

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Cornelia Behm, Dr. Valerie Wilms, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktueller Stand des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 17

Seit 1992 wird das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 17 (VDE 17) von der Bundesregierung verfolgt. Ziel des Projekts ist die Verbesserung der Binnenschifffahrtsverbindung zwischen dem Mittellandkanal und Berlin. Angestrebt wird der Ausbau nach Wasserstraßenklasse Vb, d. h. für maximal 110 Meter lange Großmotorgüterschiffe und maximal 185 Meter lange Großschubverbände, beide mit bis zu 11,4 Meter Breite und einem Tiefgang von 2,8 Meter, weitgehend für den uneingeschränkten Begegnungsverkehr. Die Grundlage für die Planung lieferten Prognosen aus den Jahren 1992 und 1995. Aktuelle Prognosezahlen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 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 80er- und 90er-Jahre mit damals deutlich schlechteren Schifffahrtsbedingungen. Im jetzigen Ausbaustand existiert bereits eine leistungsfähige Binnenschifffahrtsstraße, auf der ein zweilagiger Containertransport vom Mittellandkanal nach Berlin möglich ist. Der volkswirtschaftliche Nutzen eines weiteren Ausbaus der Binnenwasserstraßen ist nach wie vor nicht belegt und deshalb umstritten. Eine aktuelle Nutzen-Kosten-Berechnung müsste seitens der Bundesregierung vorgelegt werden, um gerade in Zeiten massiver Staatsverschuldung die öffentlichen Haushalte vor unwirtschaftlichen Investitionen zu schützen. Mit der Verbreiterung und Vertiefung der Havel, der Spree und des Sacrow-Paretzer Kanals ist mit massiven Eingriffen in Natur, Wasserhaushalt und Landschaftsbild zu rechnen. Dagegen hat sich vor Ort ein breiter Widerstand aus Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen, Naturschutz- und Fischereiverbänden formiert. Sie fordern eine Reduzierung der Ausbauziele. Dies scheint vor dem Hintergrund und beim Vergleich der aktuellen zu den Anfang der 90er-Jahre zugrunde gelegten Prognosezahlen absolut gerechtfertigt. Im Land Berlin hat man bereits die Konsequenzen gezogen und eine Verbreiterung und Vertiefung von Havel und Spree per Beschluss im Abgeordnetenhaus abgelehnt. Der ursprünglich geplante Ausbau der Berliner Wasserstraßen Trasse Süd – der Ausbau des Teltowkanals – wurde seitens der Bundesregierung aufgegeben, da Zielhafen nicht mehr der Osthafen, sondern der Westhafen in Berlin ist. Obwohl damit keine Großschubverbände mehr diesen Kanal nutzen können und es massive Proteste vor Ort gibt, hält die Bundesregierung am Ausbau der Nordkammer der Kleinmachnower Schleuse auf 190 Meter fest.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Abschnitte des VDE 17 sind bereits fertiggestellt?

2. Für welche Abschnitte des VDE 17 laufen derzeit Planungsarbeiten?
3. Wie ist das Verhältnis von Planungs- und Realisierungskosten bei den einzelnen Abschnitten des VDE 17?
4. Auf welcher Grundlage wurden bzw. werden Nutzen-Kosten-Untersuchungen für einzelne Abschnitte des VDE 17 durchgeführt, und zu welchem Ergebnis sind sie gekommen vor dem Hintergrund, dass die Güterverkehrsprognosen über die Jahre stark nach unten korrigiert wurden?
5. Welche Abschnitte des VDE 17 sind noch nicht planfestgestellt?
6. Für welche Abschnitte sind zurzeit die Planungsverfahren bis zum Scopingtermin bzw. bis zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Umweltverbände vorangeschritten?
7. Wann ist mit der Vorlage von Planfeststellungsbeschlüssen für welche weiteren Abschnitte zu rechnen?
8. In welchen Abschnitten hat es im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens Planänderungen gegeben, und wie werden diese dokumentiert?
9. Inwiefern sind der Teltowkanal und die Kleinmachnower Schleuse noch Bestandteil des VDE 17?
10. Aus welchen Mitteln soll der Ausbau der Kleinmachnower Schleuse finanziert werden?
11. Inwiefern wird nach der Aufgabe der Anbindung des Osthafens durch das Land Berlin mit einem Neubau der Kleinmachnower Schleuse jetzt seitens der Bundesregierung die bessere Anbindung des Hafens Königs Wusterhausen und die Anbindung der Oder an die Havelwasserstraßen verfolgt?
12. Wenn der Babelsberger Durchstich als Teil des Teltowkanals nicht mehr durch Ausbau erweitert wird, so dass auch zukünftig keine Schiffe von mehr als neun Meter Breite ihn durchfahren können, warum wird die Kleinmachnower Schleuse dann für Großmotorgüterschiffe und Großschubverbände, die eine Breite von 11,4 Meter haben, ausgebaut?
13. Welche, bzw. wie viele Firmen und Betriebe wickeln nach Informationen der Bundesregierung Transporte über den Teltowkanal ab?
14. Welche, bzw. wie viele Firmen und Betriebe würden nach Informationen der Bundesregierung Transporte über den Teltowkanal abwickeln, wenn der Ausbau der Kleinmachnower Schleuse wie geplant durchgeführt würde?
15. Mit welcher Gütermenge rechnet die Bundesregierung bei diesen Transporten?
16. Ist auf Grund der neuen Binnengüter-Verkehrszahlen berechnet worden, wie viele Kopplungsstellen dann noch gegenüber der ehemaligen Berechnung notwendig sind?
17. Wie viele lokale und regionale Arbeitsplätze hängen nach Erkenntnissen der Bundesregierung vom Ausbau der Kleinmachnower Schleuse ab?
18. Wie unterscheiden sich beim Teilprojekt der Kleinmachnower Schleuse die Kosten für die Planungsvarianten einer 85 Meter langen, einer 115 Meter langen und einer 190 Meter langen Schleusenkammer?
19. Welche Kosteneinsparung würde der Ausbau der Wasserstraße des VDE 17 auf 2,5 Meter Abladetiefe gegenüber 2,8 Meter bedeuten, und welche Verbesserungen würde diese geringere Abladetiefe für die Umwelt nach sich ziehen?
20. Welche verschiedenen Initiativen seitens der Landesregierung Brandenburg zur Änderung der Planungen für die Kleinmachnower Schleuse hat es gege-

ben, und zu welchen Ergebnissen haben diese Initiativen aus welchen Gründen geführt?

21. Inwiefern wurde die im Jahr 2005 bei der Zurückstellung des Ausbaus der Kleinmachnower Schleuse um fünf Jahre angekündigte Prüfung und Neubewertung entsprechend der Verkehrsentwicklung durchgeführt, und wo ist diese dokumentiert?
22. Welche DIN-Normen gelten bezüglich der Dimensionierung beim Neubau von Entkopplungsstellen, und in welcher Weise weichen die bestehenden Entkopplungsstellen von dieser Norm ab?
23. Inwieweit wurde der Einsatz neuer Kommunikationsmittel für die Binnenschifffahrt in den Planungsverfahren erwogen (Telekommunikationssystem RIS), mit dem Ziel, die Eingriffe in die Uferlandschaft zu minimieren, damit man durch Einsatz dieser Technik auf Entkopplungsstellen verzichten kann?
24. Hat es wesentliche Planungsänderungen im Vergleich zu den ersten Plänen für den Neubau der Kleinmachnower Schleuse gegeben, und wenn ja, welche?
25. Welche Abweichungen bezüglich der Eingriffe würden sich dann ergeben?

Berlin, den 11. Januar 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

