

Teil 2

Umweltaspekte beim Ausbau der Wasserstraßenverbindung nach Berlin (Projekt 17)

Zusammenfassung

Dem für die Zukunft prognostizierten verstärkten Verkehrsaufkommen vor allem in ostwestlicher Richtung hat die Bundesregierung u.a. dadurch Rechnung getragen, daß sie die Wasserstraßenverbindung nach Berlin und weiter zur Oder zu den vorrangig auszubauenden Verkehrswegen erklärt hat (Projekt 17). Obwohl vom Grundsatz her der Gütertransport auf der Wasserstraße die Umwelt deutlich geringer belastet als der Transport auf Schiene und Straße, sind mit dem Ausbau u.U. starke Eingriffe in hochwertige gewachsene Biotopstrukturen vorhanden. Das ist im Bereich der neuen Bundesländer um so mehr der Fall, als sich dort wegen der geringen Eingriffe in den letzten 40 Jahren Strukturen erhalten haben, die im übrigen Mitteleuropa bereits seit längerem verschwunden sind. Anhand von zwei ausgewählten Beispielen am Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal wird gezeigt, welche Verhältnisse hier angetroffen werden und wie die erforderlichen Untersuchungen zur Ermittlung der Umweltverträglichkeit der Baumaßnahme durchgeführt werden.

Inhalt

- 1 Methodisches Vorgehen
- 2 Mittellandkanal
 - 2.1 Bereich Drömling, km 250,0 - 283,1
 - 2.2 Bereich Haldensleben, km 301,0 - 318,4
- 3 Elbe-Havel-Kanal

1 Methodisches Vorgehen

Ziel aller Verkehrs-Wasserbauplanungen muß es sein, die Planunterlagen vom Inhalt, Umfang und Akzeptanzfähigkeit her so weitgehend auszuarbeiten, daß im Genehmigungsverfahren, in Deutschland zumeist Planfeststellungsverfahren, eine abschließende Genehmigung mit der Wirkung einer Freigabe für den Baubeginn weitestgehend sichergestellt werden kann. Ein seit neuem bedeutender Bestandteil hierzu ist die Darstellung und der Nachweis darüber, wie sich die geplante Baumaßnahme spannungsarm in die Umwelt einfügt. Das hierfür gesetzlich vorgeschriebene Instrument ist die im Beitrag von E. Wildenhahn dargestellte Umweltverträglichkeitsuntersuchung.

Wie sich in der Praxis diese Untersuchungen gestalten im Spannungsfeld zwischen bundespolitischer Planvorgaben, Naturschutzinteressen, regionalen Verwaltungszuständigkeiten und nicht zuletzt den Bauverantwortlichen soll nachfolgend am Beispiel ausgewählter Planungsabschnitte des Projektes 17 der "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit", der Wasserstraßenverbindung zwischen den west- und osteuropäischen Wasserstraßenbereichen, dargestellt werden.

Diese Wasserstraßenverbindung besteht weitgehend aus künstlichen Schiffahrtskanälen, die in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts oder früher gebaut wurden und die den heutigen Verkehrsanforderungen nicht mehr entsprechen. Der so gesehen technische Mangel geht aber andererseits einher mit einem ökologischen Bonus. Alle Wasserflächen, auch künstlich geschaffene, entwickeln sich über die Jahre und Jahrzehnte zu mehr oder weniger wertvollen Biotopen, zumal in dünn besiedelten von Ballungsräumen abgekehrten Landschaftsteilen Mitteleuropas. So zu beobachten auch z.B. beim Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal als Teilen der Wasserstraßenverbindung nach Berlin. Ein Ausbau dieser Strecken beeinträchtigt für relativ kurze Zeit diese Entwicklung. Die Beeinträchtigung wird für einige Jahre sichtbar bleiben, solange bis der Eingriff wieder verwachsen ist.

Aufgabe der Umweltverträglichkeitsuntersuchung ist es u.a., auch der Bevölkerung deutlich zu machen, daß hier eine Maßnahme von hohem ökonomischen Nutzen zeitweise ökologische Beeinträchtigungen hervorruft, die im Vergleich zu dem ökonomischen Vorteil nur von sehr begrenzter Dauer sind. Weil dieser, im Grunde in allen Zeiten und Teilen der Welt vielfach belegte "Darwin'sche" Prozeß der Besiedlung neu entstandener

