

Antwort
der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Steffi Lemke, Gila Altmann (Aurich),
Albert Schmidt (Hitzhofen), Halo Saibold und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/2691 –

**Wasserstraßenausbau an Elbe und Saale im Zusammenhang
mit der Güterverkehrspolitik**

Nach dem weitgehenden Ausbau der Flüsse in den alten Bundesländern wird ein „Nachholbedarf“ in den neuen Bundesländern gesehen und auf „Modernisierung“ gesetzt. Ziel ist die Verbesserung der Schiffbarkeit. Diesem Ansatz liegt zugrunde, daß die Binnenschifffahrt lange Zeit uneingeschränkt als „umweltfreundlich“ und „kostengünstig“ bewertet wurde. Spätestens nach den wachsenden und sich häufenden Hochwasserkatastrophen und wegen ihrer Folgekosten muß die Bewertung des Transportsystems Binnenschifffahrt/Wasserstraße neu und differenzierter vorgenommen werden.

Die Schäden und Verluste einer uneingeschränkten Kanalisierungspolitik für Natur und Mensch sind am Rhein und seinen Nebenflüssen zu besichtigen und teilweise konkret zu beziffern. Bundespräsident Roman Herzog stellte nach dem letzten Rheinhochwasser fest, daß der Wasserbau nun umdenken müsse. Fachbehörden des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit halten den weiteren Ausbau der Flüsse für nicht mehr vertretbar.

Zwischen Elbe und Oder haben bis heute noch Lebensräume überdauert, die für die größer gewordene Bundesrepublik Deutschland die Chance eines neuen Umgangs mit Flußlandschaften bieten.

Auch angesichts der Tatsache, daß Wissenschaftler der Universitäten Halle-Wittenberg und Karlsruhe (in einer Denkschrift) vor der Fortsetzung des bisherigen Umgangs mit der Naturressource Flußlandschaft warnen und die betroffenen Menschen, die an Elbe und Saale leben, den Ausbau ihrer Flüsse mehrheitlich ablehnen (nach infas zu 74 %) müssen die Planungen und derzeit laufenden Vorhaben hinterfragt werden.

Darüber hinaus kommen unabhängige Gutachter – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW),

Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IöW) – zu dem Ergebnis, daß die Prognosen für das Güterverkehrsaufkommen auf Elbe und Saale überhöht sind. Sie stellen damit auch die Wirtschaftlichkeit des geplanten Ausbaus in Frage.

An Elbe und Saale stehen entscheidende Weichenstellungen bevor.

Vorbemerkungen

Eine ökonomisch vernünftige Steuerung der Verkehrsströme unter Berücksichtigung ökologischer Erfordernisse ist Ziel der Verkehrs- und Umweltpolitik der Bundesregierung.

Zur Bewältigung des anwachsenden Verkehrsaufkommens ist es erforderlich, daß das Transportmittel Binnenschiff überall dort genutzt wird, wo es volkswirtschaftliche Vorteile bietet und bezogen auf die Umwelt schonender ist. Wenn die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen – als Schnittstellen zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße – verstärkt in den Gütertransport einbezogen werden, können, wo sinnvoll, die Straße und die Schiene entlastet werden.

Um durch den verstärkten Einsatz der Binnenschifffahrt Ressourcen zu schonen, sollte auch die Infrastruktur der Wasserstraßen – unter Wahrung ökologischer Belange – verbessert werden. Die vorgesehenen Verbesserungen der Infrastruktur der Wasserstraßen sind Bestandteil einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik,

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 16. Oktober 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

da ein energieeffizienterer Verkehrsträger gefördert und so ein Beitrag zum schonenden Umgang mit der Umwelt geleistet wird. Dabei müssen die wirtschaftlichen Interessen der Binnenschifffahrt mit ökologischen Belangen zusammengeführt werden.

Mit der Unterzeichnung der „Gemeinsamen Erklärung zur weiteren Entwicklung der Elbe und des Elbe-Seitenkanals“ durch den Bundesminister für Verkehr und die Umweltschutzverbände – Naturschutzbund Deutschland, Umweltstiftung World Wide Fund For Nature – Deutschland, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland sowie EURONATUR – ist eine behutsame Vorgehensweise in diesem Wasserstraßenbereich vereinbart worden, die diesen Anforderungen Rechnung trägt (siehe Anlage).

Durch die Nutzung der Wasserstraßen für den Gütertransport können gegenüber anderen Verkehrsträgern Energieressourcen geschont und Abgas- und Lärmbelastungen gesenkt werden. Damit wird auch der globalen Klimaerwärmung entgegengewirkt. Ferner erfordert der Ausbau des Wasserstraßennetzes einen geringeren Flächenverbrauch als der Ausbau anderer Verkehrsträger.

Bei den laufenden und geplanten Ausbaumaßnahmen werden der Erhaltung und soweit möglich auch der Verbesserung des vorhandenen ökologischen Zustandes der Gewässer und des Hochwasserschutzes besondere Bedeutung beigemessen. Mit den Ausbaumaßnahmen werden keine relevanten Flächenversiegelungen vorgenommen. Mit dem Wasserstraßen-ausbau entstehen häufig zusätzliche Wasserflächen, Flachwasserzonen und Altwässer. Zwar wird dabei zum Teil erheblich in Ökosysteme, den Wasserhaushalt und in Funktionen des Schutzgutes Boden eingegriffen, unvermeidbare Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind dann aber auszugleichen oder zu ersetzen.

Die Auswirkungen der Ausbaumaßnahmen auf den Hochwasserabfluß werden vor dem Ausbau untersucht. Dadurch wird sichergestellt, daß keine erhöhte Hochwassergefahr durch die Ausbaumaßnahmen verursacht wird.

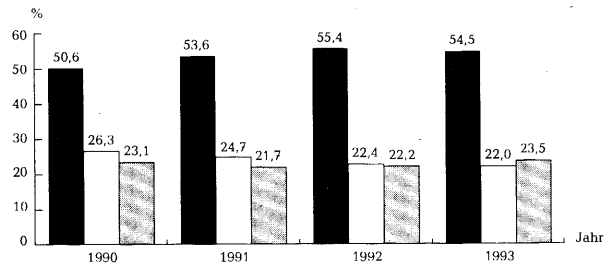
A. Allgemeine Fragen

1. Wie haben sich die prozentualen Anteile der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße am Güterfernverkehr, getrennt nach alten und neuen Bundesländern, seit 1990 entwickelt (grafische Darstellung)?

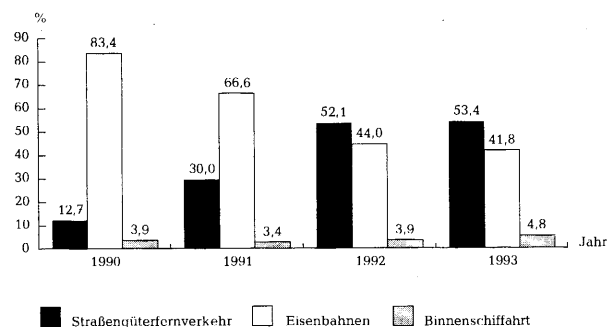
Siehe nachfolgende Grafiken.

Entwicklung der prozentualen Anteile der Verkehrsträger an den Güterfernverkehrsleistungen (Tonnenkilometer) 1990 bis 1993

a) in den alten Ländern



b) in den neuen Ländern



Für 1994 liegen nur Angaben für das gesamte Bundesgebiet vor, und zwar folgende Anteile:

Straßengüterfernverkehr	54,5 %
Eisenbahn	24,3 %
Binnenschifffahrt	21,2 %

2. Welche Wirkungen hatten nach Kenntnis der Bundesregierung die bisher durchgeführten Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Schifffahrtswege (Einführung der LKW-Vignette, steuerliche Maßnahmen) auf die Verkehrsverlagerung, und welche sollten sie haben?

Die Bemühungen der Bundesregierung sind darauf gerichtet, mit einem breitgefächerten Katalog investitions- und ordnungspolitischer Maßnahmen den Anteil der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße an einem insgesamt noch wachsenden Güterverkehr zu steigern und dadurch den Güterverkehr auf der Straße zu entlasten.

Die dazu eingeleiteten verkehrspolitischen Schritte – wie z. B. der Bundesverkehrswegeplan '92, die Bahnstrukturreform, die Initiative zur Anlastung der Wegekosten für den in- und ausländischen Straßengüterverkehr sowie die Maßnahmen im Rahmen der Gütertransitstrategie – befinden sich noch in der Umsetzung und werden ihre Wirkung erst mittelfristig entfalten.

Einer quantitativen Erfassung steht entgegen, daß ein Vergleich mit einem Zustand, der sich ohne o. g. Maßnahmen ergeben würde, in der Realität nicht möglich ist.

3. Wie hoch ist die prozentuale Auslastung der Bahntrassen im Güterverkehr seit 1990, bzw. wie hoch sind die absoluten freien Transportkapazitäten in Millionen Jahrestonnen auf den vorhandenen Schienenwegen:
- parallel zur Saale zwischen Halle und Magdeburg,
 - parallel zur Elbe zwischen Dresden und Magdeburg,
 - parallel zur Elbe zwischen Magdeburg und Hamburg,
 - parallel zur Wasserstraße Hannover-Berlin?
4. Wie hoch ist die prozentuale Auslastung der Wasserstraßen, bzw. wie hoch sind die absoluten freien Transportkapazitäten in Millionen Jahrestonnen in der Gegenwart und zum Vergleich in den Jahren 1980 und 1990:
- auf den Bundeswasserstraßen in den alten Bundesländern insgesamt,
 - auf den Wasserstraßen in den neuen Bundesländern insgesamt,
 - auf dem Rhein,
 - auf dem Elbe-Seitenkanal,
 - auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal,
 - auf der Donau,
 - auf dem Mittellandkanal,
 - auf dem Elbe-Havel-Kanal/der Havelwasserstraße,
 - auf der Elbe,
 - auf der Saale?

Ob und ggf. wie intensiv parallele Wege unterschiedlicher Verkehrswege miteinander um Fracht konkurrieren, hängt davon ab, in welchem Umfang dort beförderungsbedürftige Güterarten sich sowohl für den einen als auch den anderen Verkehrszweig eignen und die volkswirtschaftlichen Beförderungskosten in Referenz- und in Planfällen voneinander abweichen. Sogar in Korridoren, in denen intermodal starke Interdependenzen herrschen und einer der miteinander konkurrierenden Verkehrszweige infrastrukturelle Kapazitätsreserven hat, kann es sich unter Abwägung der unmittelbar ökonomischen und auch ökologischer Belange empfehlen, Wege des jeweils anderen Verkehrszweigs auszubauen. So zielen beispielsweise auch Fahrrinnenvertiefungen am Nieder- und Mittelrhein darauf ab, die Transportkosten zu senken, obwohl die Kapazitätsgrenze des Verkehrsweges Rhein auch mit dem Prognoseverkehr bei weitem nicht erreicht wird.

Die Kapazitätsauslastung der wasserstraßenparallelen Bahnstrecken hat unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten für die bewerteten Wasserstraßen im allgemeinen nur begrenzte Bedeutung. Denn die spezifischen Transportkosten der Eisenbahn liegen in der Regel über denen der Binnenschifffahrt, so daß Verkehrsverlagerungen von der Binnenschifffahrt auf die Bahn ökonomisch nicht sinnvoll sind, wenn die gesamtwirtschaftlichen Mehrkosten nicht durch andere Vorteile des Bahnverkehrs überkompensiert werden.

Auch regional nicht voll ausgenutzte Kapazitäten im Wasserstraßennetz der alten und neuen Länder stehen nicht im Widerspruch zur gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit von Wasserstraßenausbauvorhaben.

Der Nutzen der Vorhaben ergibt sich in erster Linie durch Transportkostenreduzierungen zum Vorteil für die regionalen Wirtschaftsstandorte. Dieser Nutzen macht die Saale- und Elbemaßnahmen hochwirtschaftlich, auch wenn die Kapazitätsgrenze dieser Verkehrswege nicht erreicht wird.

Von Zahlenangaben zu den Fragen 3 und 4 wird abgesehen, da diese für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinvestitionen nicht ausschlaggebend sind.

5. Wie groß ist der insgesamt vorhandene Schiffsraum sowie der freie Schiffsraum (freie Transportkapazität) der deutschen Binnenschiffahrtsflotte?

Der zur Zeit vorhandene deutsche Schiffsraum besitzt eine Tragfähigkeit von rd. 3,2 Mio t. Die jeweilige freie Kapazität hängt von der Nachfrage ab.

Der gegenwärtige Schiffsraumüberhang der deutschen (und europäischen) Binnenschiffahrt ist für die Wirtschaftlichkeit der (langfristig ausgelegten) Infrastrukturvorhaben ohne Belang.

6. Wie hat sich die Binnenschiffahrtsflotte der Bundesrepublik Deutschland (alte Länder) seit 1960 und die ehemalige DDR-Binnenschiffahrtsflotte seit 1989 verändert (Zahl, Typ und Größenklasse der Binnenschiffe)?

Der deutsche Binnenschiffsraum in den alten Bundesländern hat von 1960 bis 1994 von rd. 4,8 Mio. auf rd. 2,8 Mio. Tragfähigkeitstonnen abgenommen. Dabei ist die Anzahl der Fahrzeuge von rd. 7 700 auf rd. 2 400 zurückgegangen bei einem gleichzeitigen Anstieg der Durchschnittsgröße von rd. 600 auf rd. 1 200 Tragfähigkeitstonnen. Zugleich ist die spezifische Verkehrsleistung (durchschnittliche Leistung einer Tragfähigkeitstonne) auf fast das Doppelte gestiegen, bedingt durch Rationalisierungen bei der Binnenschifffahrt selbst, durch Wasserstraßenausbau sowie durch Verbesserungen im Hafenbereich.

Die Binnenschiffahrt in den neuen Bundesländern hat von 1989 bis 1994 von rd. 1 200 Motorschiffen und Leichtern mit rd. 640 000 Tragfähigkeitstonnen auf rd. 900 Motorschiffe und Leichter mit rd. 480 000 Tragfähigkeitstonnen abgenommen.

Die Durchschnittsgröße hat sich mit 530 t Tragfähigkeit nur wenig verändert.

Die spezifische Verkehrsleistung liegt in den neuen Bundesländern verkehrsmittel- und infrastrukturell weit unterhalb der in den alten Bundesländern erreichten Werte.

7. Wie hat sich die Zahl der in der Binnenschifffahrt Beschäftigten in der Bundesrepublik Deutschland in den letzten drei Jahrzehnten bzw. in den neuen Bundesländern seit 1990 verändert?

Die Zahl der Beschäftigten in der deutschen Binnenschifffahrt ist in den letzten drei Jahrzehnten von knapp 30 000 auf unter 7 000 Beschäftigte zurückgegangen (alte Bundesländer).

In den neuen Bundesländern waren 1990 rd. 2 200 Personen in der Binnenschifffahrt beschäftigt; ihre Zahl ist mittlerweile auf rd. 800 zurückgegangen.

8. Mit welchem Güterverkehrsaufkommen wurde im anfänglichen Planungsstadium für den Elbe-Seitenkanal und für den Rhein-Main-Donau-Kanal gerechnet, wieviel Güter wurden bislang tatsächlich auf diesen beiden Wasserstraßen transportiert (pro Jahr und insgesamt), wie hohe Gesamtkosten (getrennt nach Ausbau und Unterhaltung) verursachten beide Kanäle, wie hoch ist der bisherige wirtschaftliche Nutzen beider Kanäle, und wann bzw. nach wie vielen Jahren Nutzungsdauer werden sich die Gesamtkosten voraussichtlich amortisiert haben?

Der Elbe-Seitenkanal und der Main-Donau-Kanal stellen Netzergänzungen im deutschen Wasserstraßennetz dar, die der Binnenschifffahrt neue Verkehrsrelationen erschlossen haben. Beide Kanäle haben in ihrem Einzugsgebiet zu deutlichen Transportkostensenkungen geführt – über die Binnenschifffahrt hinaus auch zu Preisreduzierungen bei den mit ihr konkurrierenden Verkehrsträgern. Diese Transportpreissenkungen haben die Standortbedingungen der betroffenen Regionen nachhaltig verbessert und Arbeitsplätze gesichert. Darüber hinaus erfüllen die neuen Kanäle auch bedeutende außerverkehrliche Funktionen vor allem in den Bereichen Wasserwirtschaft und Fremdenverkehr/Freizeitnutzung; zu nennen sind hier insbesondere die großräumige Überleitung von Donauwasser in die hochindustrialisierte und dicht besiedelte, aber relativ wasserarme Region Nürnberg–Fürth–Erlangen und die neu entstandene Fahrgastschifffahrt.

Bei den Planungen war von folgenden Verkehrserwartungen für die beiden Kanäle ausgegangen worden:

Elbe-Seitenkanal	10 Mio. t/Jahr,
Main-Donau-Kanal	4 bis 7 Mio. t/Jahr (Nürnberg–Kelheim).

Während der Elbe-Seitenkanal in Zeiten der Teilung Deutschlands mit 4 bis 5 Mio. t/Jahr deutlich unter dem prognostizierten Wert blieb, nähern sich die Verkehrsmengen seit der Vereinigung Deutschlands dem Prognosewert (1994 rd. 7,5 Mio. t, 1995 rd. 7,0 Mio. t) und werden diesen voraussichtlich schon in wenigen Jahren übertreffen.

Dies zeigt, daß der Elbe-Seitenkanal in Verbindung mit der Oststrecke des Mittellandkanals eine wichtige Alternative zur Elbe zwischen Magdeburg und Hamburg darstellt, deren qualitative Weiterentwicklung eingehend und differenziert unter Beachtung gesamtwirt-

schaftlicher und ökologischer Wirkungen zu prüfen ist. Die vor diesem Hintergrund mit den Umweltverbänden erarbeitete gemeinsame Erklärung zur Entwicklung der Elbe und des Elbe-Seitenkanals sieht daher vor, daß einerseits Maßnahmen zur Ertüchtigung dieser Alternativroute zu entwickeln sind, andererseits aber auch Strombau- einschließlich Unterhaltungsmaßnahmen im verkehrlich notwendigen und ökologisch verträglichen Rahmen auf der Elbe zwischen Magdeburg und Hamburg durchzuführen sind. Zur Erhaltung des ökologischen Potentials dieses Elbeabschnittes werden mit der gebotenen Sorgfalt die Abstimmungen mit den zuständigen Landesbehörden und der Dialog mit den Umweltverbänden geführt. Der Main-Donau-Kanal weist seit seiner Eröffnung im Herbst 1992 ständig steigende Verkehrszahlen auf:

	1994	1995
Nordstrecke Bamberg–Nürnberg	6,2 Mio. t	7,0 Mio. t
Südstrecke Nürnberg–Kelheim	3,3 Mio. t	4,0 Mio. t

Nach der Beendigung des Krieges im ehemaligen Jugoslawien und des damit verbundenen Handelsboykotts ist damit zu rechnen, daß der obere Prognosewert in den nächsten Jahren erreicht und sogar überschritten werden kann.

Die Ausgaben für die beiden Kanäle betragen:

	Investitionen	Betrieb und Unterhaltung (1994)
Elbe-Seitenkanal	rd. 1,8 Mrd. DM	rd. 16,2 Mio. DM/Jahr
Main-Donau-Kanal	rd. 4,0 Mrd. DM	rd. 22,3 Mio. DM/Jahr

Die vielfältigen direkten und indirekten gesamtwirtschaftlichen Effekte sowie durch die seit Planung und Bau in vielen Bereichen stark veränderten Rahmenbedingungen lassen keine fundierte Aussage darüber zu, wann sich die Kanalneubauten amortisiert haben werden.

