

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Korte, Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Dr. Rosemarie Hein, Harald Koch, Katrin Kunert, Dr. Petra Sitte und der Fraktion DIE LINKE.

Neue Kostenschätzung des geplanten Saale-Elbe-Kanals

Die Bundesregierung plant den Neubau eines Kanals zwischen Saale und Elbe im Salzlandkreis (Saale-Elbe-Kanal). Auf Grund veränderter Planungen – der Kanal würde nach dem Raumordnungsverfahren etwa ein Drittel länger als ursprünglich kalkuliert, zusätzlich müsste eine Landesstraße samt Infrastruktur verlegt werden – ergibt sich eine neue Kostensituation.

Bisher liegt jedoch lediglich eine Nutzen-Kosten-Analyse aus dem Jahre 2004 von PLANCO-Consulting vor. Abgesehen davon, dass diese Ergebnisse von verschiedenen Wissenschaftlern und Institutionen (UFZ Leipzig, IÖW Berlin, MLU Halle) angezweifelt werden, basieren sie auf veralteten Daten und Planungsgrundlagen.

In ihrer Antwort auf eine Schriftliche Frage des Abgeordneten Jan Korte (DIE LINKE.) vom 1. April 2010 (Bundestagsdrucksache 17/1342 zu den Fragen 88 und 89) stellt die Bundesregierung fest:

„Das Ergebnis einer Kostenschätzung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost ist, dass das Vorhaben auch bei einer Variante mit Elbanbindung und Verlegung der Landesstraße die Rentabilitätsschwelle überschreitet.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann wurde die neue Kostenschätzung für die sich aus dem Raumordnungsverfahren ergebende Variante, auf deren Basis die Bundesregierung die Schriftliche Frage beantwortet hat, von wem durchgeführt?
2. Wird die Bundesregierung diese Kostenschätzung den Mitgliedern des Deutschen Bundestages zur Verfügung stellen (Begründung)?
3. Welche Kosten werden darin veranschlagt (bitte detailliert für jeden Bauabschnitt aufschlüsseln)?
4. Zu welchem Preisstand wurden darin die Kosten ermittelt, und welche Teuerungsraten haben sich bis heute ergeben?
5. Von welchen Gesamtkosten wird aus heutiger Sicht bis zum Ende der Baumaßnahme ausgegangen?
6. Von welchen Gesamtkosten wurde bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans ausgegangen?
7. Welche Zusatzkosten ergeben sich konkret durch die Verlängerung des geplanten Kanals von 7,5 km auf 10 km?
8. Welche Zusatzkosten ergeben sich konkret für die Verlegung der Landesstraße?
9. Wurden diese Kosten bei der neuen Kostenschätzung berücksichtigt?

10. Welche Arten von Versorgungsleitungen sind zwischen Calbe/Saale und Barby/Elbe ebenfalls von einer Verlegung betroffen?
11. Wurden dadurch ggf. anfallende Kosten bei der neuen Kostenschätzung berücksichtigt?
12. Auf Basis welcher Berechnungen trifft die Bundesregierung die Aussage, „dass das Vorhaben auch bei einer Variante mit Elbanbindung und Verlegung der Landesstraße die Rentabilitätsschwelle überschreitet“?
13. Wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Saale-Elbe-Kanals in der Variante nach dem Raumordnungsverfahren neu ermittelt?
14. Welche „Rentabilitätsschwelle“, also welches Nutzen-Kosten-Verhältnis, überschreitet die Variante nach dem Raumordnungsverfahren, und wie hoch ist das nach dem auf der Kostenabschätzung durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost beruhende neu ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Kanalneubau?
15. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis erreichte der Saale-Elbe-Kanal im Bundesverkehrswegeplan 2003?
16. Welche Daten welcher Verkehrsprognose wurden bei der Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zu Grunde gelegt?
17. Wurde dabei die „Umlegungsrechnung der verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrsprognose auf die Binnenwasserstraßen“ (PLANCO, Dezember 2008) zu Grunde gelegt (Begründung)?
18. Handelt es sich bei diesem ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis bereits um ein Ergebnis im Rahmen der derzeit laufenden Überprüfung aller Bundeswasserstraßen des Bundesverkehrswegeplans 2003 dahingehend, „ob ihre gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nach heutiger Kenntnis weiterhin plausibel ist“ (Antwort zu Frage 6 einer Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/390)?
Wenn nein, wann wird die Bundesregierung das Ergebnis dieser Überprüfung bekannt geben?
19. Plant die Bundesregierung eine aktualisierte und objektive Nutzen-Kosten-Analyse für den geplanten Neubau des Kanals in Auftrag zu geben, bevor weitere, mit Kosten verbundene Schritte unternommen werden, und wenn ja, mit welcher Terminsetzung und bei welchem unabhängigen Institut?
20. Welche prognostizierte Verkehrsbelastung des Saale-Elbe-Kanals
 - a) lag der Bewertung im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 zu Grunde,
 - b) lag der von PLANCO durchgeführten Nutzen-Kosten-Analyse aus dem Jahr 2004 zu Grunde,
 - c) lag der Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses auf Basis der Raumordnungsvariante zu Grunde,
 - d) hat die „Umlegungsrechnung der verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrsprognose auf die Binnenwasserstraßen“ (PLANCO, Dezember 2008) ergeben?
21. Wie erklärt die Bundesregierung dabei gegebenenfalls auftretende Abweichungen?
22. Hat die Verlängerung des Saale-Elbe-Kanals aus Sicht der Bundesregierung einen zusätzlichen verkehrlichen Nutzen (Begründung)?

Berlin, den 23. April 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion