

## **Antrag**

**der Abgeordneten Cornelia Behm, Peter Hettlich, Nicole Maisch, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Renate Künast, Fritz Kuhn und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Verkehrsprojekt 17 Deutsche Einheit jetzt beenden – Kein Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals**

Der Bundestag möge beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit 1992 plant die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost mit dem Verkehrsprojekt 17 Deutsche Einheit (VDE 17) den Ausbau der Bundeswasserstraßenverbindung zwischen dem Mittellandkanal und dem Westhafen in Berlin. Projektiert wird der Ausbau nach Wasserstraßenklasse Vb, d. h. für 110 m lange Großmotorgüterschiffe (GMS) und 185 m lange Großschubverbände (GSV), beide mit bis zu 11,40 m Breite und einem Tiefgang von 2,80 m, weitgehend für den uneingeschränkten Begegnungsverkehr. Grundlage für die Planung und die Dimensionierung des Ausbaus waren Prognosen aus den Jahren 1992 und 1995, die alleine für die Binnenschifffahrt von und nach Berlin ein Transportaufkommen von ca. 14 Mio. Tonnen jährlich vorsahen. Die aktuellen Prognosezahlen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aus den Jahren 2000 und 2007 liegen inzwischen um 70 bis 80 Prozent unter den Erwartungen der Nachwendejahre und damit sogar – selbst bei einem angenommenen Vollausbau – unter den realen Zahlen der 1980er- und 1990er-Jahre mit damals deutlich schlechteren Schifffahrtsbedingungen.

Aufgrund der mit der geplanten Verbreiterung und Vertiefung der Havel, der Spree und des Sacrow-Paretzer-Kanals verbundenen massiven Eingriffe in Natur, Wasserhaushalt und Landschaftsbild sowie des zweifelhaften wirtschaftlichen Bedarfs formierte sich insbesondere in Brandenburg und Berlin ein breiter Widerstand aus Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen, Naturschutzverbänden und Fischereiverbänden gegen das VDE 17. Die einem Ausbau nach Wasserstraßenklasse Vb entgegenstehenden naturschutzrechtlichen und wasserhaushalterischen und Denkmalschutzbelange führten dazu, dass nach 15 Jahren Planung für die meisten Planungsabschnitte in Brandenburg und Berlin noch keine Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurden. Einzelne Verfahren, wie das für den Spreeausbau, wurden gestoppt.

Obwohl bisher weder für die westlich noch für die östlich gelegenen Teilabschnitte Planungsverfahren eingeleitet wurden, hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost Ende August 2008 den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals im Nordwesten Potsdams erlassen. Der 12,7 Kilometer lange Kanal soll zum Erreichen der Wasserstraßenklasse Vb von derzeit 3,2 auf 4 m vertieft und das nördliche Ufer um bis zu 8 m (durchschnittlich 4 bis 5 m) verbreitert werden. Unter anderem müssten dafür über

800 Bäume gefällt werden, überwiegend über 100-jährige und aus Naturschutzsicht sehr wertvolle Exemplare. Die Kosten dieses Teilprojektes werden mit 65 Mio. Euro veranschlagt. Nach der letzten Prognose im Auftrag des BMVBS zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 ist allerdings nur mit zwei GMS pro Tag und einem GSV alle zehn Tage im gesamten Streckenabschnitt zu rechnen.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss haben die Stadt Potsdam sowie der Umweltverband BUND (stellvertretend für weitere Naturschutzverbände in Brandenburg und Berlin) vor dem Bundesverwaltungsgericht fristgerecht Klage erhoben. Beide Kläger befürchten eine massive Beeinträchtigung des lokalen Wasserhaushaltes, der Gewässerökologie und der angrenzenden Naturschutzgebiete (FFH/SPA). Insbesondere der Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals, der quasi wie ein Bypass zur Potsdamer Havel wirkt, würde zu einer Absenkung der Wasserspiegellagen der Berliner und Potsdamer Havel um bis zu 15 cm bei Hochwasser führen. Dadurch würden die Niedermoorgebiete entlang des Flusses, so z. B. das FFH-Gebiet Wolfsbruch bei Potsdam aber auch die Tiefwerder Wiesen im Bezirk Spandau, das einzige noch verbliebene Berliner Hechtlaichgebiet, in ihrem Bestand gefährdet. Da schon in den letzten 20 Jahren der Wasserspiegel der Havel infolge reduzierter Zuflüsse um ca. 20 cm abnahm, ist jede weitere Verschlechterung nicht mehr hinnehmbar.

Zudem verstieße der Ausbau gegen das Verschlechterungsverbot der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Nach ihr soll für alle Oberflächengewässer bis 2015 ein „guter ökologischer Zustand“ und bei erheblich veränderten oder künstlichen Gewässern bis 2015 ein gutes ökologisches Potenzial sowie ein guter chemischer Zustand erreicht sein. Als Alternative zum Vollausbau nach Wasserstraßenklasse Vb schlagen die Kläger eine naturschonende Sanierung des bisherigen Kanal- und Flussprofils bei Beseitigung der bestehenden, bereits heute die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs beeinträchtigenden, Unterhaltungsdefizite vor. Diese Alternative einer naturschonenden Sanierung wurde aber trotz der massiven Reduzierung der offiziellen Prognosezahlen des BMVBS seit 1995 von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion zu keinem Zeitpunkt geprüft.

### **Deutliche Verbesserung der Binnenschifffahrt seit 2004 macht weiteren Ausbau überflüssig**

Die Notwendigkeit des Ausbaus von Spree, Havel und Sacrow-Paretzer-Kanal nach Wasserstraßenklasse Vb ist schon alleine deshalb zweifelhaft, da durch die bereits abgeschlossenen Maßnahmen im Zuge des VDE 17 die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt von und nach Berlin in den letzten Jahren deutlich verbessert werden konnte. Eine moderne, konkurrenzfähige Binnenschifffahrt ist auf diesen Gewässern auch ohne weitere Eingriffe in Natur, Wasserhaushalt und Landschaftsbild möglich:

- Die Trogbücke bei Magdeburg ermöglicht die ganzjährige, wasserstandsunabhängige Querung der Elbe. In der Vergangenheit war dies auf Grund von Niedrig- oder Hochwasser in der Regel für drei bis sechs Monate im Jahr nicht möglich.
- Durch den Ausbau des Mittellandkanals, des Elbe-Havel-Kanals sowie die durchgehende Vertiefung der Fahrrinne von Havel und Spree auf 3,20 m im Rahmen von „gesteigerten Unterhaltungsarbeiten“ können seit 2004 alle 85 m langen Europaschiffe und bis zu 125 m (bis Berlin) bzw. 155 m langen (bis Potsdam) Schubverbände mit voller Abladetiefe von 2,50 m fahren. Zudem ist mit Sondergenehmigung der Einsatz der 110 m langen GMS mit einer eingeschränkten Abladetiefe von 2,20 m möglich. Gegen die generelle Zulassung des GMS stehen die in den letzten Jahren aufgelaufenen Unter-

haltungsdefizite, da die Unterhaltung aufgrund des geplanten Ausbaus von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf das Minimum reduziert wurde.

- Ab Frühjahr 2009 wird nach Anhebung der Genthiner Eisenbahnbrücke erstmalig ein zweilagiger Containertransport möglich. Selbst bei einer eingeschränkten Abladetiefe von 2,20 m bis 2,50 m können GMS 110 mit 104 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit: Maßeinheit für die Container-Transportkapazität) voll ausgelastet werden. Da aufgrund des geringeren spezifischen Gewichts der Container die Abladetiefe bei max. 2,05 bis 2,20 m liegt, ist eine weitere Vertiefung für den Aufbau von Containerlinien daher nicht notwendig. Dasselbe gilt für übergroße Schwerguttransporte wie z. B. in Berlin produzierte Gasturbinen oder Windkraftgeneratoren.

Als Ergebnis der bisherigen Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen lässt sich damit festhalten: Statt Ladungen von 500 t bis 1 000 t bei einer Abladetiefe bis max. 2 m können bereits jetzt mit modernen Schiffen 1 350 t (Europaschiff) bzw. 1 500 t (GMS 110) und 1 440 t (125 m langer Schubverband) auf der Wasserstraße nach Berlin transportiert werden – und das ganzjährig. Wie leistungsfähig die Wasserstraßenverbindung nach Berlin tatsächlich ist, zeigt die am 23. Juli 2008 offenbar problemlos verlaufene Probefahrt des 141 m langen Koppelverbandes BAGHIRA/AKELA mit rd. 2 200 t Baustoffen von Bülstringen am Mittellandkanal zum Ruhlebener Altarm in Berlin-Spandau. Bereits ohne Ausbau der Strecke ist damit heute zwischen der Schleuse Brandenburg und Berlin eine sehr leistungsfähige Wasserstraßenanbindung vorhanden. Dies zeigt auch eine aktuelle Studie der TU Hamburg-Harburg zum Bedarf für den weiteren Ausbau des VDE 17.

Zusätzlich ist die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt auch noch durch indirekte Maßnahmen gesteigert worden: Durch die Erhöhung der LKW-Maut ist ein zusätzlicher Wettbewerbsvorteil für die Binnenschifffahrt entstanden, der einer Vergrößerung der Abladetiefe um 40 cm entsprechen würde.

### **Kein Nutzen des Ausbaus für Transitverkehre nach Osten**

Der weitere Ausbau des VDE 17 einschließlich des Sacrow-Paretzer-Kanals nach Wasserstraßenklasse Vb kann auch nicht mit der Schaffung einer durchgehenden Wasserstraßenverbindung nach Osten bzw. mit der Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Polen und der Transitverkehre gerechtfertigt werden. Der im Zuge des VDE 17 geplante Ausbau von Havel, Spree und Sacrow-Paretzer-Kanal endet in Berlin.

Der Ausbau der Wasserstraßenanbindung nordöstlich von Berlin über die Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) nach Stettin erfolgt nach dem BVWP 2003 mit geringeren Ausbauparametern (Wasserstraßenklasse Va) bei Richtungsverkehr für die GMS mit einer eingeschränkten Abladetiefe von lediglich 2,20 m und damit entsprechend der bereits heute auf dem Sacrow-Paretzer-Kanal vorhandenen Abladebedingungen. Ein Ausbau für die 185 m langen Großschubverbände ist nicht vorgesehen. Für diesen Schiffstyp würde Berlin das Ende einer Sackgasse darstellen.

Ebenso erfolgt die Anpassung des von Berlin nach Südosten führenden Spree-Oder-Kanals nach Wasserstraßenklasse III zur Gewährleistung einer Abladetiefe von 2 m im Richtungsverkehr. Hier bestehen allerdings durch die nur 67 m langen Kammern der Schleusen in Kersdorf und Fürstenwalde noch zwei Engpässe. Demnach könnten alle Schiffe, die in Zukunft von Osten nach Berlin kommen, bereits heute ohne Einschränkungen über Spree, Havel und Sacrow-Paretzer-Kanal nach Westen weiterfahren.

### **Abnehmende Prognosen zum Güterverkehrsaufkommen**

Das Güteraufkommen der Binnenschifffahrt in Brandenburg ist nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes zwischen 1997 und 2006 trotz der deutlichen Verbesserungen der Wasserstraßeninfrastruktur zwischen dem Mittellandkanal und Berlin um 31 Prozent zurückgegangen. In Berlin transportierten Binnenschiffe im selben Zeitraum sogar 53 Prozent weniger Güter. Aktuelle Prognosen bescheinigen der Binnenschifffahrt in Berlin und Brandenburg eine weitere Abnahme der zu transportierenden Gütermengen. Die im Auftrag des BMVBS erstellte „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ geht beim Ausgangsjahr 2004 von einem Güterrückgang von 3,8 Mio. t (2004) auf 2,9 Mio. t (2025) für Brandenburg und von 3,1 Mio. t (2004) auf 2,6 Mio. t (2025) für Berlin aus. Die prognostizierte Abnahme der Transportmengen seit 1992 um 70 bis 80 Prozent rechtfertigt keinen Ausbau in dieser Dimension.

Auch eine aktuelle Studie der Technischen Universität Hamburg beschreibt die Verbreiterung des Sacrow-Paretzer-Kanals als nicht notwendig. Selbst die Notwendigkeit der Vertiefung wird in Frage gestellt. Durch verkehrslenkende Maßnahmen z. B. den Einsatz moderner Telematik könnten selbst bei steigendem Verkehrsaufkommen ohne weiteren Ausbau gesicherte Schiffsbewegungen gewährleistet werden.

Für das Großprojekt VDE 17 fehlt zudem bis heute eine aktuelle Nutzen-Kosten-Analyse, da dieses Projekt im Rahmen des BVWP 2003 trotz der deutlich geringeren Prognosezahlen nicht erneut bewertet wurde. Alternativen wurden nicht untersucht, so dass die nach dem Naturschutzgesetz und der EU-Wasserrahmenrichtlinie vorgeschriebenen Abwägungen nicht vorgenommen wurden. Die ursprüngliche Planung basiert auf Zahlenmaterial von Anfang der 1990er-Jahre. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis hat sich dementsprechend von ursprünglich 6,3 (1995) deutlich nach unten verringert und dürfte inzwischen bei unter 1,0 liegen. Die Kosten für den Ausbau in Höhe von insgesamt 2,3 Mrd. Euro stehen damit einem bis heute nicht nachgewiesenen Nutzen gegenüber. Aus einem ehemals als hochwirtschaftlich eingeschätzten Projekt ist damit nunmehr eines geworden, dessen Einstufung in den Vordringlichen Bedarf dringend überprüft werden muss.

### **Land Berlin gegen den weiteren Ausbau von Spree und Havel**

Aus den Entwicklungen der letzten Jahre hat das Abgeordnetenhaus Berlin bereits Konsequenzen gezogen und im Juli 2008 ohne Gegenstimmen beschlossen, dass sich das Land Berlin für eine naturschonende Sanierung der bestehenden Wasserstraße und damit gegen die weitere Vertiefung und Verbreiterung von Havel und Spree einsetzt. Ohne den Ausbau der Wasserstraßen in Berlin macht der Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals keinen Sinn, da über ihn Schiffe mit einer Abladetiefe von mehr als 2,50 m keinen Hafen erreichen könnten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- für die Ausbauplanungen im Rahmen des VDE 17 eine aktuelle Nutzen-Kosten-Analyse auf Basis der Prognosezahlen von 2007 vorzulegen,
- das Ausbauziel für Spree, Havel und Sacrow-Paretzer-Kanal im Zuge des VDE 17 von Wasserstraßenklasse Vb auf Wasserstraßenklasse Va bei eingeschränkter Abladetiefe und eingeschränktem Begegnungsverkehr zu reduzieren und somit eine weitere Verbreiterung und Vertiefung der Gewässerprofile zu vermeiden,

- zügig die Planung für eine naturschonende und stadtverträgliche Sanierung der Wasserstraße entsprechend des reduzierten Ausbauzieles einzuleiten und dabei frühzeitig zur Vermeidung weiterer Verzögerung die betroffenen Kommunen, Länder, Naturschutzverbände sowie Binnenschifffahrtsverbände in die Planung einzubinden,
- den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals aufzuheben,
- auf den Ausbau der Kleinmachnower Schleuse im Teltowkanal auf 190 m zu verzichten und eine reduzierte, natur- und ortsverträgliche Alternativplanung für eine Schleusenmodernisierung einschließlich der Sanierung der historischen Schleuse vorzulegen,
- die für einen zweilagigen Containertransport und übergroße Schwergüter notwendige Anhebung der Brücken zügig zu realisieren,
- die Entwicklung und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen in den Abschnitten des VDE 17 konsequent an den Zielen der WRRL auszurichten, um bis 2015 einen guten ökologischen Gewässerzustand zu erreichen sowie die Auen und die frei fließenden Flussstrecken zu erhalten.

Berlin, den 4. März 2009

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**





