

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Diana Golze, Dr. Lothar Bisky, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/12652 –**

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 – Bedarf und Prognosen

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 (VDE 17) war bereits Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes 1992 und basiert auf veralteten Prognosen. Je nach Streckenabschnitt beträgt der aktuelle Gütertransport in Brandenburg zwischen zwölf Prozent und 14,5 Prozent der Prognose für 2010. Die auf dem Wasser transportierte Gütermenge ist im Vergleich zu Werten der 90er Jahre auf ein Drittel zurückgegangen, und das, obwohl durch die bisherigen Ausbaumaßnahmen die Bedingungen für die Binnenschifffahrt quantitativ verbessert wurden. Seit 2004 können voll beladene Europaschiffe mit 2,50 m Abladetiefe sowie teilweise beladene Großmotorgüterschiffe (GMS) mit 2,20 m Abladetiefe die Havel in Brandenburg befahren. Auch der zweilagige Containertransport ist seitdem möglich. Erforderlich ist lediglich eine Anpassung der Durchfahrtshöhen der Brücken.

In der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erstellt wurde, wird für die Region Berlin-Brandenburg mit einer Stagnation des gesamten Güterverkehrs bis zum Jahr 2025 gerechnet. Für die Binnenschifffahrt wird eine Reduzierung des Aufkommens um 26 Prozent, bezogen auf das Jahr 2004, prognostiziert.

Die Realisierung des VDE 17 erfordert massive Eingriffe in die Natur, den Wasserhaushalt und das Landschaftsbild. Die erheblichen negativen Umweltauswirkungen, die mit dem Projekt verbunden sind, stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen des Projekts. Welchen Nutzen dieses Projekt angesichts der Entwicklung des Transportaufkommens überhaupt noch hat, ist sehr fraglich. Das Gleiche gilt für den Ausbau der Schleuse Kleinmachnow. Der hierfür prognostizierte Transportbedarf kann nachweislich mit einer 115 m langen Schleuse befriedigt werden. Ein Ausbau der Schleuse auf 190 m ist nicht erforderlich. Die Fortführung des VDE 17 käme einer Verschwendung von Steuergeldern gleich. Die Gesamtkosten für das VDE 17 werden auf ca. 2,3 Mrd. Euro geschätzt, davon wurden bereits 1,2 Mrd. Euro verbaut. Die Wirtschaftlichkeit des Projekts konnte zu keinem Zeitpunkt nachgewiesen werden. Die Stadt Potsdam sowie der BUND Brandenburg (Bund für Umwelt und Na-

turschutz Deutschland – BUND) haben Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals eingereicht.

VDE 17

1. Wie ist der aktuelle Planungs- und Realisierungsstand der Planungsabschnitte des VDE 17?

Planungsabschnitte	Realisierungsstand*	Planungsstand
Mittellandkanal Osthaltung	Der Abschnitt ist zu 85 Prozent fertig gestellt.	2012
Wasserstraßenkreuz Magdeburg	Das Wasserstraßenkreuz ist fertig gestellt bis auf die Niedrigwasserschleuse Magdeburg.	2010
Elbe-Havel-Kanal	Der Abschnitt ist zu 70 Prozent fertig gestellt.	2013
Untere Havel-Wasserstraße und Havelkanal bis GVZ Wustermark	Der Abschnitt ist zu 30 Prozent fertig gestellt.	2015
Berliner Nordtrasse	Der Abschnitt ist zu 20 Prozent fertig gestellt.	2015

* Die Bezugswerte sind gerundet.

2. Mit welchen Planungs- und Baukosten ist für die jeweiligen Planungsabschnitte zu rechnen?

Für die Planungsabschnitte sind nachfolgende Ausgaben für Planung und Bau veranschlagt:

Planungsabschnitte	veranschlagte Haushaltsmittel
Mittellandkanal Osthaltung	409 Mio. Euro
Wasserstraßenkreuz Magdeburg	514 Mio. Euro
Elbe-Havel-Kanal	493 Mio. Euro
Untere Havel-Wasserstraße inkl. Havelkanal bis GVZ Wustermark	310 Mio. Euro
Berliner Nordtrasse	178 Mio. Euro

3. Wie hoch war 1990 die zulässige Abladetiefe, Länge und damit max. Tragfähigkeit für Motorgüterschiffe und Schubverbände für die Wasserstraßenverbindung zwischen Magdeburg und Berlin (bitte separat aufgeschlüsselt für die einzelnen Wasserstraßenabschnitte darstellen)?

1990 betragen die zulässigen Abmessungen durchgehend für ein Einzelfahrzeug 80 m Länge und 9 m Breite und für einen Schubverband 125 m Länge und 8,25 m Breite. Im Abschnitt Wusterwitz-Needlitz sind abweichend Schubverbände bis 156 m Länge und 8,25 m Breite zugelassen gewesen. Im Abschnitt Berlin (Spandau) bis Westhafenkanal sind abweichend Schubverbände bis 91 m Länge und 9 m Breite zugelassen gewesen. Die Abladetiefe und damit die Tragfähigkeit richtete sich nach den vorhandenen Fahrrinntiefen, die schwankten und daher täglich bekannt gegeben wurden.

4. Wie viele Europaschiffe und Elbe- und Havel-Schubverbände mit 2,50 m Tiefgang nutzen die bereits ausgebaute Wasserstraße zwischen Magdeburg und Berlin aufgrund der verbesserten Bedingungen (Trogbücke, Sohlvertiefung, etc.) seit 2004?

Seit 2004 haben insgesamt 751 Europaschiffe und Schubverbände mit 2,50 m Abladetiefe die verbesserten Bedingungen der Wasserstraße genutzt (Zählung Schleuse Hohenwarthe, Wasserstraßenkreuz).

5. Wie viele GMS mit 110 m Länge und bis zu 2,20 m Abladetiefe nutzen die bereits ausgebaute Wasserstraße zwischen Magdeburg und Berlin aufgrund der verbesserten Bedingungen (Trogbücke, Sohlvertiefung, etc.) seit 2004 mit Sondergenehmigung?

Seit 2004 haben insgesamt 259 GMS (> 9,60 m Breite) mit bis zu 110 m Länge sowie Schubverbände (> 9,60 m Breite) und bis zu 2,20 m Abladetiefe die verbesserten Bedingungen der Wasserstraße genutzt (Zählung Schleuse Hohenwarthe, Wasserstraßenkreuz).

6. Welche Ausbauziele sind für die Havel-Oder-Wasserstraße mit der Anbindung nach Stettin vorgesehen?

Welche Schiffe sollen diese Wasserstraße zukünftig befahren können?

Die Havel-Oder-Wasserstraße wird zukünftig durchgängig für GMS von 110 m Länge und zweilagigen Containerverkehr befahrbar sein. Zwischen Schwedt und Stettin ist ein erweiterter Ausbau für Küstenmotorschiffe vorgesehen.

7. Welche Schiffsgrößen sind auf der Spree-Oder-Wasserstraße und dem Teltowkanal zulässig?

Können diese bereits unter den derzeitigen Bedingungen auf der Wasserstraßenverbindung zwischen Magdeburg und Berlin verkehren?

Folgende Fahrzeuge sind durchgehend auf der Spree-Oder-Wasserstraße zulässig:

Fahrzeuge	Länge	Breite
Einzelfahrzeuge	67 m	8,25 m
Schubverbände	91 m	8,25 m

Folgende Fahrzeuge sind durchgehend auf dem Teltowkanal zulässig:

Fahrzeuge	Länge	Breite
Einzelfahrzeuge	82 m	9,5 m
Schubverbände	91 m	9,0 m

Diese Fahrzeuge und Schubverbände können unter den derzeitigen Bedingungen zwischen Magdeburg und Berlin verkehren.

8. Welche aktuellen Planungen mit welchen Ausbauzielen gibt es für die Sanierung bzw. den Ausbau der Spree-Oder-Wasserstraße und des Teltowkanals, und bis wann sollen diese umgesetzt werden?

Die Maßnahmen an der Spree-Oder-Wasserstraße umfassen Grundinstandsetzungs- und Ersatzmaßnahmen an den vorhandenen Anlagen. Am Spree-Oder-Kanal erfolgt im Rahmen der Unterhaltung zugleich eine moderate Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt. Die Schleusen werden im Rahmen von Grundinstandsetzungen verlängert.

Die Wasserstraßen Berlin-Süd (u. a. Teltowkanal) sind heute für Europaschiffe (Klasse IV) teilabgeladen befahrbar. Auf einen über die Wasserstraßenklasse IV hinausgehenden Ausbau wird verzichtet.

Die Umsetzung erfolgt sukzessive entsprechend der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen.

Sacrow-Paretzer-Kanal

9. Welche eigenständige Verkehrsfunktion weist der planfestgestellte Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals auf, wenn auf die Realisierung der östlich und westlich gelegenen Planabschnitte verzichtet wird?

Der Sacrow-Paretzer-Kanal bleibt in seiner heutigen Verkehrsfunktion bestehen, wenn auf den Ausbau der westlich und östlich des Sacrow-Paretzer-Kanals gelegenen Abschnitte verzichtet wird.

10. Welche Häfen und Ladestellen können von einem GMS 110 oder einem Großschubverband mit jeweils 2,80 m Abladetiefe angefahren werden, wenn zwar der Sacrow-Paretzer-Kanal, nicht aber – entsprechend des Beschlusses des Berliner Abgeordnetenhauses vom 10. Juli 2008 – die Spandauer Havel und die Spree von der Mündung bis zur Schleuse Charlottenburg ausgebaut werden?

Nach den Ausbauplanungen des VDE 17 können alle Häfen auf dieser Verbindung westlich vom Land Berlin mit einem GMS bzw. Schubverband mit 2,80 m Abladetiefe erreicht werden, sofern die infrastrukturellen Voraussetzungen der Häfen dies erlauben.

11. Fühlt sich die Bundesregierung an den Beschluss des Berliner Abgeordnetenhauses vom 10. Juli 2008 gebunden, beim Ausbau der Spandauer Havel und der Spree von der Mündung bis zur Schleuse Charlottenburg auf eine Abladetiefe von 2,80 m zu verzichten und für die Berliner Wasserstraßen auf den Ausbau nach Wasserstraßenklasse V b zu verzichten?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Bundesregierung ist an die Beschlüsse des Deutschen Bundestages gebunden.

12. Welche Prognosen oder Fahrsimulationen liegen der Bundesregierung vor, die die Notwendigkeit einer Anlage von Ausweichstellen oder der Neuanlage von Wartestellen (Jungfernsee) bei einem eingeschränkten Begegnungsverkehr auf dem Sacrow-Paretzer-Kanal konkret begründen?

Die Notwendigkeit von Wartestellen muss entsprechend der örtlichen Voraussetzungen im Einzelfall geprüft werden.

13. Bis zu welcher Breite und Tiefe von Schiffen sind Begegnungen mit Europaschiffen bis zu 2,50 m Abladetiefe bzw. GMS 110 mit 2,20 m Tiefgang auf dem Sacrow-Paretzer-Kanal möglich?

Die Möglichkeiten der Begegnung über die nach Binnenschifffahrtsstraßenordnung zugelassenen Abmessungen hängen von der Breite und der Abladetiefe ab und sind gemäß schifffahrtspolizeilicher Anordnung vom 15. April 2008 bis auf weiteres nach Verkehrsgruppen zugelassen. Begegnungen von Europaschiffen mit 2,50 m Abladetiefe (Verkehrsgruppe 3) sind beispielsweise mit einem GMS mit 10,50 m Breite und maximaler Abladetiefe von 1,53 m im Sacrow-Paretzer-Kanal zugelassen (Verkehrsgruppe 1). Fahrzeuge über 10,50 m Breite und mit bis zu 2,20 m Abladetiefe bedürfen der Einzelgenehmigung.

Transportmengen, Prognosen und Wirtschaftlichkeit

14. Wie hoch ist die per Binnenschiff transportierte Gütermenge in Deutschland (in Tonnen) insgesamt, und wie viel davon wird über die Strecke Brandenburg (Havel) bis Berlin transportiert?

2008 sind per Binnenschiff in Deutschland auf den Bundeswasserstraßen 245 Mio. t transportiert worden. Davon entfielen auf die Unteren Havel-Wasserstraße (Schleuse Brandenburg) 3 Mio. t.

15. Wie hat sich der Güterumschlag per Schiff in Brandenburg und Berlin seit 1990 entwickelt und wie bewertet die Bundesregierung diese Entwicklung (bitte Daten für die einzelnen Jahre nennen)?

Binnenschifffahrtsbezogener Güterumschlag der Bundesländer Berlin und Brandenburg

	Güterverkehr in Mio. t	
	Berlin	Brandenburg
2007	3,68	4,63
2006	3,65	4,03
2005	3,47	4,39
2004	2,83	4,05
2003	2,93	3,67
2002	3,14	4,42

Quelle: Jahrbücher Verkehr, Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt, Statistisches Bundesamt.

