

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg),
Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/773 –**

Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die rasche Beseitigung der Engpässe im deutschen Wasserstraßennetz ist eine wesentliche Voraussetzung, um Verlagerungspotential von der Straße für den umweltfreundlichen Binnenschiffsverkehr zu wecken. Wichtig ist dabei, eine möglichst ganzjährige Befahrbarkeit zu gewährleisten, damit die Binnenschifffahrt mittels moderner Systeme der Datenerfassung neue Frachtpotenziale erschließen kann. Deutschland als Verkehrsdrehscheibe in Europa braucht ein gut ausgebautes leistungsfähiges Wasserstraßennetz, das die großen Seehäfen mit ihrem Hinterland und die bedeutendsten Industriezentren miteinander verbindet. Um die erwarteten großen Verkehrszuwächse der vor uns liegenden Jahre in einer ökologisch vertretbaren Weise zu bewältigen, muss die Wasserstraßeninfrastruktur ausgebaut und so der Standort Deutschland gestärkt werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Für das Ziel der Bundesregierung, eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten, spielt der Verkehrsträger Wasserstraße eine wichtige Rolle. Die Binnen- und die Küstenschifffahrt haben im vernetzten Verkehrssystem erhebliche Kapazitätspotenziale. Um diese in das Verkehrssystem noch besser integrieren zu können, werden verkehrsträgerübergreifende Konzepte hinsichtlich der effizienten Abwicklung der Hinterlandverkehre der Seehäfen und der Zu- und Ablaufverkehre der Binnenhäfen gebraucht. Eine Voraussetzung dafür ist eine wirtschaftlich leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur. Bedingt durch die historische Entwicklung des Wasserstraßennetzes erfordert die vorhandene problematische Altersstruktur der Anlagen, dass künftig verstärkt Substanzerhaltungsmaßnahmen im Vordergrund stehen müssen.

Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssystems Schiff/Wasserstraße muss die Infrastruktur erhalten und gezielt weiterentwickelt werden. Hierzu sind Investitionen in die Infrastruktur erforderlich. Dabei werden die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auf solche Maßnahmen konzentriert, die

für den Erhalt und die Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen von besonderer Bedeutung sind und einen hohen wirtschaftlichen Nutzen aufweisen.

1. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung bei der Behebung der Engpässe im deutschen Wasserstraßennetz bezogen auf die nachstehend genannten Einzelprojekte:
 - Main
 - Donau
 - Weser
 - Neckar
 - Elbe
 - Saale
 - Elbe-Lübeck-Kanal
 - Dortmund-Ems-Kanal
 - Wasserstraßenverbindung Hannover–Magdeburg–Berlin (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17)
 - Mosel/Saar
 - Oder-Havel-Wasserstraße?

Die genannten Einzelprojekte zur Behebung von Engpässen im deutschen Wasserstraßennetz haben den folgenden Umsetzungsstand erreicht:

Main:

Von der Mündung (km 0) bis ins Unterwasser der Schleuse Lengfurt (km 174,5) steht durchgehend eine Fahrrinntiefe von 2,90 m und eine Fahrrinnenbreite von 40 m zur Verfügung (Wasserstraßenklasse: V b*; größtes zugelassenes Fahrzeug: Schubverband 190 m × 11,45 m).

Vom Oberwasser der Schleuse Lengfurt bis zur Abzweigung in den Main-Donau-Kanal ist nur eine durchgehende Fahrrinntiefe von 2,50 m und eine Fahrrinnenbreite von 36 m vorhanden (Wasserstraßenklasse: V a; größtes zugelassenes Fahrzeug: Einzelfahrer/Schubverband 110 m × 11,45 m).

Donau:

In den ausgebauten Stauhaltungen unterhalb von Regensburg verfügt die Donau über eine Fahrrinntiefe von 2,90 m bei Regulierungsniedrigwasser (RNW) (Wasserstraßenklasse: VI b; größtes zugelassenes Fahrzeug: Schubverbände 185 m × 22,90 m).

In der noch nicht ausgebauten rd. 70 km langen freifließenden Strecke zwischen Straubing und Vilshofen steht eine Fahrrinntiefe von 2 m bei RNW zur Verfügung (Wasserstraßenklasse VI a; größte zugelassene Fahrzeuge: Einzelfahrer/Schubverbände 110 m × 22,90 m). Der Ausbau erfolgt gemäß dem Beschluss des Deutschen Bundestages nach der Variante A (ohne Staustufen).

*) Mit Einschränkungen z. B. bezüglich des für diese Klasse geforderten Tiefgangs oder der Brückendurchfahrtshöhen.

Weser:

Die Mittelweser (Bremen–Minden) erlaubt derzeit ein Befahren mit Binnenschiffen bis 85 m Länge bei einer Abladetiefe von 2,30 m (Wasserstraßenklasse IV*), die Breite ist durch die Schleuse Minden auf 9,50 m begrenzt.

Neckar:

Der Neckar verfügt von der Mündung bis Plochingen (km 201,5) über eine durchgehende Fahrrinntiefe von 2,80 m (Wasserstraßenklasse: Va; größte zugelassene Fahrzeuge: Einzelfahrer/Schubverbände 105 m × 11,45 m).

Elbe:

Zur engstellenorientierten Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse an der Elbe sind seit Mitte der 90er Jahre punktuelle Instandsetzungen von Buhnen, Deck- und Leitwerken erfolgt. Im Ergebnis weisen derzeit etwa 85 % der Flussstrecke Fahrrinntiefen von 1,60 m bei Niedrigwasser auf.

Aufgrund der Vorgaben aus der Koalitionsvereinbarung bestehen die künftigen Infrastrukturaufgaben an der Mittel- und Oberelbe aus Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen, die einer Verschlechterung der Schifffahrtsverhältnisse vorbeugen und einen ordnungsgemäßen Wasserabfluss im Mittelwasserbett sichern.

Saale:

Der für Gütertransporte relevante knapp 90 km lange Saaleabschnitt von der Mündung in die Elbe bis zum Hafen Halle–Trotha ist staugeregelt mit Ausnahme einer kriegsbedingt fehlenden Staustufe in der Mündungsstrecke. Die vorhandenen Fahrrinnenverhältnisse und Schleusenabmessungen lassen maximale Schiffsabmessungen von 80 m × 8,25 m (Einzelfahrer) bzw. 125 m × 8,25 m (Schubverbände) zu (Wasserstraßenklasse: IV*).

In dem 20 km langen freifließenden Mündungsabschnitt der Saale schränken unzureichende Fahrrinntiefen eine wirtschaftliche Befahrbarkeit der Saale stark ein. Über den größten Teil des Jahres liegt die verfügbare Abladetiefe weit unter 2 m. An durchschnittlich 150 Tagen/Jahr stehen Abladetiefen über 2 m zu Verfügung.

Elbe-Lübeck-Kanal (ELK):

Der ELK (Wasserstraßenklasse: IV*; größte zugelassene Fahrzeuge: Einzelfahrer/Schubverbände 80 m × 9,50 m) weist eine Wassertiefe von 2,50 m auf. Die nutzbare Abladetiefe beträgt maximal 2 m. Die Schleusenbauwerke verfügen über eine nutzbare Länge von 80 m und eine Breite von 12 m, die Brückendurchfahrtshöhen betragen bei normalem Kanalwasserstand mindestens 4,40 m.

Dortmund-Ems-Kanal (DEK):

Die Abmessungen der DEK-Südstrecke zwischen km 21,50 (Verbindung zu Wesel-Datteln-Kanal und Rhein-Herne-Kanal) und km 108,5 (Verbindung zum Mittellandkanal) lassen derzeit nur einen Verkehr von Fahrzeugen mit den maximalen Abmessungen 163 m × 9,60 m bei einer Abladetiefe von 2,50 m zu (Wasserstraßenklasse: IV*).

*) Mit Einschränkungen z. B. bezüglich des für diese Klasse geforderten Tiefgangs oder der Brückendurchfahrtshöhen.

Wasserstraßenverbindung Hannover–Magdeburg–Berlin (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 17):

Durch die Fertigstellung der Schleuse Rothensee kann aus Westen kommend die Elbe und der Hafen Magdeburg mit dem Europaschiff (85 m × 9,5 m) abhängig vom Wasserstand der Elbe mit maximal 2,50 m Abladetiefe erreicht werden.

In der Wasserstraßenverbindung Hannover–Magdeburg–Berlin stellt das Wasserstraßenkreuz Magdeburg gegenwärtig den maßgeblichen Engpass für die elbwasserstandsunabhängige Fahrt mit dem 2,50 m abgeladenen Europaschiff bzw. dem 2,20 m abgeladenen Großmotorgüterschiff bis Berlin dar. Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg und die Schleuse Hohenwarthe werden bis Ende 2003 fertig gestellt.

Mosel/Saar:

An der Mosel steht zwischen der Deutsch-Französischen Grenze und der Staustufe Koblenz eine Fahrrinntiefe von 3 m und eine Fahrrinnenbreite von 40 m zur Verfügung. In der Moselmündungsstrecke beträgt die Fahrrinntiefe 2,50 m bei gleichwertigem Wasserstand des Rheins (Wasserstraßenklasse Vb; größtes zugelassenes Fahrzeug: 110 m × 11,4 m Einzelfahrer, 172 m × 11,4 m Schubverband). Mit vorbereitenden Maßnahmen zur Beseitigung des Engpasses an den Moselschleusen Zeltingen und Fankel wurde begonnen.

An der Saar ist der Ausbau zwischen der Saarmündung und Völklingen abgeschlossen. Es steht eine Fahrrinntiefe von 3 m und eine Fahrrinnenbreite von 36 m zur Verfügung (Wasserstraßenklasse Vb; größte zugelassene Fahrzeuge: 110 m × 11,4 m Einzelfahrer, 185 m × 11,4 m Schubverband).

Oder-Havel-Wasserstraße (HOW):

Die HOW stellt die Verbindung des Berliner Raums zur Oder und weiter zur Ostsee dar. Der gegenwärtige Ausbauzustand lässt die Befahrung mit dem Europaschiff (82 m × 9,50 m) bei 1,90 m Abladetiefe zu (Wasserstraßenklasse IV*). Die geringe verfügbare Abladetiefe auf der HOW sowie die Kapazitätsgrenze des Schiffshebewerks Niederfinow stellen die hauptsächlichen begrenzenden Faktoren bei der Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser Wasserstraße dar.

*) Mit Einschränkungen z. B. bezüglich des für diese Klasse geforderten Tiefgangs oder der Brückendurchfahrtshöhen.

2. In welcher Höhe sind Haushaltsmittel seit 1998 bis 1. Januar 2003 in die in Frage 1 genannten Einzelprojekte jeweils geflossen?

In den Haushaltsjahren 1998 bis 2002 wurden nachstehende Jahresraten (ohne Bauleitungspersonal) aus dem Bundeshaushalt zur Verbesserung der Infrastruktur in den genannten Bundeswasserstraßen investiert:

Bundeswasserstraße (BWaStr)	Ausgaben [T€] in					Summe
	1998	1999	2000	2001	2002	
Main	16.445	14.795	11.879	21.343	11.751	76.213
Donau	16.329	14.465	13.943	11.494	10.293	66.524
Mittel- und Oberweser	2.361	836	1.750	2.884	1.135	8.966
Neckar	9.910	9.378	9.962	7.946	9.848	47.044
Mittel- und Oberelbe	10.562	11.779	4.943	5.004	2.435	34.723
Saale	3.828	4.603	4.206	947	65	13.649
Elbe-Lübeck-Kanal	2.320	1.690	4.106	6.570	7.375	22.061
Dortmund-Ems-Kanal	36.242	46.954	44.688	48.859	56.706	233.449
Projekt 17 VDE	103.080	145.858	167.367	126.090	108.515	650.910
Mosel und Saar	27.247	18.017	24.117	12.917	12.825	95.123
Havel-Oder-WaStr.	1.726	10.635	5.402	7.979	10.799	36.541
Summe	230.050	279.010	292.363	252.033	231.747	1.285.203
weitere BWaStr.	224.732	231.284	211.464	180.056	177.313	1.024.849
Insgesamt	454.782	510.294	503.827	432.089	409.060	2.310.052

3. In welcher Höhe stehen jeweils für diese Einzelprojekte Verpflichtungsermächtigungen bis zum Abschluss der Projekte zur Verfügung, welche Jahresscheiben ergeben sich jeweils daraus und welche Aufwendungen hält die Bundesregierung darüber hinaus noch für erforderlich, um alle Engpässe im deutschen Wasserstraßennetz zu beseitigen?

Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen bestehen aus einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen, die in der Summe als Gesamtmaßnahme im Bundeshaushalt bei der jeweiligen Wasserstraße veranschlagt sind. Verpflichtungsermächtigungen (VE) werden erst bei Auftragserteilung der Teil- bzw. Einzelmaßnahmen unter konkreter Berücksichtigung der voraussichtlichen zeitlichen und finanziellen Auftragsabwicklung in Anspruch genommen.

Im Haushaltsentwurf für 2003 sind im Kapitel 12 03 Titel 780 12 für Infrastrukturinvestitionen an allen Bundeswasserstraßen folgende VE für neue Maßnahmen veranschlagt:

Summe [T€]	davon VE [T€] fällig in			
	2004	2005	2006	2007
595 500	277 500	190 000	88 000	40 000

Die veranschlagten VE werden entsprechend dem Bedarf den einzelnen Maßnahmen zugewiesen.

Das Netz der Bundeswasserstraßen wird in seiner qualitativen – wirtschaftlichen – Leistungsfähigkeit verbessert, um die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine konkurrenzfähige Schifffahrt zu schaffen. Dabei genießen Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen im gesamten Wasserstraßennetz höchste Priorität.

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 sind für den Zeitraum 2001 bis 2015 Gesamtinvestitionen in Höhe von 11,7 Mrd. Euro vorgesehen. Davon entfallen auf:

- Erhaltung: 6,7 Mrd. Euro
- Laufende und fest disponierte Vorhaben: 4,4 Mrd. Euro
- Neue Vorhaben: 0,6 Mrd. Euro.

Über den Finanzrahmen für die Umsetzung der im endgültigen Bundesverkehrswegeplan aufgeführten Projekte entscheidet abschließend der Deutsche Bundestag.

