

16. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Projekt 17 Deutsche Einheit zum Ausbau der Wasserwege qualifiziert abschließen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, im Rahmen seiner Beteiligung am Planfeststellungsverfahren seine Zustimmung zu den vorgesehenen Ausbauplänen von Havel und Spree zu verweigern und sich gegenüber dem Bund für eine qualifizierte Beendigung des Projektes 17 einzusetzen.

Im aktuellen Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Berliner Wasserstraßen – Trasse Nord, Planfeststellungsabschnitt 3 sind gemeinsam mit der Bundeswasserstraßenverwaltung zum geplanten Ausbau für Schiffsverkehr in zwei Richtungen, der mit erheblichen Eingriffen in Natur und Wasserkörper verbunden ist, Alternativen zu prüfen. Dabei ist insbesondere zu prüfen

- wie durch den Einsatz von moderner Telematik und unter Nutzung von Ausweichstellen wie z.B. dem Ruhlebener Altarm der Spree wirtschaftlich tragfähiger und naturverträglicher einspuriger Verkehr gewährleistet werden kann,
- wie durch geeignete Maßnahmen z.B. Erhalt des Baumbestandes entlang der Spree sichergestellt wird, dass nicht gegen das Verschlechterungsverbot der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie verstoßen wird,
- inwieweit sich durch alternative Lösungen die Kosten für den Bund und das Land Berlin reduzieren lassen.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 31. März 2008 zu berichten.

Begründung:

Umwelt- und Naturschutzverbände kritisieren zu Recht seit Anfang der 90er Jahre den Ausbau von Spree und Havel im Rahmen von Projekt 17 (VDE 17 – Ausbau der Kanäle und Flüsse zwischen Wolfsburg und Berlin). Das Projekt ist überdimensioniert, es ist am Bedarf vorbei geplant, zu teuer und durch die Eingriffe in Ufer und angrenzende Lebensräume von Spree und Havel ergeben sich massive Beeinträchtigungen von Wasserhaushalt und Natur. Die Aufweitung der Flussquerschnitte führt laut Klimaprognosen zu verstärkten Verdunstungsraten bei schon bestehendem schlechtem Wasserdargebot und steigenden Temperaturen.

Etwa 1.000 Bäume sollen allein am geplanten Ausbauabschnitt der Spree zwischen der Rohrdammbrücke und der Einmündung in die Havel gefällt werden, weitere

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind über die Internetseite
www.parlament-berlin.de (Startseite>Parlament>Plenum>Drucksachen) einzusehen.

tausend Bäume im Brandenburger Havelabschnitt. Das Projekt 17 führt mit den geplanten Ausbaumaßnahmen zu einer Verschlechterung des ökologischen Zustands der Flüsse und verstößt damit gegen das Verschlechterungsverbot der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Neben den ökologischen Schäden, die dieses größenwahnsinnige Projekt zur Folge hat, ist auch der ökonomische Nutzen zweifelhaft. Der Ausbau von Havel und Spree in Berlin soll insgesamt 180 Millionen Euro kosten. Dadurch sollen Großmotorgüterschiffe (110 m Länge) und Schubverbände (185 m Länge) Berlin erreichen können. Die Bedarfsprognose wurde mittlerweile zweimal nach unten korrigiert. Und selbst nach den optimistischen Prognosen des Bundes werden nur noch wenige Großschiffe pro Woche den Berliner Westhafen anfahren. Ein solches Maß an Naturzerstörung für Schiffe, die nie kommen werden, können wir nicht zulassen.

Nach dem Bau der Schleuse Charlottenburg und der Vergrößerung des Westhafens stehen noch drei Planungsabschnitte in Berlin an:

- der Ausbau der Spree von Rohrdammbrücke bis Mündung in die Havel inklusive der Abgrabung des Spandauer Horns,
- der Ausbau der Havel zwischen Spreemündung/Schleuse Spandau und Pichelsdorfer Gemünd,
- der Ausbau der Unterhavel zwischen Gemünd und Jungfernsee.

Die Kanalabschnitte des Mittelland- und des Elbe-Havel-Kanals sind weitestgehend fertiggestellt, die Havel und Spree vertieft worden. Zusätzlich gibt es seit 2003 die Trogbrücke über die Elbe, sodass die Schiffe unabhängig von Hoch- und Niedrigwasserstand der Elbe diese Strecke befahren können. Damit ist eine ganzjährige Befahrung von P 17 für Europaschiffe bei voller Abladetiefe bereits jetzt möglich. Die Schifffahrt könnte demnach boomen, doch die Schiffe bleiben aus, es fehlen die Güter. Trotzdem soll für noch größere Schiffe weiter ausgebaut werden.

Die erwartete Frequenz von Großmotorgüterschiffen (GMS) ist gering: laut Prognose sind es zwei Schiffe pro Tag. Das rechtfertigt nicht die geplante zweispurige Erweiterung von Spree und Havel. Durch den Einsatz von moderner Telematik stehen aufgrund der seenartigen Erweiterungen der Unterhavel genügend Ausweichstellen für einen Einrichtungsverkehr zur Verfügung.

Im Prinzip entspricht das Projekt 17 damit heute schon der Anforderung der Wasserstraßenklasse Va und würde damit den gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen vollkommen genügen, zumal die Weiterfahrt über den Oder-Havel-Kanal nach Stettin, einschließlich der Planung des neuen Schiffshebewerks bei Niederfinow auch nur für diese Größenordnung geplant ist und gebaut wird. Ein Ausbau nach Wasserstraßenklasse Vb für Schubverbände (die laut Prognose einmal wöchentlich Berlin durchfahren) geht bei weitem am Bedarf vorbei und ist damit nicht notwendig.

Das heißt konkret: mit den bereits durchgeführten Baumaßnahmen ist eine enorme Leistungssteigerung für die Schifffahrt erzielt worden, die dem tatsächlichen Bedarf entspricht. Die laufenden Bauvorhaben können abgeschlossen werden, ein weiterer Ausbau ist nicht erforderlich.

Noch kann durch den Stopp von Projekt 17 das Schlimmste verhindert werden. Das Land Berlin muss dem Projekt seine Zustimmung verweigern, weil es gegen Europäisches Recht verstößt und das Geld der SteuerzahlerInnen verschwendet.

Berlin, den 22. Oktober 2007

Eichstädt-Bohlig Ratzmann Kubala
und die übrigen Mitglieder der
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen