

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Lothar Bisky, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/8258 –**

### **Havel und Spree nachhaltig schützen und das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 überprüfen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Flüsse sind Lebensadern. Sie bieten einer Vielzahl seltener oder vom Aussterben bedrohter Tier- und Pflanzenarten Lebensraum. Gleichzeitig werden Flüsse schon seit Jahrhunderten wirtschaftlich genutzt – zur Energiegewinnung, zur Wasserentnahme oder als Verkehrsadern. Diese Nutzung bringt ökologische Schäden mit sich. Der Ausbau der Flüsse für die Binnenschifffahrt hat oft dramatische ökologische Folgen. Gewässerlandschaften zwischen Elbe und Spree sind seit 1992 stark vom Ausbau der Flüsse betroffen.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 hat die Bundesregierung ihren Willen bekundet, die Wasserstraße Wolfsburg–Magdeburg–Berlin auf 280 Kilometer Länge als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 (VDE 17) für die größte Binnenschiffsklasse (Rheinschiffe) auszubauen. Vom Ausbau betroffen sind Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal, mittlere Havel, Sacrow-Paretzer-Kanal, Teltowkanal, Britzer Zweigkanal, Spree und Westhafenkanal.

Inzwischen ist die Flusslandschaft zwischen Elbe und Oder teilweise ausgebaut oder in Ausbau, so dass sie in ausreichendem Maße als Binnenwasserstraße für Gütertransporte genutzt werden kann. Eine effiziente Nutzung dieser vorhandenen Infrastruktur bietet die Möglichkeit, auf weitere Schritte zum Ausbau der Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder zu verzichten und damit unnötige Eingriffe in den Natur- und Wasserhaushalt zu vermeiden.

Zudem hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass der Ausbau der Havel-Wasserstraßen nicht in der geplanten Weise zu realisieren war. Mit mehr als 30 Mitgliedsorganisationen ist seit 1992 das Aktionsbündnis gegen den Havel-ausbau aktiv. Es konnte mehrfach bewirken, den Belangen des Naturhaushalts Gewicht zu geben und flussbauliche Maßnahmen erheblich zu reduzieren.

1. Welche Verbesserungen wurden für die Schifffahrt zwischen Magdeburg und Berlin seit 1990 erreicht?

Mit Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg im Oktober 2003 ist eine elbwasserstandsunabhängige Wasserstraßenverbindung vom Mittellandkanal über den Elbe-Havel-Kanal, die Untere-Havel-Wasserstraße und die Spree-Oder-Wasser bis zum Westhafen Berlin für Europaschiffe mit 2,50 m Abladung und Großmotorgüterschiffe (mit Sondergenehmigung) mit 2,20 m Abladung vorhanden.

2. Welcher Realisierungsstand für die einzelnen Planungsabschnitte des Projekts VDE 17 zwischen Magdeburg und Berlin ist bislang erreicht, und zu welchen Terminen erwartet die Bundesregierung die Planfeststellungsbeschlüsse für die noch ausstehenden Ausbauschritte?

Die Schleusen Charlottenburg, der Silokanal und der Westhafenkanal sind fertig gestellt. Der Elbe-Havel-Kanal ist zu 68 Prozent ausgebaut. Seine Fertigstellung einschließlich der beiden Schleusen Wusterwitz und Zerben ist für das Jahr 2012 geplant.

Die Untere-Havel-Wasserstraße und der Havelkanal sind zu ca. 30 Prozent, die Berliner Nordtrasse mit dem Westhafenkanal ist zu ca. 20 Prozent ausgebaut. Das Vorliegen des letzten Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen des VDE 17 wird für das Jahr 2012 erwartet.

3. Wie hoch sind die bisher entstandenen Kosten für die einzelnen Bauabschnitte des Projekts VDE 17, welche Kosten kalkuliert die Bundesregierung für die Realisierung des gesamten Projekts VDE 17, wie verteilen sich diese Gesamtkosten auf die einzelnen Planungsabschnitte, und welche Kostengliederung kann die Bundesregierung für die einzelnen Planungsabschnitte benennen?

Nach dem Wasserstraßenbauplan zum Bundeshaushalt 2008 sind für das VDE 17 rund 2,3 Mrd. Euro veranschlagt, davon wurden bis Ende 2007 rund 1,3 Mrd. Euro verausgabt.

Gegliedert nach Abschnitten teilen sich die geplanten und getätigten Ausgaben wie folgt auf:

Abschnitt	geplante Gesamtausgaben	Ausgaben bis Ende 2007
Mittellandkanal von Rügen bis Magdeburg	409 Mio. Euro	343 Mio. Euro
Wasserstraßenkreuz Magdeburg	514 Mio. Euro	488 Mio. Euro
Untere-Havel-Wasserstraße und Havelkanal	310 Mio. Euro	128 Mio. Euro
Berliner Nordtrasse	179 Mio. Euro	121 Mio. Euro
Berliner Südtrasse (nicht über Wasserstraßenklasse IV hinausgehender Ausbau)	362 Mio. Euro	83 Mio. Euro

Innerhalb der Planungsabschnitte gliedern sich die Kosten in Planungskosten und Baukosten.

4. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten – bitte jeweils mit und ohne Umschlagkosten angeben – für den Transport pro Tonne und Kilometer im Güterfernverkehr für Lkw, Bahn und Binnenschiffe?
5. Wie hoch sind die durchschnittlichen Transportkosten pro Tonne und Container zwischen Berlin und Hamburg, Berlin und Magdeburg sowie Berlin und Duisburg?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Transportkosten der Verkehrsträger variieren insbesondere in Abhängigkeit von der Transportentfernung sowie spezifischer Randbedingungen der jeweiligen Transportrelation.

6. Welche Positionen der Brandenburger Landesregierung und des Berliner Senats sind der Bundesregierung zum geplanten Ausbau der mittleren Havel bis zur Spreemündung bekannt?

Das Land Brandenburg dringt auf eine zügige Vollendung des VDE 17. Im Hafenkonzzept der Senatsverwaltung Berlin wird bezüglich der Wasserstraßen die Anbindung des Berliner Westhafens nach den Ausbauparametern des VDE 17 gefordert.

7. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der in der Antwort auf eine Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 16/5545, Antwort zu Frage 1) erwähnten Analyse der Grundlagen für veränderte Niederschlags-/Abflussverhältnisse für das VDE 17 und die Zukunft der Binnenschifffahrt im Raum Berlin-Brandenburg insgesamt?

Die betreffenden Wasserstraßenabschnitte an Havel und Spree, welche im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 17 ausgebaut werden, sind sämtlich staugeregelte Flüsse oder Kanäle, die gegenüber veränderten Niederschlags-/Abflussverhältnissen weitgehend unabhängig sind. Die Zukunft der Binnenschifffahrt im Raum Berlin-Brandenburg ist daher nicht in Frage gestellt.

8. Wie hat sich das Aufkommen im Güterverkehr mit Binnenschiffen zwischen Magdeburg und Berlin (Versand und Empfang Berlin und Brandenburg insgesamt sowie für die einzelnen Planungsabschnitte) seit 1992 entwickelt?

Seit der Eröffnung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg werden auf den Wasserstraßen des VDE 17 zwischen Magdeburg und Berlin durchgängig 3 bis 4 Mio. Gütertonnen pro Jahr transportiert.

9. Welchen Transportbedarf sieht die Bundesregierung in der Region Berlin-Brandenburg für das Projekt VDE 17 unter Berücksichtigung der Ergebnisse der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung bis 2025“ vom November 2007?
  - a) Für welche Güterarten wird ein zusätzlicher Transportbedarf per Binnenschiff prognostiziert?
  - b) In welchen Größenordnungen wird jeweils mit zusätzlichem Transportbedarf gerechnet?
  - c) Unter welchen Umständen wäre dieser Transportbedarf auch mit dem aktuellen Ausbaustand von Havel und Spree gedeckt?

Die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 prognostiziert für Berlin im Versand und Empfang einen Güterverkehr per Binnenschiff von 2,6 Mio. t/a und für Brandenburg von 2,9 Mio. t/a. Transitmengen sind darin nicht berücksichtigt.

Eine Umlegung aller relevanten Güterverkehrsströme auf die Verkehrsnetze liegt noch nicht vor.

Die mögliche Abladetiefe des aktuell vorhandenen Ausbauzustands von Havel und Spree erschwert einen wirtschaftlichen Binnenschiffsverkehr.

10. Wie viele Großschubverbände mit einer Länge von 185 Metern und wie viele Großmotorgüterschiffe mit einer Abladetiefe von mehr als 2,20 Meter sollen laut der Prognose, die dem Projekt VDE 17 zugrunde liegt, die Wasserstraßenverbindung von der mittleren Havel bis zur Spreemündung künftig nutzen?
  - a) Um wie viel mehr Tonnenkilometer als heute würde die Transportleistung damit gesteigert werden?
  - b) In welchem Umfang würden damit tatsächlich Transportleistungen vom Lkw auf das Binnenschiff verlagert werden?

Die Projektbewertung des VDE 17 enthält keine Prognose zur Anzahl der künftig verkehrenden Schubverbände und Großmotorgüterschiffe.

Die Verlagerung von Güterverkehr vom Lkw auf das Binnenschiff ist in erster Linie von den Transportkosten auf der jeweiligen Transportrelation abhängig. Die mit dem VDE 17 verfolgten Infrastrukturverbesserungen tragen dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber dem Straßenverkehr zu erhöhen.