9. Steht die Bundesregierung zu ihrer generellen Grundaussage, daß das System Binnenschifffahrt/Wasserstraße umweltfreundlich und kostengünstig sei, und wie reagiert die Bundesregierung darauf, daß
- durch die Umwandlung der Flüsse zu kanalisierten Wasserstraßen unersetzbare Lebensräume – Flußlandschaften mit ihren Auenwäldern und der dort lebenden Artenvielfalt – nachhaltig zerstört wurden,
 - bisher Milliarden DM an Steuergeldern ausgegeben wurden, um den Binnenschiffsverkehr (wie auch andere Verkehrsträger) zu verbilligen und
 - nachweislich durch den Ausbau der Flüsse immer häufiger Hochwasserschäden in Milliardenhöhe ausgelöst wurden?

Die Bundesregierung steht zu der Aussage, daß das System Binnenschiff/Wasserstraße in der Regel kostengünstiger und umweltfreundlicher als andere Verkehrssysteme für den Gütertransport ist.

Der Primärenergieverbrauch, die Lärm- und Schadstoffmissionen sowie die Transportkosten der Binnenschifffahrt liegen in der Regel unter denen der anderen Verkehrsträger.

Menschliche Eingriffe – von Eindeichungen und Laufverkürzungen zum Schutz der Menschen und ihrer Siedlungen bis hin zu Maßnahmen der Wasserspiegelstützung durch Buhnen bei Niedrigwasser für die Schifffahrt – verwandelten Wildflüsse in fließgewässer einer Kulturlandschaft. Diese im gesellschaftlichen Konsens entstandene Wandlung zu unserer heutigen Kulturlandschaft trägt den vielfältigen Nutzungsansprüchen und einem Sicherheitsdenken Rechnung, berücksichtigte aber ökologische und naturschutzfachliche Erwägungen nicht in allen Fällen in einem dem heutigen Kenntnisstand entsprechenden Maße. Die ökologischen Defizite betreffen die Vorländer, die Talauen, das Flußbett sowie die besiedelten und wirtschaftlich genutzten Flächen. Bei anstehenden Ausbaumaßnahmen und bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen wird darauf geachtet, den Belangen des Naturschutzes und der Landespflege Rechnung zu tragen.

Wieweit sich im einzelnen technische Verbesserungen im Wasserstraßennetz empfehlen, ist nach den bundesweit und verkehrsträgerübergreifend einheitlichen Bewertungsmaßstäben der Bundesverkehrswegeplanung im Hinblick auf die Bauwürdigkeit und Dringlichkeit erwogener Projekte untersucht worden. Beim vorgesehenen Ausbau der Bundeswasserstraßen lassen sich mit relativ geringen Mitteln große volkswirtschaftliche und – bei Veränderung der Verkehrsteilung – auch ökologische Vorteile erzielen. Diese Möglichkeiten der sparsamen Steuermittelverwendung müssen auch genutzt werden.

Die mit der Fragestellung getroffene Behauptung, daß durch den Ausbau der Flüsse immer häufiger Hochwasserschäden ausgelöst würden, trifft in dieser generellen Form nicht zu.

10. Kann die Bundesregierung die Aussage aufrechterhalten, daß die Flüsse im Osten Deutschlands erst nach westlichem Standard ausgebaut werden müßten, um den Verkehr von der Straße auf die Wasserstraße zu verlagern, wenn zur Kenntnis genommen wird, daß die Wasserwege in den alten Bundesländern zwar modern ausgebaut, aber keineswegs ausgelastet sind und daß trotz des weitgetriebenen Ausbaustandards der Anteil der Binnenschifffahrt am Güterfernverkehr seit über drei Jahrzehnten kontinuierlich abnimmt?

Die Bundesregierung hält an der Aussage als zutreffend fest, daß das Verkehrssystem Binnenschiff/Wasserstraße seine ökonomischen sowie abgas- und lärm-mindernden Vorteile zur Entlastung von Straße und Schiene im Osten Deutschlands im notwendigen Maße nur dann nutzen kann, wenn ein modernes, leistungsfähiges Wasserstraßennetz zur Verfügung steht. Denn erst in einem gut ausgebauten Wasserstraßennetz kann die Binnenschifffahrt kostengünstige Transporte mit

wirtschaftlich einsetzbaren Schiffsgrößen mit effektiver Auslastung durchführen.

Die Kapazität der Wasserstraßen, die im wesentlichen durch die Schleusen bestimmt wird, ist in vielen Fällen kein entscheidendes Ausbaukriterium, da es für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit vor allem auf die möglichen Fahrzeugabmessungen (Länge und Breite) sowie auf den erreichbaren Tiefgang (Fahrzeugauslastung) ankommt. Daß die meisten ausgebauten Wasserstraßen in den alten Bundesländern noch freie Kapazitäten haben, also noch mehr Verkehr aufnehmen könnten, steht daher nicht im Widerspruch zum Wasserstraßenausbau. Eine analoge Betrachtung würde im übrigen auch für die anderen Landverkehrsträger gelten. Auch der leichte relative Rückgang der Binnenschiffanteile am Güterfernverkehr ist mit dem weiteren Ausbau des Wasserstraßennetzes verträglich, da der Prognoseverkehr in absoluten Mengen auch für die Binnenschifffahrt nicht unerheblich steigt und – wie dargelegt – die Kapazität bei vielen Ausbauprojekten nicht das entscheidende Kriterium darstellt.

11. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung das politische Ziel der verstärkten Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserweg erfüllt bzw. verfehlt worden?

Nach Fertigstellung der in den letzten Jahrzehnten durchgeführten Wasserstraßenprojekte sind die Verkehrsentwicklungen durchweg erwartungsgemäß verlaufen, z. B. Ausbau von Rhein, Neckar, Mosel, Saar, Main, Wesel-Datteln-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, aber auch Bau des Elbe-Seitenkanals und des Main-Donau-Kanals. Der Wasserstraßenausbau hat dadurch zur Entlastung des Straßennetzes beigetragen. Wäre der tatsächlich erfolgte Aus- und Neubau von verkehrlicher Infrastruktur der Binnenschifffahrt ganz oder teilweise unterblieben, hätten andere Verkehrswege größere Gütermengen befördern müssen. Das trifft zu für Verkehre, deren Verlagerung teils auf Eisenbahn, teils auf den Straßengüterverkehr sich erübrigte, aber auch für Verkehre, die die Schiene infolge Entlastung durch die Binnenschifffahrt übernehmen konnte.

B. Prognosen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)

12. Auf den Primärdaten welcher Jahre beruhen die Prognosen des BVWP für die östlichen Bundesländer?
13. Ist nach den wirtschaftlichen Umbrüchen der letzten fünf Jahre die Aufrechterhaltung der Güterverkehrsprognosen für die einzelnen Verkehrsträger noch vertretbar?
14. Wie wurden die Prognosen und die darauf aufbauenden Verkehrsplanungen den reellen Entwicklungen angepaßt bzw. aktualisiert?

Die Verkehrsprognosen für den BVWP '92 wurden 1991 fertiggestellt. Es konnten seinerzeit Informationen über die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung bis einschließlich 1990 berücksichtigt werden. Inzwi-

schen liegen ergänzend neuere Prognosen vor (DIW, Oktober 1992; Ifo, September 1995), die die Aussagen der früheren Prognosen im wesentlichen stützen, wenn auch in Teilbereichen differenzieren. Die neueren Prognosen sind mit den ordnungspolitischen Zielsetzungen insgesamt noch vereinbar; sie schätzen aber das Wachstum im Güterverkehr für die Straße insgesamt etwas höher und für die Eisenbahn geringer ein, während für die Binnenschifffahrt nur leicht unter der früheren Prognose liegende Werte erwartet werden. Während die BVWP-Prognose (Kessel+Partner) 1988 bis 2010 mit +84 % für die Binnenschifffahrt rechnet (bei den BVWP '92-Bewertungen durch PLANCO bereits mit vorsichtigem Ansatz auf +64 % reduziert, wobei die reduzierte Binnenschifffahrtsprognose für die neuen Bundesländer sogar noch unter dem DIW-Wert liegt), gehen die neueren Prognosen 1993 bis 2010 von DIW +78 % und Ifo +60 % für die Binnenschifffahrt aus. Die neueren Prognosen liegen allerdings nicht in der regionalen Differenzierung der BVWP '92-Prognose vor.

Die aktuellen Planungen für die Wasserstraßenprojekte in den neuen Bundesländern berücksichtigen auch die neueren Prognoseergebnisse. Darüber hinaus wurden für einzelne Projekte noch ergänzende Untersuchungen durchgeführt, die mit den Gesamtprognosen verträglich sind.

C. Ausbauvorhaben Saale

15. Wie hoch war das Verkehrsaufkommen (Zahl, Größenklassen und Typen von Schiffen und Gütermengen) auf der Saale getrennt nach den Jahren 1990 bis 1995 (erstes Halbjahr)?
16. In welchen Saale-Häfen wurden von 1990 bis 1995 Güterumschläge in welcher Höhe getätigt?

Die Saale ist im heutigen Zustand keine wirtschaftlich nutzbare Wasserstraße. Das Verkehrsaufkommen war in den Jahren 1990 bis 1993 deshalb und wegen des Zusammenbruchs von Teilen der Wirtschaft der ehemaligen DDR sowie der in diesen Jahren aufeinanderfolgenden langen Niedrigwasserperioden, die die Schifffahrt auf der Elbe und der Saale stark behinderten, mit maximal 10 000 t je Jahr sehr gering. 1994 wurden etwa 40 000 t und im ersten Halbjahr 1995 25 000 erreicht.

Die Transporte wurden sowohl von Motorgüterschiffen unterschiedlicher Größe als auch von Schubverbänden durchgeführt.

Güterumschläge wurden überwiegend im Hafen Halle-Trotha sowie an werkseigenen Anlagen in Bernburg, Alsleben und Nienburg getätigt.

17. Mit welcher Wahrscheinlichkeit wird nach Meinung der Bundesregierung der geplante 220 Mio. DM teure Ausbau der Saale den prognostizierten hohen Nutzen (Nutzen-Kosten-Verhältnis laut BVWP von 5,3) erreichen, und wie viele Gütertonnen müßten dazu jährlich transportiert werden?

18. Wie bewertet die Bundesregierung das Ergebnis des im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr erstellten 1. Zwischenberichtes vom März 1995 „Aktualisierung der Bewertungsrechnung zum Ausbau der Saale sowie zur Fertigstellung des Stichkanals Leipzig“, wonach durch den geplanten Ausbau der Saale Verkehrsverlagerungen auf das Binnenschiff eintreten sollen, die zu 90 % (2,4 Mio. Tonnen) von der Bahn und nur zu 10 % (0,24 Mio. Tonnen) von der Straße kommen?

