

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Korte, Herbert Behrens,  
Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/1499 –**

### **Neue Kostenschätzung des geplanten Saale-Elbe-Kanals**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.“

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?
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?
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?
22. Hat die Verlängerung des Saale-Elbe-Kanals aus Sicht der Bundesregierung einen zusätzlichen verkehrlichen Nutzen (Begründung)?

Die Fragen 1 bis 5, 7 bis 14, 16 bis 19 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Antwort auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten Jan Korte vom 1. April 2010 (Bundestagsdrucksache 17/1342, Fragen 88 und 89) basiert auf einer Bandbreitenabschätzung möglicher Investitionen, die von der Wasser- und

Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost vorgenommen wurde und die auch für Investitionen am oberen Rand der Bandbreite noch ergibt, dass der monetarisierte Nutzen der Ausbaumaßnahme (entsprechend der „Neubewertung des Ausbaus der Saale unterhalb Calbe bei Verzicht auf Ausbaumaßnahmen an der Elbe“ aus dem Jahr 2004) die Investitionskosten übersteigt. Ein neues Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde von der WSD Ost nicht ermittelt. Die Bundesregierung aktualisiert derzeit nicht die Planungen, die Basis für das Raumordnungsverfahren (ROV) des Landes waren. Daher gibt es über das bekannte Ergebnis des Beschlusses des ROV hinaus keine neuen Sachstände.

6. Von welchen Gesamtkosten wurde bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans ausgegangen?

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 ist der Saaleausbau in der Variante „Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr in der Saale“ mit einem Investitionsansatz von 80 Mio. Euro enthalten.

15. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis erreichte der Saale-Elbe-Kanal im Bundesverkehrswegeplan 2003?

Das im Rahmen des BVWP 2003 für das Vorhaben an der Saale (Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr in der Saale) ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt 2,3.

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?

Zu Frage 20a

Der Bewertung des Vorhabens an der Saale im Rahmen des BVWP 2003 aus dem Jahr 2002 liegt eine prognostizierte Güterverkehrsmenge von 1,7 Mio. t für 2015 zugrunde.

Zu Frage 20b

Der Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2004 liegt eine prognostizierte Verkehrsmenge von 1,5 Mio. t für 2015 zugrunde.

Zu Frage 20c

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 5, 7 bis 14, 16 bis 19 und 22 verwiesen.

Zu Frage 20d

Die Umlegungsrechnung der verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrsprognose auf die Binnenwasserstraßen ergibt für die Saale im Jahr 2025 eine Güterverkehrsmenge von 11 000 t. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Prognose auf den Zustand ohne Ausbau der Saale bezieht.

21. Wie erklärt die Bundesregierung dabei gegebenenfalls auftretende Abweichungen?

Die geringen Unterschiede der im Fall des Ausbaus für die Saale prognostizierten Güterverkehrsmengen, die in den Antworten zu den Fragen 20a und 20b genannt werden, resultieren aus den unterschiedlichen Annahmen zu der ganzjährig auf der Elbe realisierbaren Abladetiefen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 20c und 20d verwiesen.