrswegeplan '92 wird im Elbabschnitt unterhalb Magdeburgs keine „Konkurrenzsituation“ zum verkehrlich weiter verbesserten Elbe-Seitenkanal geschaffen, sondern die arteigenen Bedingungen beider Wasserwege werden unter Berücksichtigung verkehrlicher und ökologischer Interessen angemessen optimiert. Der Binnenschiffahrt soll weiterhin die Möglichkeit eingeräumt werden, neben der grundsätzlich „besseren Alternative“ Elbe-Seitenkanal unter Berücksichtigung der unterschiedlich nutzbaren Fahrrinnentiefen und Schiffs- bzw. Verbandsabmessungen auch die Elbe für wirtschaftliche Schiffsverkehre – insbesondere für Schubverbände und die Containerschiffahrt – zu nutzen.

Hinsichtlich der Befahrungsqualität des Elbe-Seitenkanals wird auf Antwort zu Frage 3 verwiesen.

8. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung bislang unternommen, um die in der „Elbe-Erklärung“ angekündigte Aufgabe der Unteren-Havel-Wasserstraße von Brandenburg (Wehr Bahnitz) bis zur Havelmündung umzusetzen, und welche Unterstützung hat sie dabei für die Renaturierungsvorhaben des Landes Brandenburg geleistet?

Zustandsuntersuchungen an den Stauanlagen der Unteren Havelwasserstraße im Abschnitt zwischen dem Wehr Bahnitz und der Mündung in die Elbe haben Ende 1995 dringenden Investitionsbedarf ergeben. Daraufhin wurde vom Bundesministerium für Verkehr als Alternative zum Ersatz der Wehre Grütz und Garz die Untersuchung einer Staulegung veranlaßt. Parallel dazu wurden Gespräche mit den Ländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt

über die Abstimmung der Planungsziele an der Unteren Havelwasserstraße geführt. Bisher haben jedoch die Länder noch keine entscheidungsreifen Vorhaben zu Renaturierungsmaßnahmen vorgelegt. Diese Maßnahmen liegen in der Verwaltungskompetenz der Länder. Unabhängig davon wurde seit 1991 die Unterhaltung der Ufer nach ökologischen Gesichtspunkten verbessert und auf unbedingt notwendige Maßnahmen zur Sicherung der Anlagen und des Schiffsverkehrs beschränkt. Mit den Ländern und Umweltverbänden sind erste Gespräche über die Möglichkeiten einer Renaturierung aufgenommen.

9. Wie vereinbart die Bundesregierung die Beibehaltung des Ausbaus der Saale durch eine weitere Staustufe bei Klein-Rosenburg, obwohl dadurch in der Saale eine größere Abladetiefe erzielt werden soll, als der bisherige Ausbaustand der Elbe vorsieht, die nach Angaben der Bundesregierung jedoch selbst in diesem Abschnitt nicht ausgebaut werden soll?
10. Welche Gütermengen wurden in den vergangenen zehn Jahren auf der Saale transportiert (getrennt nach Jahr und Container/Massen-schüttgut/andere), und mit welcher Entwicklung rechnet die Bundesregierung in den nächsten zehn Jahren?

Die Fragen 9 und 10 werden im Zusammenhang beantwortet.

Die Saale ist im heutigen Zustand wegen der unzureichenden Fahrrinnentiefen nur stark eingeschränkt wirtschaftlich nutzbar. Deshalb entwickelten sich die Transportmengen einschließlich der lokalen Verkehre von 1995 bis 1997 nur von rd. 115 000 Tonnen auf 170 000 Tonnen (vor 1990 400 000 bis 500 000 Tonnen im Jahr).

Unter Beachtung der wirtschaftlichen Entwicklung der Region Halle/Leipzig wurden 1995/96 die Güterverkehrsprognosen für die Saale durch ein unabhängiges Institut überprüft. Danach werden Transportmengen für die Binnenschiffahrt von rd. 3 Mio. Tonnen mit den Hauptgutarten Steine und Erden, Chemische Erzeugnisse, Düngemittel, Mineralölprodukte sowie Landwirtschaftliche Produkte für das Jahr 2010 prognostiziert.

Voraussetzung für diese Leistungssteigerung der umweltfreundlichen Binnenschiffahrt ist die Durchführung der mit dem Bundesverkehrswegeplan '92 beschlossenen und aufeinander abgestimmten Infrastrukturmaßnahmen an der Saale und an der Elbe, mit denen gesichert werden soll, daß der Schiffahrt eine Abladetiefe von 2,0 m etwa zu zwei Dritteln des Jahres und von 2,5 m etwa zur Hälfte des Jahres für die Fahrt zwischen Saale und Elbe zur Verfügung steht. Unter Berücksichtigung der an Elbe und Saale unterschiedlichen Abfluß- und Wasserstandscharakteristiken wird somit für die Saale durch den konzipierten Ausbau eine bestmögliche Angleichung der Abladeverhältnisse geschaffen.

11. Welche verkehrlichen Konzepte und Lösungen besitzt die Bundesregierung für die Aufgabe, Binnenschiffen, die zukünftig ganzjährig über den Elbe-Seitenkanal bis nach Magdeburg fahren können, die Weiterfahrt in Richtung Berlin bzw. Dresden zu ermöglichen und gleichzeitig die Vorgabe zu einem umweltverträglichen Ausbau einzuhalten?

Mit der in Bau befindlichen Wasserstraßenverbindung Hannover – Magdeburg – Berlin, dem Projekt 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, wird ein sicherer, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher Verkehrsweg geschaffen, der die belasteten West-Ost-Achsen bei Straße und Schiene entlasten wird.

Binnenschiffen, die die Elbe aufwärts in Richtung Dresden nutzen wollen, kommen die mit den „Strombaumaßnahmen an der Elbe“ gemäß Bundesverkehrswegeplan '92 geplanten Verbesserungen der Fahrrinnentiefen im Bereich zwischen Niedrig- und Mittelwasser um etwa 20 bis 40 cm zugute. Mit den geplanten Maßnahmen zwischen Magdeburg und der Grenze zur Tschechischen Republik, u. a. in den Bereichen der Magdeburger Stadtstrecke, der ehemaligen Manövergebiete Klieken-Roßlau, Brambach, Apollendorf sowie an weiteren punktuellen Engstellen des Stromes, werden das heutige Erscheinungsbild der Elbe – als freifließender, nicht staugegelter Fluss – und ihr ökologisches Potential nicht verändert.

12. Welche Gütermengen und -fraktionen (Container, Massenschüttgut, andere) sind in den vergangenen zehn Jahren zwischen Magdeburg und Berlin bzw. Magdeburg und Dresden transportiert worden, und mit welcher Entwicklung rechnet die Bundesregierung in den nächsten zehn Jahren?

Zwischen Magdeburg und Berlin wurden im Zeitraum 1995 bis 1997 6,5 bis 7,5 Mio. Tonnen im Jahr transportiert. Für den Prognosezeitraum bis 2010 wird unter der Voraussetzung der Fertigstellung des Projektes 17 mit einer Verdreifachung der von der Binnenschiffahrt zu transportierenden Gütermenge gerechnet.

Zwischen Magdeburg und Dresden wurden 1995 bis 1997 2,6 bis 3,0 Mio. Tonnen im Jahr transportiert. Nach Fertigstellung der Strombaumaßnahmen an der Elbe sowie der die Elbe tangierenden Ausbaumaßnahmen wird mindestens mit einer Verdreifachung der Gütertransportmenge in diesem Elbabschnitt gerechnet.

13. Welche Gütermengen wurden in den vergangenen zehn Jahren in den Häfen Wittenberge, Havelberg und Tangermünde umgeschlagen, und mit welcher Entwicklung rechnet die Bundesregierung in den nächsten zehn Jahren?

Im Jahr 1997 wurden in Wittenberge 55 000 Tonnen (1989 etwa 100 000 Tonnen), in Tangermünde 25 000 Tonnen (1989 über 300 000 Tonnen) und in Havelberg 30 000 Tonnen umgeschlagen.

Die Zuständigkeit für Hafenangelegenheiten einschließlich der Konzipierung von Entwicklungskonzeptionen liegt im übrigen bei den Ländern.

14. Welche internationalen Verträge und Verpflichtungen bestehen zur Sicherstellung der Binnenschiffahrt auf der Elbe, und welche konkreten Aussagen über die Qualität und Quantität der zu garantierenden Schiffsverkehre werden durch diese definiert?

Die Elbe dient dem internationalen Schiffsverkehr und ist somit Projekt von gemeinsamem Interesse im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN).

Das Völker gewohnheitsrecht verpflichtet die Bundesregierung, tschechischen Binnenschiffen das Befahren der Elbe bis zum Seehafen Hamburg zu gestatten.

Hinzuweisen ist im übrigen auf das gültige deutsch-tschechische Binnenschiffahrtsabkommen, abgeschlossen im Jahr 1988 mit der damaligen Tschechoslowakischen Republik und übernommen von der Tschechischen Republik, das die Verkehrs- und Befahrensrechte für die Schiffe beider Staaten auf den jeweiligen Binnenwasserstraßen regelt.