Auf der Basis der Bewertungsergebnisse für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP '92) erzielten die Ausbaumaßnahmen an der Saale für 2,50 m Abladetiefe bei Mittelwasser ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von 5,3. Diesen Bewertungen lag die (in einigen Verkehrsrelationen abgeminderte) Verkehrsprognose von Kessel+Partner aus dem Jahr 1991 zugrunde.

In Verbindung mit der – bereits bei Aufstellung des BVWP '92 vorgesehenen – genaueren Untersuchung für den evtl. Weiterbau des kriegsbedingt unvollendeten Wasserstraßenanschlusses nach Leipzig erfolgt zur Zeit auch eine Überprüfung der gesamtwirtschaftlichen Bewertung für die geplanten Investitionsmaßnahmen an der Saale. Diese neueren, der Ausgangssituation und den Entwicklungsmöglichkeiten der Saaleregion besser gerecht werden den Prognosen für den Binnenschiffsverkehr lassen erwarten, daß sich die positive Einschätzung der BVWP '92-Maßnahmen an der Saale im wesentlichen bestätigen wird; da – wie bereits dargelegt – die speziellen Gegebenheiten der Saaleregion hierbei besser berücksichtigt werden, ist auch mit einer höheren Eintrittswahrscheinlichkeit der ermittelten Auswirkungen zu rechnen. Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Wasserstraße werden dann positiv bewertet, sofern hierdurch gesamtwirtschaftliche Transportkostenreduzierungen entstehen.

19. Wie hoch werden mit diesen Verkehrsverlagerungen die Einnahmeverluste der Deutschen Bahn AG zu beziffern sein, sind diese Verluste in die Nutzen/Kosten-Rechnung des Saale-Ausbaus eingegangen?

Verkehrsverlagerungen auf gesamtwirtschaftlich effizientere Verkehrsträger sind wesentliches Ziel der Bundesverkehrswegeplanung. Insofern sind auch Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die für Massengütertransporte oft effizientere Binnenschifffahrt in vielen Fällen gesamtwirtschaftlich positiv zu bewerten. (Betriebswirtschaftliche) Einnahmeverluste der Bahn aufgrund dieser Verlagerungen sind für die gesamtwirtschaftliche Rechnung ohne Belang.

20. Wie viele Dauerarbeitsplätze werden bei Bahn und Binnenschifffahrt nach erfolgtem Saale-Ausbau verlorengehen, wenn die Bahn 2,4 Mio. Tonnen Güter im Jahr verlieren sollte und wenn die Binnenschifffahrt die Güter mit größeren Schiffen, d. h. mit weniger Personal pro Tonne, befördern sollte?

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur tragen infolge der transportkostensenkenden Wirkungen zur Standortverbesserung und Arbeitsplatzsicherung in der dadurch beeinflussten Region bei. Der Überschuß an verfügbar gemachten im Vergleich zu beanspruchten Ressourcen mehr den nationalen Wohlstand, wenn er anderweitig produktive Verwendung findet. Zu den von volkswirtschaftlich rentablen Verkehrswegeprojekten für eine Beschleunigung des wirtschaftlichen Wachstums verfügbar gemachten Ressourcen gehören die Arbeitsplätze, die aus verbesserter Standortgunst sonst benachteiligter Regionen entstehen. In die Betrachtung freigesetzter Ressourcen sind die Rationalisierungen durch Personalreduzierung im Verkehrsbereich selbst bereits einbezogen.

Hinzu kommen die unmittelbaren baubedingten Beschäftigungswirkungen bei Durchführung des Wasserstraßenausbaues.

21. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage in der Zeitschrift „Deutsche Binnenschifffahrt“, wonach auch auf einer ausgebauten Saale keine Tonne mehr transportiert werde, wenn nicht auch auf der Elbe gleiche, d. h. konstante Fahrwasserhältnisse geschaffen würden, die allerdings ohne Staustufen nicht realisierbar wären?
22. Weshalb betreibt die Bundesregierung den Ausbau des Nebenflusses Saale für Europaschiffe mit einem Tiefgang von 2,50 m (bei Niedrigwasser 2 m), wenn:
 - in der Elbe vergleichbare Fahrwassertiefen nur etwa zur Hälfte des Jahres erreichbar sind,
 - monatelang Niedrigwasserstände von nur ca. 1 m auftreten können und
 - noch nicht sicher geklärt ist, ob und wie die Fahrwasserhältnisse des Hauptflusses Elbe, insbesondere der Stadtstrecke Magdeburg („Domfelsen“), zu verbessern sind?

Für die Elbe oberhalb der Schleuse Geesthacht bis zur tschechischen Grenze sind Strombaumaßnahmen (Wiederherstellung und partielle Ergänzung der Regelungsbauwerke, wie Buhnen, Deck- und Leitwerke sowie Sohlschwellen) geplant, wodurch gegenüber dem derzeitigen Zustand eine Verbesserung der Fahrwassertiefenverhältnisse, insbesondere bei Niedrig- und Mittelwasser um mindestens 20 cm erreicht werden soll. Bezogen auf einen Abfluß, der im langjährigen Mittel an etwa 220 Tagen im Jahr überschritten wird, wird dies der Schifffahrt das Befahren der Elbe mit einer Abladetiefe von mindestens ca. 2,0 m ermöglichen, eine Abladetiefe von mindestens ca. 2,5 m wird an etwa 170 Tagen im Jahr verfügbar sein. Die Ergebnisse der laufenden wissenschaftlichen Untersuchungen und Modellversuche lassen erwarten, daß diese Ziele für die Elbe (oberhalb Geesthacht) insgesamt und auch für die Stadtstrecke Magdeburg – ohne Staustufen – erreichbar sind, wobei die für die Saale relevante Strecke Magdeburg – Saalemündung Optimierungen zu noch günstigeren Schifffahrtsverhältnissen führen werden.

Unter Berücksichtigung der an der Elbe und Saale unterschiedlichen Abfluß- und Wasserstandscharak-

teristiken wird somit für die Saale durch den konzipierten Ausbau eine bestmögliche Angleichung an die Abladeverhältnisse der Elbe geschaffen.

23. Ist der Bundesregierung bewußt, daß mit dem Bau der Staustufe Klein Rosenburg der letzte große, noch von der Flußdynamik geprägte Auenwald an der Saale (220 ha) nach allen Erfahrungen aus den alten Bundesländern erheblich beeinträchtigt bzw. zerstört werden kann?
24. Mit welchen Auswirkungen wird durch Bau und Betrieb der modernisierten Wasserstraße Saale auf das angrenzende Europäische Vogelschutzgebiet (Special Protected Area) gerechnet?
25. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, welche Tier- und Pflanzenarten noch ihren Lebensraum im betroffenen Gebiet des Elbe-Saale-Winkels haben, die am Rhein und seinen Nebenflüssen teilweise schon ausgerottet wurden bzw. vom Aussterben bedroht sind?
26. Ist der Bundesregierung bekannt, daß mit Inkrafttreten der Richtlinie zur „Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen“ (92/43/EWG, abgekürzt FFH-Richtlinie) das Schutzgebiet „Steckby-Lödderitzer Forst“ zum „Natura 2000-Gebiet“ wurde (Artikel 3) und demnach die Artikel 6.2, 6.3 und 6.4 sowie Artikel 1.2 und 3 der EU-Vogelschutzrichtlinie anzuwenden sind, und wie wird dieser Tatbestand bei den Ausbauplänen berücksichtigt?

Für den Saaleabschnitt zwischen Calbe (km 20) und Mündung der Saale in die Elbe (km 0) wird seit dem Frühjahr 1995 eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung durch ein anerkanntes Fachinstitut im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes durchgeführt. Dabei werden alle relevanten Schutzgüter erfaßt, bewertet und Lösungsvorschläge unter Berücksichtigung unterschiedlicher Ausbauplanvarianten unterbreitet. Danach wird zu entscheiden sein, ob zu speziellen Fragestellungen noch vertiefende Untersuchungen durchzuführen sind. Erst nach Vorliegen aller Untersuchungsergebnisse kann über das nach Artikel 6 der Richtlinie 92/43/EWG zu Veranlassende befunden werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können keine konkreten Angaben gemacht werden. Die Entscheidung über das Vorhaben erfolgt im Wege des Planfeststellungsverfahrens mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung.

27. Aufgrund welcher Erkenntnisse wurde schon 1992 im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes als Ergebnis der ökologischen Risikoanalyse „ein ökologisch tragbarer und relativ konfliktarmer Ausbau“ der Saale festgestellt?

Dem Planungsstand des BVWP entsprechend, handelt es sich bei der ökologischen Beurteilung der beabsichtigten Ausbaumaßnahmen an der Saale im Rahmen der Aufstellung des BVWP '92 um eine nach dem damaligen Stand der Kenntnisse fachliche Beurteilung der einzelnen BVWP-Projekte im Bereich der Bundeswasserstraßen.

Der Bundesregierung sind die von verschiedenen Seiten geäußerten Kritikpunkte bekannt. Diesen wird in den nachfolgenden Planungsstufen – wie oben dargestellt – nachgegangen.

28. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bisher aus der Begradigungs- und Kanalisierungs politik an Rhein, Main und Donau hinsichtlich
- Wirtschaftlichkeit,
 - Umweltverträglichkeit und
 - Hochwasserrisiko gezogen?

Die bisherigen Ausbaumaßnahmen an Rhein, Main und Donau sind mit der in der Fragestellung genannten Formulierung einer „Begradigungs- und Kanalisierungs politik“ unzutreffend bezeichnet.

Die Bundesregierung sieht die bisherigen Ausbaumaßnahmen an Rhein, Main und Donau als volkswirtschaftlich sinnvoll an.

