

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/9873 –**

Raumordnungsverfahren zum Saale-Kanal

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Wie, auf welcher Grundlage und mit welchem veröffentlichten Ergebnis ist der Bedarf für den Saalekanal nachgewiesen worden?

Das Vorhaben zum Ausbau der Saale unterhalb Calbe wurde nach der einheitlichen Methodik der Bundesverkehrswegeplanung bewertet. Unter Berücksichtigung des Verzichts auf Ausbaumaßnahmen an der Elbe wurde für das Vorhaben in der Variante „Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr“ ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,3 ermittelt.

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?

Die 2004 durchgeführte Bewertung des Vorhabens zum Ausbau der Saale basiert auf der Prognose zum Bundesverkehrswegeplan 2003 für das Jahr 2015. Die 2007 veröffentlichte Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 lässt eine relationsspezifische Betrachtung der einzelnen Verkehrssträ-

ger nicht zu. Hierfür ist zunächst die Umlegung auf die Verkehrsnetze erforderlich. Mit diesen Ergebnissen ist Ende 2008 zu rechnen.

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?

Für die Projektbewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde der einheitliche Preisstand 1998 gewählt. Aus Gründen der Vergleichbarkeit erfolgte auch für die 2004 durchgeführte Bewertung des Vorhabens zum Ausbau der Saale eine Rückrechnung auf diesen Preisstand. Dieser Preisstand gilt gleichermaßen für die Kosten- und Nutzenseite; eine Aktualisierung des Preisstandes auf ein anderes Bezugsjahr hätte keine Auswirkungen auf das Ergebnis.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Abladebeschränkungen der unteren Saale würden durch den Bau des Saalekanals derart verringert, dass künftig dort gleichwertige Abladebedingungen vorherrschen, wie sie bereits heute auf dem Saale-Abschnitt oberhalb von Calbe bis Halle und der sich stromab anschließenden Elbestrecke vorhanden sind. Der Schifffahrt werden an Elbe und Saale Fahrrinntiefen angegeben. Die Abladetiefe wird von der Schifffahrt eigenverantwortlich gewählt. Auf dem maßgeblichen Elbeabschnitt zwischen Saalemündung und Magdeburg sind zwischen dem mittleren Niedrigwasserstand und dem höchsten schiffbaren Wasserstand Fahrrinntiefen von 1,6 m bis weit über 3,0 m möglich.

6. Bei welcher Fahrrinntiefe liegt die Wirtschaftlichkeitsgrenze für die geplante „ganzjährige, wirtschaftliche Schifffahrt“ (BAW, s. o.) im Saale-Elbe-Verkehr?

Der Elbe-Saale-Verkehr wird durch die verfügbare Fahrrinntiefe der Elbe bestimmt. Mit den im Zuge der Unterhaltung langfristig an der Elbe angestrebten Fahrrinnenverhältnissen wird der ganzjährige wirtschaftliche Binnenschiffsverkehr möglich.

7. Wie ist der Stand der naturschutzfachlichen Untersuchungen, die die Fußnote 69 im BVWP 2003 fordert, und welche Ergebnisse liegen mittlerweile vor?

Die vorliegende Umweltrisikoeinschätzung hat gezeigt, dass das Vorhaben mit beherrschbaren Umweltrisiken verbunden ist. Damit wurde die in der Fußnote 69 im BVWP 2003 in Satz 1 genannte Bedingung erfüllt. Weitere naturschutzfachliche Fragestellungen werden im Rahmen des zurzeit laufenden Raumordnungsverfahrens behandelt. Bestandteile der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren sind neben der Raumverträglichkeitsuntersuchung eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung und eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung. Nach Vorlage der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens wird über das weitere Vorgehen entschieden.

8. Sind Ersatzinvestitionsanteile für das Projekt vorgesehen?
Wenn ja, in welcher Höhe?

Nein

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?

Die Priorisierung der Wasserstraßenprojekte ist im Rahmen der Aufstellung des verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplans für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) vorgenommen worden. Die Projektliste für den Ausbau der Bundeswasserstraßen stellt die Priorisierung der Vorhaben bis 2010 dar.

Für das Vorhaben an der Saale sind zunächst die Ergebnisse des laufenden Raumordnungsverfahrens abzuwarten, bevor über das weitere Vorgehen entschieden wird. Erst wenn die Baureife des Vorhabens absehbar ist, wird im Rahmen der Haushaltsaufstellung über die Finanzierung entschieden.