11. Wie ist die Anbindung des Projekts VDE 17 über den Oder-Havel-Kanal zu bewerten, insbesondere hinsichtlich des Beladungsgrades, den Großschubverbände und Großmotorgüterschiffe auf Fahrten von und nach Stettin haben müssten?

Der Oder-Havel-Kanal ist wie die gesamte Havel-Oder-Wasserstraße ebenso wie das VDE 17 ein wichtiger Bestandteil der europäischen Ost-West Verbindung und des Wasserstraßenanschlusses Berlin an die Ostsee. Die Verbindung wird für Großmotorgüterschiffe ausgebaut. Derzeit lässt die Wasserstraße noch keinen Verkehr mit Großmotorgüterschiffen zu.

12. Wie viele bedrohte Tier- und Pflanzenarten sind durch den geplanten Ausbau der mittleren Havel bis zur Spreemündung betroffen, und wie viele davon wären durch die Veränderung dieser Flusslandschaft vom Aussterben bedroht?

Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist durch den Ausbau der mittleren Havel keine einzige Tier- oder Pflanzenart vom Aussterben bedroht.

13. Wie gedenkt die Bundesregierung die erheblichen Eingriffe in die Landschafts- und Flussökologie auszugleichen, da die Uferlandschaft der mittleren Havel zu etwa 90 Prozent Flora-Fauna-Habitat-Gebiet ist und zudem eine Verschlechterung der Gewässerökologie nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie nicht zulässig ist?

- a) Welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind für die absehbaren Eingriffe in den Naturhaushalt konkret vorgesehen?
- b) Welche konkreten Auswirkungen auf den Wasserhaushalt hätte der geplante Ausbau der mittleren Havel bis zur Spreemündung?
- c) Welche Erkenntnisse liegen zu den Auswirkungen des geplanten Ausbaus auf die breiten Röhrichbestände der Flachlandflüsse Havel und Spree vor, falls es wegen des geringen Flussgefälles zum Trockenfall von Röhrich und Feuchtgebieten kommen sollte?
- d) Wie sind bei einer Stauregulierung der Flüsse Havel und Spree die Auswirkungen auf die Wasserqualität zu bewerten, und wären diese mit der EU-Wasserrahmenrichtlinie vereinbar?
- e) Wie würde sich eine Änderung des Wasserhaushalts auf die vorhandene Fauna und Flora auswirken, und welche Studien und Untersuchungsergebnisse liegen der Bundesregierung dazu vor?
- f) Welche Auswirkungen hätte eine Veränderung des Wasserhaushalts im Havelland auf die Trinkwasserversorgung in Berlin und im Land Brandenburg, und welche Studien und Untersuchungsergebnisse liegen diesbezüglich der Bundesregierung vor?

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) haben beim Ausbau der Havel im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17 mit dem Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben „Kulturlandschaft Mittlere Havel“ beispielhafte Lösungen für ein Miteinander von wichtigen Infrastrukturmaßnahmen und innovativer Entwicklung von Natur und Landschaft gefunden und erprobt.

Mit dem gut organisierten Flächen- und Maßnahmenpool wird die nachhaltige Sicherung von Kompensationsmaßnahmen für den Erhalt der Kulturlandschaft und ihre langfristige Betreuung gewährleistet.

Zu Buchstabe a

Es sind bislang folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant:

Für den Bereich der Berliner Nordtrasse:

- Maßnahmen zur Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse in den Tiefwerder Wiesen,
- Schaffung von Flachwasserzonen,
- Anpflanzung und Ansaat von verlorengegangener Vegetation/Ufergrünzug.

Für den Bereich der Unteren-Havel-Wasserstraße und den Havelkanal:

Die Ausgleichsmaßnahmen werden hier in zertifizierten Flächenpools gemeinsam mit den zuständigen Naturschutzbehörden des Landes umgesetzt, darunter sind z. B.

- Maßnahmen zum ökologischen Waldumbau,
- Wiederherstellung der Längsdurchgängigkeit der Havel,
- uferbegleitende Ersatzpflanzungen von Bäumen und Sträuchern,
- Schaffung von Flachwasserzonen.

Zu Buchstabe b

Der Wasserhaushalt wird durch den Wasserstraßenausbau nicht signifikant verändert.

Zu Buchstabe c

Da die Niedrigwasserstände durch den Ausbau nicht verändert werden, ist ein Trockenfallen von Röhricht- und Feuchtgebieten in seenartigen Erweiterungen an der Havel nicht zu befürchten.

Zu Buchstabe d

Die Stauregulierung von Havel und Spree besteht seit dem 13. Jahrhundert und bleibt unabhängig vom Ausbau der Wasserstraßen bestehen. Änderungen oder Verschlechterungen der Wasserqualität sind dadurch nicht zu befürchten.

Zu Buchstabe e

Es wird auf die Antwort zu Frage 13b verwiesen.

Zu Buchstabe f

Es wird auf die Antwort zu Frage 13b verwiesen.