Allerdings hat in der Vergangenheit neben anderem, wie der Wandlung der Talauen in eine teilweise dichtbesiedelte Kulturlandschaft, auch der Wasserstraßen ausbau zu nachhaltigen Veränderungen in den Lebensräumen der Flüsse geführt, die oft mit Strukturverlusten verbunden waren. Bei neuen Vorhaben werden deshalb erhöhte Anforderungen an die Umweltverträglichkeitsprüfungen hinsichtlich der Erhaltung solcher Lebensräume gestellt.

Der bisherige Ausbau von Flüssen kann hinsichtlich seiner Auswirkungen auf das Abflußverhalten nicht summarisch negativ beurteilt werden. In der Regel sind Hochwasserspiegellagen (bei gleichen Abflußmengen) durch den Gewässerausbau gesenkt worden, wie z. B. am Main, an der Donau und teilweise am Rhein, da die Vergrößerung der Abflußquerschnitte die Fließgeschwindigkeiten verringern und den Wasserspiegelanstieg dämpfen.

Allerdings ist es im Einzelfall zur Erhöhung der Wasserspiegellagen gekommen, wenn durch Hochwasserschutzanlagen und Laufverkürzungen in erheblichem Umfang Überflutungsflächen verlorengegangen sind. Am Oberrhein sind vorrangig für die Wasserkraftnutzung und Verbesserung der Siedlungsbedingungen in erheblichem Umfang Überflutungsflächen verlorengegangen und haben sich Laufverkürzungen mit einer Abnahme der Wellenlaufzeiten ergeben, die für die Unterlieger zu einer deutlichen Erhöhung der Abflußscheitel geführt haben. Entsprechend dem deutsch-französischen Vertrag von 1982 wird durch Retentionsmaßnahmen der 1955 vorhandene Hochwasserschutz wiederhergestellt, und zwar im wesentlichen durch den Bau von Überflutungspoldern.

Bei den geplanten Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen ist sichergestellt, daß die Hochwasserabläufe nicht negativ beeinflußt werden, da im Zuge der Planfeststellungsverfahren auch eine sorgfältige Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen wird

und für den Nachweis der Hochwasserneutralität das Einvernehmen mit den Wasserwirtschaftsverwaltungen der Länder erforderlich ist.

29. Wie hoch schätzt die Bundesregierung evtl. Folgeschäden, die durch Dauerstaunässe in Wäldern, auf landwirtschaftlichen Nutzflächen und an Gebäuden erwartet werden müssen, und wer wird für diese Kosten aufkommen?
30. Wer trägt die Kosten der evtl. notwendigen, massiven Entwässerungsmaßnahmen, und wer zahlt die Schäden, die durch erhöhte Hochwassergefahren bei den Unterliegern infolge der Umsetzung der Ausbaupläne auftreten können?

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie werden auch die erforderlichen Untersuchungen der Grundwasserhältnisse, des Wasserhaushalts und der Hochwasserabführung durchgeführt.

An der Saale sind mit den vorgesehenen Ausbaumaßnahmen keine erhöhten Hochwassergefahren verbunden. Der Hochwasserschutz wird durch geringfügig vergrößerte Abflußquerschnitte und der Nutzung von Wehr und Schleuse für die Hochwasserabführung eher verbessert. Der Hochwasserabfluß auf der unterhalb anschließenden Elbestrecke wird hierdurch nicht nachhaltig beeinflußt.

31. Trifft die in dem in Frage 18 erwähnten Zwischenbericht von 1995 getroffene Aussage zu, daß die Fahrwasserhältnisse auf den letzten noch freifließenden 20 Saale-Kilometern besser sind als auf der ausgebauten Saale, da die Schleusenvorhöfen der gestauten Saale stark verschlammte sind?

Es trifft zu, daß die Schleusenvorhöfen infolge Ablagerung von feinkörnigen Sedimenten und Unterlassung von Unterhaltungsbaggerungen verschlammte sind. Das führte zu einer stetigen Verschlechterung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem staugeregelten Saaleabschnitt zwischen Calbe und Halle-Trotha, so daß im Jahr 1995 die Fahrrinntiefen im freifließenden Teil der Saale zwischen Calbe und der Mündung der Saale in die Elbe nur von Anfang Juni bis Mitte September schlechter als im staugeregelten Saaleabschnitt waren.

Nach Beseitigung der Ablagerungen in den Schleusenvorhöfen sind in der staugeregelten Strecke zwischen Calbe und Halle-Trotha zwischen Niedrig- und Mittelwasser jedoch wesentlich bessere Fahrrinntiefen als in der freifließenden Strecke vorhanden.

32. Wie gedenkt die Bundesregierung das Verschlammungsproblem des kanalisierten Saaleabschnittes zu lösen, wieviel wird dies kosten, und wer wird für diese Kosten aufkommen?
33. Wie wird die Bundesregierung darauf reagieren, daß die an der Saale auftretenden Schlämme teilweise hochtoxisch sind und durch eine Baggerung die Gifte remobilisiert und in die fließende Welle

befördert würden (verbunden mit möglichen Folgen wie Sauerstoffmangel und Fischsterben)?

34. Ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung für diese Entschlammungsarbeiten vorgesehen?

Es ist vorgesehen, die fahrrinnentiefenbestimmenden Ablagerungen in den Haltungen und in den Schleusenvorhöfen des staugeregelten Saaleabschnitts schrittweise durch Baggerungen und abfallrechtlich zulässiges Verbringen auf geeignete Deponien zu beseitigen. Durch Baggerarbeiten können örtlich und zeitlich begrenzte Beeinträchtigungen der Gewässergüte infolge Trübung, Sauerstoffzehrung und Remobilisierung von Schadstoffen aus dem Sediment auftreten. Das mögliche Ausmaß der Beeinträchtigung wird vorher durch gezielte Untersuchungen geklärt und durch Auswahl geeigneter Bagger-techniken und -geräte auf ein unvermeidliches Minimum reduziert.

Die Kosten für die Baggerungen werden mit etwa 20 Mio. DM eingeschätzt.

Auf der Grundlage der mit den zuständigen Landesbehörden abgestimmten Verbringungskonzepte wurde 1995 mit den Baggerungen begonnen. Diese Baggerungen dienen der Wiederherstellung ehemals vorhandener Fahrrinnentiefen; sie sind somit rechtlich als Unterhaltungsmaßnahmen zu qualifizieren, die mit den zuständigen Landesbehörden abgestimmt sind.

35. Ist der Bundesregierung bekannt, daß parallel zur Saale ausgebaute Schienenwege existieren, die für Massenguttransporte zur Verfügung stehen und nur zu einem Bruchteil ausgelastet sind?
36. Wie viele Tonnen Güter könnten schon heute auf diesen vorhandenen Bahntrassen transportiert werden, und in welchem Verhältnis dazu steht die derzeit transportierte und für die Zukunft prognostizierte Gütermenge auf der Saale?

Der Bundesregierung ist selbstverständlich die Existenz der Bahnstrecken in der Saaleregion bekannt. Für die Beurteilung des Saaleausbaues hat die Auslastung dieser Bahnstrecken aber nur geringe Relevanz. Hierzu wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

37. Mit welcher Begründung hat das Bundesministerium für Verkehr den Entschluß gefaßt, Sonderuntersuchungen bezüglich des Ausbaus des Stichkanals Saale-Leipzig durchzuführen, und welche Ergebnisse liegen dazu vor?

Eine genauere Untersuchung des Wasserstraßenanschlusses nach Leipzig war bereits gemäß BVWP '92 vorgesehen, weil die bei der Erstbewertung 1991 vorliegende Datenbasis für eine abschließende Beurteilung der Maßnahme nicht ausreichend war (vgl. hierzu auch Antwort zu Frage 18). Zudem wurde eine solche Untersuchung auch von regionalpolitischer Seite ge-

fordert. Zwischenergebnisse der derzeit laufenden Untersuchung lassen noch keine eindeutigen Schlüsse auf das Endergebnis zu, das etwa Mitte des Jahres 1996 vorliegen dürfte.

D. Ausbauvorhaben Elbe

38. Welche Gütermengen wurden in den Jahren seit 1990 auf der Elbe
- insgesamt,
 - zwischen tschechischer Grenze und Magdeburg,
 - zwischen Magdeburg und Hamburg
- transportiert?
39. Wie viele Schiffe welcher Größenklassen und Typen befuhren in diesem Zeitraum die Elbe?
40. In welchen Elbe-Häfen wurden jährlich seit 1990 Güter in welchen Mengen umgeschlagen?
41. Welche Art von Gütern wurden in welchem Anteil seit 1990 auf der Elbe befördert?

Im Jahr 1989 wurden in den Elbehäfen zwischen Dresden und Wittenberg etwa 10,5 Mio. t Güter über Kalkante umgeschlagen, womit in etwa die Größenordnung der auf der Elbe transportierten Gütermengen charakterisiert ist.

Nach 1990 galten für die Elbe ähnliche Bedingungen wie für die Saale, die zu einem Rückgang der Schifffahrt an der Elbe auf einen Tiefpunkt von etwa 1 Mio. Gütertonnen je Jahr – gemessen am Hafenumschlag – führten.

Eine Belebung der Elbschifffahrt war ab 1993 zu verzeichnen. Im Jahr 1994 wurden zwischen der tschechischen Grenze und Magdeburg etwa 1,6 Mio. t und zwischen Magdeburg und Geesthacht etwa 2 Mio. t mit insgesamt auch 1995 anhaltend steigender Tendenz transportiert.

Hinsichtlich der eingesetzten Schiffstypen und Größenklassen setzen der gegenwärtige Ausbaustand der Elbe sowie die in der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung zugelassenen Abmessungen den nutzbaren Rahmen. So sind beispielsweise zwischen der Grenze zur Tschechischen Republik und Geesthacht für die Tal- und Bergfahrt Verbandslängen von 137 m und Breiten von 11,45 m bei wasserstandsabhängiger Tiefe zugelassen.

Zur besseren Ausnutzung der Möglichkeiten des Stromes durch die Schifffahrt bestehen abschnittsweise Sonderregelungen, wie zum Beispiel in der Talfahrt zwischen Aken und dem Abzweig des Elbe-Lübeck-Kanals mit Längen bis zu 145 m und Breiten von 22,90 m bei wasserstandsabhängiger Tiefe.

Die möglichen Schiffs- bzw. Verbandsabmessungen werden durch die Schifffahrt bei entsprechender Wasserführung der Elbe genutzt.

Detailangaben über die Anzahl der auf der Elbe eingesetzten Schiffe liegen nicht vor.

Güterumschlag erfolgt in den Elbehäfen Dresden, Meißen, Riesa, Torgau, Aken, Schönebeck, Magdeburg, Tangermünde und Wittenberg sowie an längs des Flusses liegenden Kiesverladestellen. Im Jahr 1994 wurden in den Häfen etwa 3 Mio. t Güter umgeschlagen.

Die Güterartenstruktur umfaßt im wesentlichen Baustoffe, Kohle, Schrott/Erze, Dünge- und Futtermittel sowie Spezialtransporte.

42. Ist im Versailler Vertrag/Elbschiffahrtsakte von 1922 die garantierte Schifffahrts- und Transportfreiheit an bestimmte Ausbaustandards geknüpft, und ist daraus die Notwendigkeit der Strombaumaßnahmen zwingend abzuleiten?

Nein.

E. *Ökonomische Aspekte*

43. Wo konkret, und seit wann werden in welchem Umfang
- Strombaumaßnahmen und
 - Maßnahmen gegen die Sohlenerosion der Elbe mit welchem finanziellen Aufwand durchgeführt?

Zu a)

Seit 1991 erfolgen punktuelle Instandsetzungen von Buhnen, Deck- und Leitwerken im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen mit dem Ziel der schrittweisen engstellenorientierten Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse. Für die Wiederherstellung der hydraulischen Wirksamkeit der Regelungsbauwerke wurden bisher etwa 25 Mio. DM aufgewendet.

Schwerpunkte der punktuellen Instandsetzung bildeten dabei folgende Elbabschnitte:

km 252 bis 258	Abschnitt oberhalb Roßlau,
km 357 bis 360	Abschnitt bei Kehnert,
km 417 bis 431	Abschnitt zwischen Sandau und Werben,
km 533 bis 542	Abschnitt bei Neu Darchau,
km 557 bis 566	Abschnitt bei Boizenburg.

Zu b)

Beginnend ab 1991 wurden als Voraussetzung für Baumaßnahmen in Bereichen mit Sohlenerosion umfangreiche wissenschaftliche Untersuchungen zur Erosionsproblematik bestimmter Elbabschnitte – insbesondere für den Bereich zwischen Mühlberg und Coswig – durch die Bundesanstalt für Wasserbau und die Bundesanstalt für Gewässerkunde durchgeführt und Lösungsvorschläge zur Erosionsvermeidung vorbereitet. Bisherige Maßnahmen in diesen Abschnitten beschränken sich auf unbedingt notwendige Vorhaben zur Substanzerhaltung von Uferanlagen oder Brücken.

44. Gibt es einen Plan für die Fortführung der Strombaumaßnahmen/Maßnahmen gegen die Sohlenerosion der Elbe, und was beinhaltet er insgesamt sowie für 1996 (Vorhaben und Kosten)?

Die Strombaumaßnahmen zwischen der Grenze zur Tschechischen Republik und Geesthacht beinhalten die Wiederherstellung und partielle Ergänzung der Regelungsbauwerke (Buhnen, Deck- und Leitwerke sowie Sohlschwellen) zur Verstetigung der Gefälleverhältnisse und zur Verbesserung der Wassertiefen. Dabei soll auch eine Stabilisierung der Flußsohle erreicht werden, um der Sohlenerosion – insbesondere in der nicht erosionsstabilen Strecke Mühlberg–Coswig – entgegenzuwirken.

Der behutsame und schrittweise Ausbau an den Engstellen des Stromes, die die Fahrrinntiefe bestimmen, sieht vor:

- die Instandsetzung der vorhandenen Regelungsbauwerke, deren Funktion wegen unzureichender Unterhaltung eingeschränkt bzw. unwirksam ist und
- die partielle Ergänzung von Regelungsbauwerken, wie Einbau von Leitwerken, von Kopfschwellen vor den Buhnen, den Verbau von Kolken sowie die Optimierung der Breite zwischen den Streichlinien durch Buhnenrückbau bzw. -verlängerung.

Besondere Schwerpunkte dabei bilden die Maßnahmen

- in der Magdeburger Stadtstrecke (km 317 bis 333),
- für die im Ergebnis der Untersuchungen und Modellversuche der Bundesanstalt für Wasserbau ein strombaulicher Lösungsvorschlag entwickelt wurde, der derzeit weiter optimiert wird,
- in der „Reststrecke km 508 bis 521“ bei Dömitz, die bisher nicht nach den Niedrigwasserregulierungszielen ausgebaut ist und
- in der Erosionsstrecke zwischen Mühlberg und Coswig einschließlich der Torgauer Felsenstrecke (km 120 bis 230),
- wo auf Teilabschnitten Maßnahmen zur Sohlstabilisierung erforderlich sind.

Im Jahr 1996 wird die punktuelle engstellenorientierte Instandsetzung von Regelungsbauwerken, insbesondere in den Elbabschnitten bei

Klieken-Roßlau	(km 253 bis 258),
Sandau	(km 412 bis 415),
Werben/Gnevsdorf	(km 430 und 440 bis 443) sowie
Neu Darchau	(km 532 bis 534)

mit einem Aufwand von etwa 10 Mio. DM fortgeführt.

45. Kann die Bundesregierung darlegen, warum die Strombaumaßnahmen an der Elbe, die im BVWP mit Kosten in Höhe von 500 Mio. DM veranschlagt werden, seit geraumer Zeit durch Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit 550 Mio. DM beziffert werden?

Die Bundesregierung schätzt die Kosten für die vorgesehenen Maßnahmen weiterhin mit 500 Mio. DM ein.

Die im Frühjahr 1995 einmal vom Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg genannten 550 Mio. DM treffen nicht zu.

46. Kann die Bundesregierung die Aussage bestätigen, daß für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die Strombaumaßnahmen an der Elbe (Wert laut BVWP 9,3) nicht die geplanten 500 Mio. DM, sondern weniger als ein Drittel in Rechnung gestellt wurden, wodurch sich der scheinbar günstige Nutzeffekt ergibt?
47. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergäbe sich, wenn die Gesamtkosten der Strombaumaßnahmen an der Elbe in die Rechnung einfließen würden, und wären die Maßnahmen dann noch zu rechtfertigen?

Die aufgeführten Gesamtkosten für die Strombaumaßnahmen an der Elbe zwischen Lauenburg und der tschechischen Grenze in Höhe von rd. 500 Mio. DM umfassen rd. 360 Mio. DM für die Substanzerhaltung und rd. 140 Mio. DM für Erweiterungsinvestitionen, die in die Nutzen/Kosten-Bewertung einbezogen wurden.

Zu den Zielen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) gehört es, die verfügbare Substanz an verkehrlicher Infrastruktur zu bewahren, was auch für die Elbe gilt. Insoweit gelten Maßnahmen zum Erhalt dieser Verkehrswege von vornherein als volkswirtschaftlich rentabel. Deshalb brauchen auch an der Elbe nur für die infrastrukturellen Erweiterungsinvestitionen ökonomische Systemanalysen durchgeführt werden. Die Gesamtmaßnahme ist demnach unter der für alle Verkehrsträger geltenden Bewertungsmethodik uneingeschränkt zu rechtfertigen.

48. Hält die Bundesregierung die Aussage aufrecht, daß die Strombaumaßnahmen an der Elbe (Ausbauziel ist die Tauchtiefe von 140 cm an 95 % der Tage) hochwirtschaftlich seien, nachdem in dem in Frage 18 genannten Zwischenbericht festgestellt wird, daß die „Tauchtiefe von 140 cm für das Aufkommen nennenswerter Binnenschiffsströme unzureichend“ ist, „da der Verkehrsträger (Binnenschiffahrt) bei dieser Tiefe ungünstiger ist als die konkurrierenden Verkehrsträger“?

Die Bundesregierung hält an der Aussage fest, daß die geplanten Strombaumaßnahmen an der Elbe hoch wirtschaftlich sind. Mit dem verfolgten Ausbaukonzept wird eine generelle Verbesserung der Wirtschaftlichkeit bei allen Wasserführungen gegenüber dem Ist-Zustand erreicht. Die geplanten Verbesserungen der Fahrrinntiefen werden nicht nur bei Niedrigwasser wirksam, sondern bei allen darüber hinausgehenden für die Schifffahrt relevanten Wasserführungen.

Ziel der Ausbaumaßnahmen an der Elbe ist es, so günstige Fahrwasserverhältnisse herzustellen, wie dies mit Mitteln des Strombaues (also ohne Staustufen) möglich ist. Aufgrund der bisher vorliegenden Erkenntnisse ist

zu erwarten, daß die angestrebten Ausbauziele hinsichtlich der Fahrrinntiefe mit Sicherheit erreicht, wahrscheinlich sogar leicht übertroffen werden.

Wesentlich größere Fahrrinntiefen sind nur durch Staustufenlösungen zu erreichen, die aber – wie die Bewertungen im Rahmen des BVWP '92 gezeigt haben – allein schon aus wirtschaftlichen Gründen ausscheiden müssen.

49. Stimmt die Bundesregierung der weiteren Aussage des in Frage 18 genannten Zwischenberichts zu, daß „Auswertungen an bundesdeutschen Wasserstraßen belegen, daß aufgrund des Konkurrenzverhältnisses der Bahn erst ab einer konstanten Abladetiefe (= Tauchtiefe) von 2,0 m mit nennenswerten Binnenschiffsaufkommen zu rechnen ist“?

Die Aussage, daß aufgrund des Konkurrenzverhältnisses zur Bahn erst von einer konstanten Abladetiefe von 2,0 m mit nennenswerten Binnenschiffsaufkommen zu rechnen ist, trifft grundsätzlich zu. Diese Abladetiefe kann durch die Strombaumaßnahmen zwar nicht ganzjährig, jedoch während des weitaus überwiegenden Teils des Jahres erreicht werden. Selbst auf dem Rhein wird das Maß von 2,0 m Abladetiefe bei geringer Wasserführung gelegentlich unterschritten.

50. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Deutschen Binnenreederei (DBR-aktuell 1/95), daß die an der Elbe „vorgesehenen Regulierungsmaßnahmen die angestrebte Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff nicht bringen werden“?

Nein.

Siehe hierzu die Antwort insbesondere zu den Fragen 48 und 49.

51. Ist der Bundesregierung bekannt, daß durch die bisher erfolgten Strombaumaßnahmen und die dadurch zwangsläufig eingetretenen Eintiefungen des Flußbettes auch die Hafengebiete (z. B. Magdeburg) allmählich „leerlaufen“ und sich die Umschlagsbedingungen irreversibel verschlechtern?

Wie hoch wird dieser monetäre Schaden derzeit veranschlagt, und um welche Beträge werden sich die genannten Schäden nach Abschluß der bereits begonnenen Strombaumaßnahmen (und deren Auswirkungen) erhöhen?

Der Bundesregierung und ihren nachgeordneten Fachbehörden und Verwaltungen sind die grundlegenden fluß- und hafengebäulichen Zusammenhänge bekannt. Mit dem in Entwicklung befindlichen strombaulichen Konzept sollen die Schifffahrtsverhältnisse verbessert und zugleich das Flußbett – der Erosion entgegenwirkend – stabilisiert werden. Bei den Hafenplanungen an der Elbe wurden schon früher die Sohlagen und die Dimensionierungen der Kaianlagen so

gewählt, daß ein „Leerlaufen“ der Hafenbecken nicht auftritt. Bei den Strombaumaßnahmen werden diese Gesichtspunkte berücksichtigt.

52. Wie steht die Bundesregierung zur Entwicklung und zum Einsatz flachgehender, dem Fluß angepaßter Binnenschiffe?

Die schiffbautechnischen Entwicklungen konzentrieren sich darauf, die Fahreigenschaften (Steuerfähigkeit, Antriebswirkungsgrad, Fahrwiderstände) für Flachwasserbereiche zu verbessern.

Die immer wieder in die Diskussion gebrachte Entwicklung flachgehender Schiffe wird bereits – soweit technisch-wirtschaftlich möglich – genutzt. Durch Gewichtsoptimierung (hochfeste Stähle, Aluminium) läßt sich der Leertiefgang verringern, die erzielbare Tiefgangsreduzierung bei einem gewichtsoptimierten Binnenschiff ist jedoch nur in geringem Umfang möglich, weil die physikalischen Gesetze mit der direkten Abhängigkeit von Wasserverdrängung und Ladungstonnage objektive Grenzen setzen (Archimedisches Prinzip).

Die Optimierungen im Schiffbau können dazu beitragen, den Schifftransport (etwas) kostengünstiger zu gestalten; sie können den Wasserstraßenausbau ergänzen, jedoch die weitaus effektiveren Ausbaumaßnahmen nicht ersetzen.

53. Was wurde mit welchem Aufwand und mit welchem Ergebnis bislang seitens der Bundesregierung getan, um eine flußangepaßte Binnenschiffahrt zu fördern?

Die Bundesregierung hat die Entwicklung flachgehender Schiffe mit dem Forschungs- und Entwicklungsvorhaben VEBIS (Verbesserung der Effektivität der Binnenschiffahrt unter Berücksichtigung der besonderen Bedingungen in den neuen Bundesländern) durch das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie mit 6,8 Mio. DM gefördert. Soweit es den Wasserstraßenausbau betrifft, wurde das Ergebnis in der Antwort auf die Frage 52 dargestellt.

54. Wie hoch wären die notwendigen Investitionen, um die zu transportierenden Güter derzeit und die zukünftig zu erwartenden Gütermengen vom Fluß Elbe auf die Bahn zu verlagern?

Über ggf. notwendige Investitionen im Schienenbereich für eine Abwicklung des für die Elbe prognostizierten Verkehrs mit der Eisenbahn können keine quantitativen Angaben gemacht werden. Da gemäß BVWP '92 in wesentlichen Teilen des Schienennetzes der neuen Bundesländer beträchtliche Investitionen vorgesehen sind, kann generell nicht von der Auf-

nahmefähigkeit des bestehenden Eisenbahnnetzes für die zusätzlichen Gütermengen ausgegangen werden.

Aus der Antwort zu den Fragen 46 und 47 geht hervor, daß die bewertungsrelevanten Investitionsanteile für Stromregelungsmaßnahmen an der Elbe nicht sehr hoch sind. Zudem liegen die Transportkosten der Bahn in der Regel deutlich über denen der Binnenschiffahrt; schon von daher wäre für den Fall einer Verlagerung des Elbeverkehrs auf die Bahn bereits aufgrund von Grobüberlegungen mit erheblichen volkswirtschaftlichen Mehrkosten zu rechnen.

55. Warum sorgt die Bundesregierung nicht durch Verbesserung der Rahmenbedingungen dafür, daß der Gütertransport auf die vorhandenen und bei weitem nicht ausgelasteten Schienenwege verlagert wird?

Die Bundesregierung ist bemüht, durch ordnungspolitische, jedoch marktkonforme Maßnahmen Verkehre von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Dies wird auch durch die investitionspolitische Schwerpunktbildung im BVWP '92 unterstrichen.

Für den Prognoseverkehr im Jahr 2010 bietet jedoch das gegenwärtig nicht überall voll ausgelastete Schienennetz auf den Hauptstrecken durchweg keine Kapazitätsreserven mehr. Vielmehr sind im BVWP '92 beträchtliche Investitionen enthalten, um die Attraktivität und die Leistungsfähigkeit der wichtigsten Bahnstrecken zu erhöhen. Diese Maßnahmen zielen auf angestrebte Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene, jedoch nicht von der Wasserstraße auf die Schiene, da dies gesamtwirtschaftlich kontraproduktiv wäre (vgl. hierzu Antwort zu den Fragen 3 und 4).

56. Wie bewertet die Bundesregierung die niederländischen Bemühungen (DIE WELT, 16. September 1995) aufgrund der „sehr günstigen Bahnbedingungen . . . Ladung von Straße und Binnenschiff auf die Bahn umzuverlagern“, um mit „Container-Ganzzügen vielversprechendes Hamburger Hinterland“, wie Budapest und Prag, von Rotterdam aus anzusteuern, und welche Folgen hätte nach Einschätzung der Bundesregierung eine derartige Entwicklung für den Hamburger Hafen und für die Nachfrage der neuen Schiffscontainerlinie auf der Elbe zwischen Hamburg und Prag?

Die Bundesregierung steht Bestrebungen der Rheinmündungshäfen, ihr Hinterland zu Lasten der deutschen Seehäfen zu erweitern, kritisch ablehnend gegenüber, soweit dadurch höhere Kosten und Umweltbelastungen für die Hinterlandverkehre entstehen. Während für Budapest durch die direkte Wasserstraßenverbindung mit den Rheinmündungshäfen Transportkostensenkungen (und Umweltentlastungen) bei einigen Seehafenverkehren eintreten könnten, wird dies für Prag zumindest in größerem Umfang für wenig wahrscheinlich gehalten. Der Containertransport von Hamburg nach Prag dürfte aufgrund der geringeren

Entfernung und des direkten Wasserstraßenanschlusses kostengünstiger und weniger umweltbelastend sein als von den Rheinmündungshäfen, sei es auf der Elbe oder auch mit der Eisenbahn.

F. Ökologische Aspekte

57. Auf welche Erkenntnisse stützten sich die schon 1992 getroffenen Aussagen im Entwurf des BVWP, daß „ein ökologisch tragbarer und relativ konfliktarmer Ausbau“ an der Elbe erwartet werden kann?

Dem Planungsstand des BVWP entsprechend, handelt es sich bei der ökologischen Beurteilung der vorgesehenen Strombaumaßnahmen an der Elbe im Rahmen der Aufstellung des BVWP '92 um eine nach dem damaligen Stand der Kenntnisse fachliche Beurteilung der einzelnen BVWP-Projekte im Bereich der Bundeswasserstraßen.

Der Bundesregierung sind die von verschiedenen Seiten geäußerten Kritikpunkte bekannt. Diesen wird in den nachfolgenden Planungsstufen – wie oben dargestellt – nachgegangen.

58. Ist der Bundesregierung bewußt, daß sich durch die sog. „sanften“ Strombaumaßnahmen und anderen wasserbaulichen Eingriffe das Flußbett der Elbe in den letzten 100 Jahren um bis zu 2,10 m eintieft, und wie hoch werden die monetären Schäden durch die darauf zurückzuführenden erheblichen Austrocknungserscheinungen der Auenlandschaft und die Produktionseinbußen in der Landwirtschaft und Forstwirtschaft beziffert?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß das Flußbett der Elbe seit Jahrtausenden seine Lage weiträumig verändert und dabei örtlich unterschiedlich eingetieft hat. Bei einer Wertung der Erosion aus jüngerer Zeit ist zu beachten, daß sich jeder Fluß, so auch die Elbe, in Abhängigkeit von Wasserführung, Gefälle und Untergrund auch natürlich eintieft. Erosionserscheinungen sind folglich sowohl morphologisch als auch anthropogen (z. B. Hochwasserschutz, Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse, Laufverkürzungen und Flächenversiegelungen) begründet.

Um die detaillierten Ursachen und Zusammenhänge zu ermitteln, werden seit 1991 umfangreiche wissenschaftliche Untersuchungen zur Erosionsproblematik einzelner Elbabschnitte durchgeführt.

Die Untersuchungen haben zum Ziel, geeignete Vorschläge zur Sohlstabilisierung zu entwickeln. Dadurch soll auch dem Austrocknen der Auenlandschaft entgegengewirkt werden. Die zu treffenden Maßnahmen werden mit den zuständigen Landesbehörden abgestimmt und schrittweise im Rahmen der Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes umgesetzt.

Eine monetäre Bewertung der seit Jahrhunderten sehr langsam erfolgenden Veränderungen der Flußland-

schaft würde einen Vergleich der Elbe im „Naturzustand“ und im heutigen „Kulturzustand“, einschließlich der vielfältigen Nutzungseffekte, erfordern. Abgesehen von der äußerst schwierigen Verursacher- und Bewertungsproblematik fehlt hierfür jegliche Datenbasis.

59. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von unabhängigen Fachleuten, wie z. B. Prof. Dr. Nestmann von der Universität Karlsruhe, daß sich mit der bereits laufenden Wiederherstellung und Ergänzung von Strombauwerken an der Elbe der Prozeß der Flußbetteintiefung verschärfen und die Schäden in Natur und Wirtschaft verschlimmern werden?

Seit 1991 werden nur an Flußabschnitten der Elbe, die sich im morphologischen Gleichgewichtszustand befinden, vornehmlich Buhnen instandgesetzt. Die Unschädlichkeit dieser Maßnahme im Hinblick auf großräumige morphologische Veränderungen ist gutachterlich bestätigt.

Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 57 und 58 hingewiesen.

60. Warum wird seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eine Gesamtumweltverträglichkeitsprüfung der Strombaumaßnahmen Elbe bislang abgelehnt und ohne eine derartige Gesamtbewertung schon mit zahlreichen Einzelmaßnahmen begonnen?

Die Wiederinstandsetzung bzw. Wiederherstellung der in der Elbe vorhandenen, aber zerstörten oder beschädigten Buhnensysteme stellt keine wesentliche Umgestaltung der Bundeswasserstraße Elbe dar. Diese Maßnahmen sind folglich Unterhaltungsmaßnahmen, die keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen, aber mit den zuständigen Landesbehörden abzustimmen sind.

Sofern eine Maßnahme nicht als Unterhaltung, sondern als plangenehmigungs- oder planfeststellungsbedürftiger Ausbau einzuordnen ist, wird selbstverständlich ein Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Aus jetziger Sicht beschränken sich die planfeststellungsrelevanten Ausbaumaßnahmen auf die Elbestrecken Mühlberg – Coswig (km 120 bis 230), Stadtstrecke Magdeburg (km 317 bis 333) und Reststrecke bei Dömitz (km 508 bis 521), für die zu gegebener Zeit Planfeststellungsverfahren beantragt werden.

Eine „Gesamtumweltverträglichkeitsuntersuchung“ ist für diese Einzelmaßnahmen weder rechtlich geboten noch fachlich sinnvoll, soweit es sich um Maßnahmen mit jeweils eigener Verkehrsbedeutung, unterschiedlicher Zielsetzung und unterschiedlicher Eingriffsproblematik mit geringen übergreifenden Wirkungszusammenhängen handelt. Eine durchgehende Untersuchung kann jedoch nützlich sein, z. B.

im Hinblick auf eine hydrologische oder ichthyologische Gesamtschau.

61. Werden die zu erwartenden Schäden in Kauf genommen, um dadurch Argumente für den späteren Bau von Staustufen zu erhalten?

Nein. Die in die Fragestellung implizierte Vermutung ist abwegig.

62. Wie verantwortet die Bundesregierung den Tatbestand, daß durch die laufenden Strombaumaßnahmen die größten, noch erhaltenen Auenwälder Mitteleuropas an der mittleren Elbe nachhaltig geschädigt und langfristig zerstört werden können?

Die Strombaumaßnahmen an der Elbe berücksichtigen den Aspekt, weder die Auenwälder an der Elbe nachhaltig zu schädigen, noch langfristig zu zerstören. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Sohlstabilisierung in den Erosionsbereichen tragen gerade dazu bei, daß die Grundwasserabsenkungen reduziert bzw. vermieden werden. Die Talauen, Auenwälder und Altarme sowie deren landeskultureller Wert sollen erhalten bleiben.

63. Wie groß sind die letzten noch erhaltenen Auenwälder am Rhein, und in welchem Zustand befinden sie sich im Vergleich zu den Auenwäldern an der Elbe?

Der Zustand der erhaltenen Auenwälder am Rhein ist im Ergebnis bisheriger Untersuchungen ungünstiger zu bewerten, als der der Auenwälder an der Elbe.

Eine Zusammenstellung der schutzwürdigen und ökologisch wertvollen Bereiche in der Talau des Rheins wird z. Z. von der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins erarbeitet. Für die Elbe sind Bestandsaufnahmen durch die Länder in Bearbeitung.

64. Welche Schutzmaßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um der internationalen Verantwortung gegenüber den Zug-, Rast- und Überwinterungsräumen (Ramsar-Konvention) gerecht zu werden, und hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die durch Radar-Ausrüstung ermöglichte und zunehmend praktizierte Nachtschifffahrt in Großschutzgebieten wie dem „UNESCO-Biosphärenreservat Mittlere Elbe“ für ökologisch verträglich, wenn bei jeder Schiffs Passage vor allem die seltenen, störungsempfindlichen und geschützten Wasser- und Watvogelarten aufgeschreckt und vertrieben werden, ohne daß es (vor allem im Winter) einen Alternativlebensraum zur Elbe gibt?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, die auf eine Störung von Vögeln durch das langsam fahrende Schiff mit seiner gleichmäßigen Geräuschentwicklung und das Schiffsradar hindeuten.

65. Wann und wie gedenkt die Bundesregierung die wasserbaulich bedingten Schäden an der Natur und an der Fischereiwirtschaft zu beheben, die durch die Staustufe Geesthacht verursacht wurden, wo sieben Fischarten am Aufstieg in die mittlere und obere Elbe und deren Nebenflüsse gehindert werden, so daß die betreffenden Fischarten in Ostdeutschland weitestgehend nicht mehr vorkommen?

Beim Bau der Staustufe Geesthacht (Fertigstellung 1. Schleusenkammer 1960 und 2. Kammer 1981) wurden auch ein Fischpaß (1960) sowie ein zusätzlicher Aalaufstieg (1981) eingerichtet. Die Ausführung dieser Anlagen wurde seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit den zuständigen Landesbehörden abgestimmt. Somit hat der Bund seine rechtlichen Verpflichtungen erfüllt.

Der Bundesregierung ist bekannt, daß die eingerichteten Fischaufstiegsanlagen an der Staustufe Geesthacht ihre Funktionen nur eingeschränkt erfüllen, und sie ist im Rahmen ihrer Möglichkeiten bemüht, im Zusammenwirken mit den Ländern Niedersachsen und Hamburg erfolgversprechende und vertretbare Maßnahmen zu unterstützen.

Anlage

BMV NABU WWF EURONATUR BUND

Gemeinsame Erklärung
zur weiteren Entwicklung der Elbe und des
Elbe-Seitenkanals
5. September 1996

BMV und Naturschutzverbände stimmen in der Einschätzung überein, daß die Zukunft der Binnenschifffahrt auf der Strecke Hamburg–Magdeburg–Tschechien in der Benutzung des Elbe-Seitenkanals (ESK) und der Oststrecke des Mittellandkanals (Teilabschnitt des VPDE 17) liegt. Der ESK soll die deutlich bessere Alternative im Vergleich zur Elbe für die Schifffahrt darstellen, so daß er grundsätzlich den gesamten Verkehr zwischen den genannten Zielhäfen (bzw. Hamburg–Berlin) übernehmen kann. Der ESK soll damit einen Ausbauzustand erhalten, der dem des Mittellandkanals vergleichbar ist und damit dem Standard für Containerverkehre entspricht.

Gemeinsames Ziel des BMV und der Naturschutzverbände ist es, diesen Ausbauzustand zum frühestmöglichen Zeitpunkt erreicht zu haben. Die Investitionen für die Wasserstraßenverbindung zwischen Hamburg und Magdeburg sollen künftig auf die Verbesserung des ESK und die Oststrecke des Mittellandkanals konzentriert werden.

Die untere Mittelbe bleibt bis zur Anpassung des ESK grundsätzlich für Binnenschiffe in dem verkehrlich notwendigen und ökologisch verträglichen Rahmen befahrbar. Alle Unterhaltungs-/Ausbaumaßnahmen sollen berücksichtigen, daß der ESK künftig als bessere Alternative für die Schifffahrt entwickelt wird; sie beschränken sich daher auf unumgängliche, reversible Eingriffe. BMV und Umweltverbände verhandeln in der bestehenden Arbeitsgruppe, wie diese möglichst naturschonend realisiert werden können; dazu wird das BMV den Verbänden alle erforderlichen Unterlagen rechtzeitig zur Verfügung stellen. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, daß das derzeitige ökologische Potential der unteren Mittelbe erhalten bleibt. Nach Ausbau des ESK werden weitere ökologi-

sche Verbesserungen im Strombett der Elbe angestrebt.

Im einzelnen wurden folgende Vereinbarungen getroffen:

- Zur Sicherung des verkehrlichen Potentials wird ein Gesamtkonzept für den Ausbau/die Unterhaltung der Elbe (incl. Entwicklung der Wasserstände und des Feststofftransportes, Erhaltung der Tiefenvarianz, der Erneuerungsfähigkeit von Transportkörpern wie Kies- und Sandbänken) erarbeitet, das die ökologischen Erfordernisse berücksichtigt.
- Die Verbesserung der Elbschifffahrt oberstrom von Magdeburg wird ohne Staustufen sichergestellt. Maßnahmen gegen das Fortschreiten der Sohlenerosion werden vom BMV und den Umweltverbänden als unverzichtbar angesehen.
- Innerhalb der Laufzeit des derzeit verabschiedeten Verkehrswegeplans wird eine zusätzliche Schleuse bei Uelzen gebaut.
- Der Ausbau des Schiffshebewerkes Scharnebeck/Lüneburg soll in den nächsten Bundesverkehrswegeplan als „Vordringlicher Bedarf“ eingestellt werden.
- Über die Notwendigkeit einer Einschränkung der Nachtschifffahrt unter Berücksichtigung der Rastzeiten der Zugvögel wird nach Prüfung befunden.
- Der BMV unterstützt im Rahmen seiner Zuständigkeit weitergehende Planungen zur großflächigen Renaturierung in und an der Elbe.
- Die Untere Havel-Wasserstraße von Brandenburg (Wehr Bahnitz) bis zur Havelmündung soll aufgegeben werden. Der BMV unterstützt im Rahmen seiner Zuständigkeit Renaturierungsvorhaben des Landes Brandenburg.
- BMV und Umweltverbände werden den Dialog über das von NABU und WWF entwickelte Konzept „Flüsse zwischen Ost und West“ fortsetzen.