Die vorstehenden Zahlen zeigen in den letzten Jahren einen kontinuierlichen Trend zu einem Anstieg der Güterumschlagsmengen in den Ländern Berlin und Brandenburg. In der zur Beantwortung der Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Frist war eine Aufbereitung der Daten weiter zurückliegender Jahre nicht möglich.

16. Wie haben sich die Transportmengen auf der Trogbrücke (Wasserstraßenkreuz) und den Planungsabschnitten zwischen Brandenburg (Havel) und Berlin sowie insbesondere auf dem Sacrow-Paretzer-Kanal seit 1990 entwickelt (Bitte die Daten für die einzelnen Jahre nennen, sofern der Bundesregierung keine Zahlen für den Sacrow-Paretzer-Kanal vorliegen, bitte die Daten für den Durchgang der Schleuse Brandenburg darstellen)?

Transportmengen seit 1995 in den Planungsabschnitten Elbe-Havel-Kanal (Schleuse Hohenwarthe), Untere Havelwasserstraße (Schleuse Brandenburg) und Berliner Nordtrasse (Schleuse Charlottenburg) in Mio. t:

	Hohenwarthe*	Brandenburg	Charlottenburg
2008	2,3	3,0	0,7
2007	3,3	3,3	0,9
2006	3,1	3,0	0,8
2005	3,3	3,6	0,9
2004	3,5	3,3	1,1
2003	0,7	2,5	1,1
2002		2,9	1,5
2001		2,7	2,3
2000		3,2	1,9
1999		3,6	2,4
1998		4,1	2,5
1997		4,5	3,5
1996		4,7	4,0
1995		5,5	4,2

* Das Wasserstraßenkreuz wurde im Oktober 2003 in Betrieb genommen und 2008 für sechs Wochen gesperrt.

In der zur Beantwortung der Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Frist war eine Aufbereitung der Daten weiter zurückliegender Jahre nicht möglich. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

17. Welche seit 1990 erstellten Prognosen für die Entwicklung des Güterumschlags per Schiff in Brandenburg und Berlin bei einer Realisierung des VDE 17 sind der Bundesregierung bekannt?
- Welche Güterumschläge per Schiff werden dabei jeweils für Brandenburg und Berlin prognostiziert?
 - Welche Transportmengen werden für den Sacrow-Paretzer-Kanal prognostiziert?

In dem genannten Zeitraum wurden folgende globale Güterverkehrsprognosen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt:

- Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung; BVU/ifo/ITP/Planco; April 2001
- Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025; ITP/BVU; November 2007

Darin sind für die Länder Berlin und Brandenburg folgende Prognosewerte für den Güterumschlag per Binnenschiff aufgeführt:

	Güterverkehr in Mio. t	
	Prognose 2015*	Prognose 2025**
Berlin	2,9	2,6
Brandenburg	2,3	2,9

* Entwicklung des Güterfernverkehrs nach Bundesländern und Verkehrsträgern (in Mio. t).

** Entwicklung des Güterverkehrs nach Bundesländern und Verkehrsträgern (Summe Versand und Empfang in Mio. t).

Eine Aufteilung der Gütermengen auf einzelne Wasserstraßen ist in den genannten Gutachten nicht enthalten.

18. Welche Prognosezahlen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen legt die Bundesregierung für das VDE 17 bzw. den Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals zu Grunde?

19. Wurde eine vergleichende Nutzen-Kosten-Analyse für das VDE 17 mit einer Verringerung der Ausbaumaße (keine Verbreiterung, keine weitere Vertiefung) für das VDE 17 insgesamt bzw. für einzelne Planabschnitte durchgeführt?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das VDE 17, zu dem auch der Abschnitt des Sacrow-Paretzer-Kanal gehört, wurde im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 1992 auf Basis der damaligen Gesamtverkehrsprognose für das Jahr 2010 bewertet. Im Jahr 1995 wurde die Projektbewertung mit einer aktualisierten Güterverkehrsprognose nochmals überprüft. Die Ergebnisse weisen in beiden Fällen eine hohe volkswirtschaftliche Rentabilität des Projektes aus.

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurde ausschließlich für das Gesamtprojekt durchgeführt, weil der verkehrliche Nutzen erst mit Fertigstellung der durchgehenden Wasserstraßenverbindung in gleicher Qualität vollständig erreicht wird. Ein Ausbauverzicht (keine Verbreiterung, keine Vertiefung) geht in die Projektbewertung als Vergleichsfall ein. Ein Ausbauverzicht in einzelnen Teilabschnitten würde den verkehrlichen Nutzen der Gesamtmaßnahme zu einem großen Teil infrage stellen.

20. Trifft es zu, dass die Planfeststellungsbehörde die Erstellung oder Berücksichtigung aktueller Verkehrsprognosen und/oder Kosten-Nutzen-Analysen im Planfeststellungsbeschluss für den Sacrow-Paretzer-Kanal abgelehnt hat?

Wenn ja, mit welcher Begründung?

Die weisungsunabhängige Planfeststellungsbehörde hat entschieden, dass gegenüber den im Planfeststellungsverfahren vorgelegten planbegründenden Unterlagen für ihre Entscheidung keine neuen zusätzlichen Kosten-Nutzen-

Analysen erforderlich sind. Zur Begründung wird auf den Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

21. Wie bewertet die Bundesregierung die Aktualität der Prognosezahlen und der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?
22. Inwieweit hält es die Bundesregierung vor dem Hintergrund des Prinzips der sparsamen und wirtschaftlichen Verwendung öffentlicher Mittel für geboten, aktuelle Prognosedaten sowie eine aktuelle Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das VDE 17 erstellen zu lassen (Begründung)?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung für das VDE 17 wurde im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 1992 auf Basis der seinerzeit nachgewiesenen volkswirtschaftlichen Rentabilität getroffen. Auch unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnislage besteht für die Bundesregierung kein Zweifel an der Wirtschaftlichkeit der Vollendung des Projektes.

23. Welche Gründe haben nach Ansicht der Bundesregierung dazu geführt, dass trotz der erhöhten Leistungsfähigkeit der Wasserstraße die derzeitigen Transportmengen immer noch deutlich unter den realen Zahlen der 90er Jahre liegen?

Der bisher erreichte Ausbauzustand der VDE 17 ermöglicht einen Teilnutzen durch eine bessere Auslastung kleinerer Schiffstypen wie das Europaschiff. Größere Fahrzeuge können die Strecke bislang nur unter erheblichen Abladungsrestriktionen passieren, wodurch der wirtschaftliche Einsatz dieser Fahrzeuge verhindert wird.

Die dadurch entstehenden Wettbewerbsnachteile wirken sich nachteilig auf die Nutzung der Wasserstraße als Transportweg aus.

24. Inwieweit trifft es zu, dass die Verringerung der Ausbaumaße auf 2,20 m für die Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) u. a. auf einer Kosten-Nutzen-Analyse der PLANCO Consulting GmbH aus dem Jahr 1992 basiert, die das Ergebnis hatte, dass die geringere Dimensionierung auch wirtschaftlich vorteilhaft sei?

Von welchen prognostizierten Transportmengen ging PLANCO dabei für die HOW aus?

Der Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße wurde im Rahmen des Gutachtens „Bewertung vordringlicher Wasserstraßenprojekte in den neuen Bundesländern“ im Jahr 1992 untersucht. Dabei wurden in der Hauptverkehrsrichtung 2,7 Mio. t als begünstigte Verkehrsströme angenommen.

Der Variantenvergleich ergab ein Optimum für eine Abladetiefe von 2,20 m. Dieses Ergebnis lässt keine Schlussfolgerungen für andere Wasserstraßen mit anderen Randbedingungen zu.

25. Wie hoch ist der Anteil von GMS mit einer Tragfähigkeit von bis zu 1 500 Tragfähigkeitstonnen an der Gesamtflotte?

Trifft es zu, dass seit Jahren nur noch Gütermotorschiffe größer als 1 500 Tragfähigkeitstonnen neu gebaut werden?

GMS mit einer Tragfähigkeit von bis zu 1 500 t gibt es nicht. GMS haben üblicherweise eine Tragfähigkeit von rund 3 000 t bei 3,30 m Abladetiefe und mehr. Bei 2,80 m Abladetiefe liegt die Tragfähigkeit üblicherweise bei ca. 2 350 t.

Der überwiegende Anteil der Neubauten liegt in den Größenklassen über 2 500 t.

26. Welche Güterfernverkehre von Massengütern – differenziert nach den Gütergruppen Kohle, Baustoffe und Metalle – nach Berlin und Brandenburg finden derzeit auf der Straße statt und könnten nach Ansicht der Bundesregierung erst dann auf die Wasserstraße verlagert werden, wenn die Wasserstraßenverbindung von Magdeburg nach Berlin auf Wasserstraßenklasse V b ausgebaut wurde?
27. Welche Güterfernverkehre – benannt nach Menge und Güterart – die derzeit auf der Straße stattfinden, könnten nach Ansicht der Bundesregierung außerdem noch auf die Wasserstraße verlagert werden?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Auswertung aktueller Daten zum Güterfernverkehr auf der Straße mit Verlagerungspotenzial auf Relationen nach Berlin und Brandenburg liegt nicht vor. Grundsätzlich gilt: Die Verlagerung von Güterverkehr zwischen den Verkehrsträgern ist von der Transportkostendifferenz auf der jeweiligen Transportrelation abhängig. Die mit dem VDE 17 verfolgten Infrastrukturverbesserungen tragen dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu erhöhen.

28. Wurde geprüft, welche Verlagerungspotenziale von der Straße auf das Binnenschiff schon heute bestehen?
- a) Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen diese Prüfungen?
- b) Wenn keine Prüfung durchgeführt wurde, warum nicht?
29. Aus welchen Gründen werden die in Frage 28 ggf. aufgezeigten Potenziale nicht genutzt?

Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist davon auszugehen, dass unter den derzeitigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen keine nennenswerte Verlagerung von der Straße auf das Binnenschiff stattfindet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

30. Wie hoch ist nach der PLANCO- Studie „Ergänzende Projektbewertung für den Ausbau von Binnenschiffahrtsstraßen am Beispiel von Projekt 17 Deutsche Einheit“ im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von 1995 der Anteil der Transporte, die bei einer Nicht-Realisierung des

VDE 17 jeweils auf der Straße und der Schiene erfolgen würden (Angaben in Prozent)?

Der Anteil der Transporte, die bei einer Nichtrealisierung der VDE 17 jeweils auf die Straße und auf die Schiene erfolgen würden liegt nach der PLANCO-Studie „Ergänzende Projektbewertung für den Ausbau von Binnenschiffahrtsstraßen am Beispiel des VDE 17“ aus dem Jahr 1995 bei insgesamt rd. 21 Prozent (18 Prozent Schiene; 3 Prozent Straße).

31. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der kürzlich von der TU Hamburg-Harburg zum VDE 17 Vorhaben 4 und 5 veröffentlichten Studie?

Die genannte Studie der Technischen Universität Hamburg-Harburg kommt zu dem Ergebnis, dass die Kapazität der vorhandenen Wasserstraßenverbindung zwischen dem Mittellandkanal und Berlin für die aktuellen wie die absehbaren Güterverkehrsmengen ausreichend sei und daher von einem Ausbau der noch ausstehenden Reststrecke des VDE 17 abgesehen werden könne.

Diese Schlussfolgerung verkennt, dass sich das Ausbaubedürfnis nicht aus der mangelnden Kapazität der Wasserstraße begründet, sondern aus der mangelnden Qualität der Verbindung, die einen wirtschaftlichen Wasserstraßentransport behindert.

Die bislang fertig gestellten Teile des VDE 17 können den angestrebten Nutzen einer durchgehenden, wettbewerbsfähigen Wasserstraßenverbindung bis nach Berlin noch nicht erfüllen. Der Bedarf für eine wirtschaftlich leistungsfähige Infrastruktur besteht unverändert.

Eingriffe in die Natur

32. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über zu erwartende Veränderungen im Wasserhaushalt durch den geplanten Havelausbau vor?

Die durch den geplanten Havelausbau bedingten wasserwirtschaftlichen Auswirkungen sind in einem Gutachten untersucht worden. Für den Sacrow-Paretzer Kanal wurde vom Gutachter die prognostizierte mögliche Absenkung der Wasserspiegellagen sowie die veränderte Aufteilung der Abflüsse weder als erhebliche noch als nachhaltige Beeinträchtigung des Gewässers eingeschätzt.

33. Mit welchen Auswirkungen ist für Flora und Fauna im Ausbaugebiet zu rechnen?

Die Auswirkungen für Flora und Fauna im Ausbaugebiet werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens behandelt.

34. Hat die Bundesregierung diesbezügliche Untersuchungen und Hinweise von Naturschutzverbänden in die Planungen des Havelausbaus einfließen lassen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche und wie?

Im Planfeststellungsverfahren vorgebrachte Untersuchungen und Hinweise von Naturschutzverbänden werden im Verfahren behandelt.

