

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Peter Hettlich, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Rainer Steenblock, Cornelia Behm, Bettina Herlitzius, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Raumordnungsverfahren zum Saale-Kanal

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde das Projekt „Saale“ mit Fußnoten versehen. Danach sollten keine größeren Ersatzinvestitionsanteile eingesetzt werden und der Saalekanal so dimensioniert werden, dass er sich an der mittleren Abladetiefe der nicht ausgebauten, frei fließenden Elbe orientiert, um einen entstehenden Sachzwang zu einem Ausbau der Elbe zu vermeiden. Außerdem wird das Projekt vom Ergebnis naturschutzfachlicher Untersuchungen abhängig gemacht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie, auf welcher Grundlage und mit welchem veröffentlichten Ergebnis ist der Bedarf für den Saalekanal nachgewiesen worden?
2. Wurden bei dem Bedarfsnachweis die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 (FE-Nr. 96.0857/2005, ITP/BVU) berücksichtigt, wonach es in Sachsen-Anhalt und Sachsen bis 2025 kaum noch zu einem Verkehrswachstum kommen wird?
3. Warum wird im aktuell angelaufenen Raumordnungsverfahren eine Nutzen-Kosten-Analyse von Planco Consulting für den Saalekanal vorgelegt, die auf 10 Jahre alten Preisständen beruht?
Ist eine Aktualisierung vorgesehen, und wenn ja, wann ist diese zu erwarten?
4. Welche mittlere Abladetiefe der Elbe, ausgedrückt in Metern und Zentimetern, wird den Planungen zum Saaleausbau zugrunde gelegt, und wie wurde diese mittlere Abladetiefe errechnet?
5. Warum wird im aktuellen Raumordnungsverfahren von der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) gefordert, dass „die Saale nach einem Ausbau an keinem Tag im Jahr schlechtere Schifffahrtsbedingungen bieten darf als die anschließende Elbstrecke“ (vgl. BAW-Nr. 3.02.10095.00-3-Januar 2006, S. 24), und wie ist diese Aussage im Zusammenhang mit der Festlegung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 zu sehen, die eine Orientierung an der mittleren Abladetiefe der Elbe vorschreibt?
6. Bei welcher Fahrrinntiefe liegt die Wirtschaftlichkeitsgrenze für die geplante „ganzjährige, wirtschaftliche Schifffahrt“ (BAW, s. o.) im Saale-Elbe-Verkehr?

7. Wie ist der Stand der naturschutzfachlichen Untersuchungen, die die Fußnote 69 im BVWP 2003 fordert, und welche Ergebnisse liegen mittlerweile vor?
8. Sind Ersatzinvestitionsanteile für das Projekt vorgesehen?
Wenn ja, in welcher Höhe?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Finanzierbarkeit des Projektes vor dem Hintergrund einer fehlenden Priorisierung der Wasserstraßenprojekte gemäß Kabinettsbeschluss vom 2. Juli 2003 und der aktuellen Haushaltsmittelsituation für Neubauvorhaben an Bundeswasserstraßen?

Berlin, den 26. Juni 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion