

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jürgen Türk, Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/1629 –**

Havelausbau im Bereich Sacrow-Paretzer-Kanal über Havel, Wannsee und Spree-Oder-Wasserstraße

Vorbemerkung der Fragesteller

Der im Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 17 geplante Ausbau der Unteren Havel-Wasserstraße im Bereich Sacrow-Paretzer-Kanal über Havel, Wannsee und Spree-Oder-Wasserstraße zum Westhafen in Berlin ist als Vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen. Das Projekt wird von vielen Experten – ohne es grundsätzlich in Frage zu stellen – nicht als optimale Wegführung zum Westhafen gesehen. Auf dieser Strecke wird eine starke Überlagerung mit weiteren Verkehrsteilnehmern (Segler, Motorboote, Ruderer und andere) befürchtet. In der anhaltenden Diskussion über dieses Ausbauprojekt liegt bisher keine Stellungnahme der Bundesregierung vor.

1. Hat die Bundesregierung die Auswirkung des Projekts auf die Entwicklung des Grundwasserstandes in den Prüfungsprozess einbezogen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Ja. Die Beeinflussung des Grundwassers durch den Ausbau ist abschnittsweise unterschiedlich. Die Auswirkungen werden ausführlich in den jeweiligen Planfeststellungsunterlagen behandelt. Die Beeinflussungen reichen vom Sacrow-Paretzer-Kanal bis zur Schleuse Charlottenburg. Sie sind kleiner als die normalen innerjährlichen Schwankungen.

2. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor im Hinblick auf die Haltung der UNESCO zur Frage des Havelausbaus vor dem Hintergrund einer möglichen erneuten Gefährdung des Status von Potsdam als Weltkulturerbe?

Der Ausbau des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit 17 (VDE 17) führt zu keiner Beeinträchtigung des Potsdamer Kulturräumes. Die Glienicker Brücke wird

im Rahmen des VDE 17 nicht verändert, und es sind keine Wartestellen und Uferabgrabungen vorgesehen.

Die Zufahrt zum Teltow-Kanal durch die Glienicker Lake und den Durchstich Babelsberger Enge betrifft nicht das Gebiet des Kulturrandes Potsdam und steht im Einvernehmen mit den Auflagen aus dem Raumordnungsverfahren.

Das UNESCO-Welterbekomitee hat nach Unterrichtung über den aktuellen Planungsstand des Havelausbaus auf seiner 27. Sitzung in Paris (30. Juni bis 5. Juli 2003) gebeten, über künftige Entwicklungen zu diesem Projekt unterrichtet zu werden. Eine fachliche Evaluierung des Projekts durch die UNESCO oder durch von ihr mandatierte Experten ist bisher nicht erfolgt und zz. auch nicht geplant. Eine mögliche Gefährdung des Status der Schlösser und Gärten von Potsdam und Berlin als Weltkulturerbe liegt nach aktuellem Stand nicht vor.

3. Wie würde sich eine Zieländerung (nur noch Erreichen des Westhafens) auf die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Bundesregierung auswirken?

Im Falle einer Zieländerung würden sich Kosten und Nutzen der Wirtschaftlichkeitsberechnung ändern. Die Investitionskosten würden sich aufgrund ohnehin erforderlicher Ersatzinvestitionen nur in relativ geringem Maße reduzieren lassen. Die Änderung der Nutzenkomponenten hängt wesentlich von künftigen Infrastrukturscheidungen der Länder Berlin und Brandenburg und Dritter zu Häfen und Umschlagseinrichtungen ab.

4. Liegen der Bundesregierung gegenüber dem Stand von 1992 neue Prognosen über die Verkehrsentwicklung vor, die eine erneute Abwägung erforderlich machen, und wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Der Bundesregierung liegen gegenüber dem Stand von 1992 neue Prognosen über die Verkehrsentwicklung vor, die für den Bundesverkehrswegeplan 2003 erarbeitet wurden. Diese Prognosen geben keine Veranlassung für Änderungen am Ausbaukonzept des weit fortgeschrittenen Projekts VDE 17.

5. Liegen der Bundesregierung gegenüber 1992 neue Prognosen über die Bevölkerungsentwicklung und die wirtschaftliche Entwicklung der Region Berlin-Brandenburg vor, die eine erneute Abwägung erforderlich machen, und wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die zu erwartenden Transitgütermengen auf den Wasserstraßen in Zusammenhang mit dem EU-Beitritt Polens vor, und welche Konsequenzen sind daraus im Hinblick auf den Ausbau der Wasserstraßen in Berlin-Brandenburg zu ziehen?

In den für den Bundesverkehrswegeplan 2003 erarbeiteten Verkehrsprognosen sind die sich aus dem geplanten EU-Beitritt Polens entwickelnden Verkehrsströme berücksichtigt.

7. Wäre der Ausbau des Havelkanals über Wustermark zur Havel-Oder-Wasserstraße und zum Westhafen aus Sicht der Bundesregierung eine realistische Alternative, und wie steht die Bundesregierung zur Einschätzung einiger Experten, die diese Variante als die effektivere Lösung ansehen?

Die Umfahrung der Trasse Berlin Nord u. a. über den Havelkanal wurde eingehend untersucht. Der Ausbau ist kostenträchtiger und umweltbelastender. Darüber hinaus würden Wasser- und Naherholungsgebiete wie Niederneuendorfer See und Oberhavel in Spandau belastet werden, die wesentlich geringere Gewässerbreiten und engere Kurven aufweisen als die Havelseen im Berliner Südwesten und in Potsdam.

8. Welche Auswirkungen hätte die in Frage 7 angeführte Alternative Havelkanal auf die Anbindung Polens an das deutsche Wasserstraßennetz?

Der Ausbau des Havelkanals hätte keine verkehrlichen Vorteile gegenüber der gewählten Lösung.

9. Welche Auswirkungen hätte es nach Ansicht der Bundesregierung, wenn der Sacrow-Paretzer-Kanal „nur“ saniert würde?

Die Kosten für eine durchgehende Sanierung wären nicht wesentlich geringer als für den geplanten Ausbau, der schon für den Bereich des Nedlitzer Durchstichs wegen einer Eingriffsminimierung verkehrsregelnde Maßnahmen vorsieht. Darüber hinaus wären bei einer dann notwendigen umfangreichen Verkehrsregelung (für den Sacrow-Paretzer-Kanal) Wartestellen in der Havel bei Ketzin und im Jungfernsee erforderlich.

10. Welche Verknüpfungen (Umladestationen) zu anderen Verkehrsträgern (Schiene/Bahn, Straße/LKW und kleinere Schiffe) sind im Einzelnen vorgesehen?

Alle Häfen und auch Liegestellen als temporäre Umschlagstellen sind potentielle Verknüpfungspunkte zu anderen Verkehrsträgern. Der Ausbau entsprechender Einrichtungen obliegt den Ländern, Kommunen oder Privaten.

11. Wird die Bundesregierung ein Gesamtkonzept unter Einbeziehung der anderen Verkehrsträger vorlegen, und wenn ja, wann?

Es können für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs Anträge nach der Richtlinie zur Förderung des Kombinierten Verkehrs gestellt werden. Voraussetzung für die Zuwendung von öffentlichen Mitteln ist u. a., dass eine Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf Schiff/Schiene zu erwarten ist. Ein Gesamtkonzept für diesen Bereich ist nicht vorgesehen, da jeder Antrag auf seine Wirksamkeit zeitnah untersucht wird.

12. Ist in der Planung der volkswirtschaftliche Aspekt betrachtet worden, Arbeitsplätze im Verkehrsgewerbe, besonders in der Binnenschifffahrt, zu erhalten bzw. neu zu schaffen, und wenn ja, inwiefern?

Die Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen ist in der einheitlichen Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung u. a. durch die Nutzenkompo-

nenten „Beiträge zur Überwindung konjunkturneutraler Unterbeschäftigung aus dem Bau von Verkehrswegen (NR1)“ und „Beiträge zur Überwindung konjunkturneutraler Unterbeschäftigung aus dem Betrieb von Verkehrswegen (NR2)“ berücksichtigt.

13. Gibt es zeitliche Vorstellungen, die eine Anpassung des Wasserstraßennetzes über Berlin hinaus nach erhöhten Ausbaukriterien erforderlich machen, und in welchem Umfang sind die EU-Beitrittskandidaten davon betroffen?

Nein.

14. Welche Ausbaukonzepte für die Oder bestehen auf deutscher und polnischer Seite?

Ausbauplanungen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse an der Grenzoder bestehen auf deutscher Seite nicht. Von polnischer Seite wurde ein Programm zur Entwicklung der Wasserstraße Oder konzipiert, das im Juli 2001 als Gesetz „Programm Oder 2006“ beschlossen wurde. Die Ziele umfassen in erster Linie die Verbesserung des Hochwasser- und Gewässerschutzes sowie auch Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse, darunter auch Regulierungsmaßnahmen an der frei fließenden deutsch-polnischen Grenzoderstrecke.

15. Findet eine gegenseitige Abstimmung zu den Ausbaukonzepten zwischen Polen und Deutschland statt, und wenn nein, warum nicht?

Mit dem polnischen Ministerium für Umwelt (Departement Wasserressourcen) werden seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungsweisen „Interministerielle Besprechungen über die deutsch-polnische Zusammenarbeit im Bereich der Unterhaltung und Entwicklung der Grenzoder“ geführt. Die polnische Seite hat in diesem Rahmen zuletzt im November 2002 insbesondere über die verkehrlichen Ziele zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse des „Programms Oder 2006“ informiert. Für die weitere Durchführung von Untersuchungen und Ausarbeitung erforderlicher Studien und Analysen in Verbindung mit den Zielen des „Programms Oder 2006“ zur Verbesserung der Schiffahrtsbedingungen auf der Grenzoder wurde eine gemeinsame Arbeitsgruppe unter Federführung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost sowie der Regionalen Wasserwirtschaftsverwaltung Stettin berufen. Ergebnisse liegen im 2. Halbjahr 2004 vor. Ebenso soll über den Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße im Rahmen dieser deutsch-polnischen Gespräche auf der Grundlage von Variantenuntersuchungen Einvernehmen hergestellt werden.