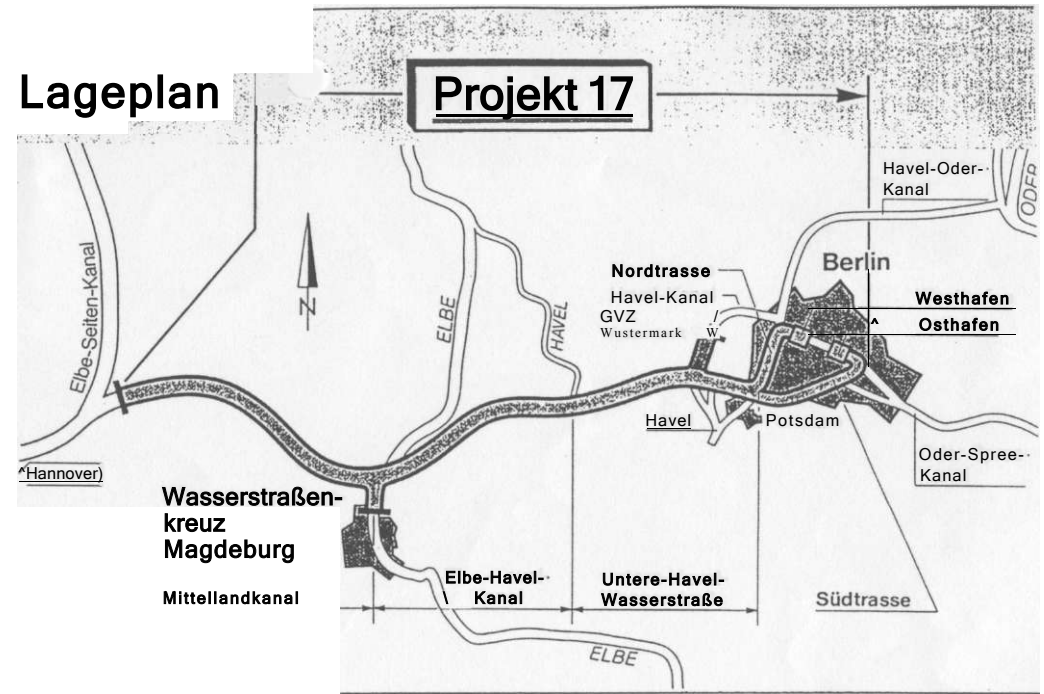


## Projekt 17 im Netz der europäischen Wasserstraßen



## Lageplan



# Projekt 17 - Ausbau des Havelkanals bis zum Verkehrszentrum Wustermark

Warum? Bis wann? Wie breit? / Ein Rahmenprogramm der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost gibt Auskunft

Der Havelkanal zwischen dem geplanten Güterverkehrszentrum Wustermark und der Mündung in die Untere Havel-Wasserstraße ist ein Teilabschnitt des Projektes 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, welche die Bundesregierung im Vorgriff auf den Bundesverkehrswegeplan '92 bereits im Frühjahr 1991 beschlossen hat.

Die neuen Bundesländer sollen dadurch so schnell wie möglich eine moderne und auch umweltgerechte Verkehrsinfrastruktur erhalten. Neben neun Bahn- und sieben Straßenprojekten gehört der Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin zu dem großen Paket, das unter anderem die Forderung des Grundgesetzes nach gleich-

wertigen Lebensbedingungen in ganz Deutschland verwirklichen hilft. Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist für die Leistungsfähigkeit eines jeden Wirtschaftsraumes von wesentlicher Bedeutung. Mit der Verwirklichung des Vorhabens soll die Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Region Berlin an vorhandenes westeuropäisches Niveau angeglichen werden.

### Zukunftsorientierte Standortbedingungen

Durch den Anschluß an die wichtigsten Nordseehäfen und westeuropäischen Industriezentren über leistungsfähige, sichere, wirtschaftliche und umweltfreundliche Wasserstraßen sollen vor allem

für Magdeburg sowie für die Region Berlin zukunftsorientierte Standortbedingungen hergestellt werden.

Um sicherzustellen, daß zukünftig ein großer Anteil des Gütertransportes in den neuen Bundesländern mit dem Transportmittel bewältigt wird, was die geringsten Umweltbeeinträchtigungen aufweist, muß der Schiffsverkehr mit ausgelasteten Laderäumen sowie mit dem auf den westeuropäischen Wasserstraßen verkehrenden Schiffen möglich sein.

Selbst für den wirtschaftlichen und sicheren Einsatz des sogenannten Europaschiffes mit rund 1350 Tonnen Tragfähigkeit müßte die Wasserstraßenverbindung im wesentlichen, wie derzeit geplant, ausgebaut werden.

Das ständig steigende Verkehrsaufkommen an größeren Schiffen mit ihrem tief liegenden Schraubenstrahl und an Schubverbänden auf den dafür nicht bemessenen Wasserstraßen führte zu erheblichen Uferabbrüchen und zu Schäden an der Kanalsohle. Die Instandsetzung und Unterhaltung der Kanalstrecken in den jetzigen Parametern wäre eine Investition in die Vergangenheit. Sie würde auf lange Sicht unvermeidbar hohe Kosten verursachen und dennoch dem bereits vorhandenen Verkehr nicht genügen. Der zu erwartende Gütertransport ist mit der heutigen Flotte - abgesehen von der Unwirtschaftlichkeit - nicht zu bewältigen. Eine Wachstumschance für die Binnenschifffahrt im Wettbe-

werb mit den anderen Verkehrsträgern ist nur bei entsprechender Qualität der Infrastruktur möglich. Bei einem Ausbauverzicht wäre die Chance, Verkehr auf das Transportmittel mit den geringsten negativen Umwelteinflüssen zu verlagern, vergeben.

### 5,2 Millionen Tonnen im Jahr 2010

Die Dichte der Wasserstraßen im Raum Berlin/Brandenburg ist mit rund 0,3 Kilometer/Quadratkilometer gegenüber dem Bundesdurchschnitt von 0,02 Kilometer/Quadratkilometer sehr hoch. Die positiven Voraussetzungen sollten genutzt werden. Auf dem Havelkanal bis zum Güterver-

kehrszentrum Wustermark wird mit einem Gütertransport von rund 5,2 Millionen Tonnen im Jahre 2010 gerechnet.

Unter Berücksichtigung daß die Straße überbelastet ist, daß die Bahn an ihre Kapazitätsgrenzen stößt und unter Berücksichtigung einer zu erwartenden neuen Wegekostenregelung, d. h. insbesondere einer fahrleistungsbezogenen Verteuerung des Straßenverkehrs, werden sich Verlagerungen auf das Transportmittel Schiene zwangsläufig einstellen. Zahlreiche Beispiele für die Neuausrichtung der Logistikkonzepte von Speditionen und Verladern lassen schon heute ein Umdenken des Marktes erkennen.