

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Werner Schulz (Berlin),
Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 12/4693 —

**Weitere Saale- und Elbe-Staustufen oder Binnenschifffahrt auf natürlichen
Wasserwegen**

Vorbemerkung

Die grundsätzlichen verkehrspolitischen Ziele, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 verfolgt werden, sowie die Position der Bundesregierung zu Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen Saale und Elbe wurden sowohl in der Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Manfred Carstens, anlässlich der Aktuellen Stunde des Deutschen Bundestages am 25. März 1993 (Zusatzpunkt 3 zur Tagesordnung: „Haltung der Bundesregierung zu ihren unter Verschuß gehaltenen Gutachten zum Ausbau von Saale- und Elbe-Staustufen“) als auch in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Saaleausbau und Staustufe Klein-Rosenburg“ – Drucksache 12/4693 – umfassend erläutert. Hierzu gibt es keinen neuen Sachstand.

Die einzelnen Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Ist der Bundesregierung bewußt, daß der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) unter „Vordringlicher Bedarf“ geführte Ausbau der Saale zwangsläufig Ausbaumaßnahmen in der Elbe bei Magdeburg durch drei weitere Staustufen nach sich zieht?
Liegt dieses Vorhaben in der Absicht der Bundesregierung?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 20. April 1993 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Im Bundesverkehrswegeplan 1992 sind als „Vordringlicher Bedarf“ Strombaumaßnahmen an der Elbe enthalten. Hierbei handelt es sich um eine Stromregulierung mit Wiederherstellung und Ergänzung der Regulierungsbauwerke (Buhnen, Leitwerke, Sohl-sicherungen) zur Verstetigung der Gefälleverhältnisse mit dem Ziel einer Stabilisierung des Flußbettes und einer Verbesserung der Wassertiefenverhältnisse.

Der geplante Ausbau der Saale ist auf die künftigen Schifffahrtsbedingungen der freifließenden Elbe abgestimmt. Daher resultiert aus dem geplanten Saaleausbau keine Notwendigkeit, die Elbe oberhalb von Magdeburg bis zur Saalemündung mit mehreren Staustufen auszustatten.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die in einem Gutachten der PLANCO-Consulting GmbH getroffene Feststellung, daß dieser Ausbau 1,5 Mrd. DM kostet und nach dem prognostizierten Verkehrsaufkommen sich erst nach 240 Jahren Nutzung rentieren würde?

Hält die Bundesregierung eine solche Investition für verantwortbar?

Die Bundesregierung beabsichtigt nach dem Ergebnis ihrer Bewertung der Gutachten nicht, die Elbe oberhalb von Magdeburg bis zur Saalemündung mit mehreren Staustufen und einem Kostenaufwand von 1,5 Mrd. DM auszustatten. Deshalb ist ein solches Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan 1992 nicht enthalten.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die für das Jahr 2005 prognostizierten Transportgütermengen von Magdeburg nach Halle über den Wasserweg Elbe – Saale in Höhe von 1,5 Mio. t/a auch auf der bereits vorhandenen umweltfreundlichen Schiene (Transportzeit max. 2 Stunden) bewegt werden können, ohne den ökonomisch unsinnigen und ökologisch verheerenden Saale-Elbe-Ausbau vornehmen zu müssen?

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung hat zum Ziel, die für den Wirtschaftsstandort Deutschland notwendige Mobilität umwelt- und sozialverträglich zu gewährleisten. Sie setzt auf ein integriertes Gesamtverkehrskonzept und dabei unter anderem darauf, daß insbesondere die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel wie die Binnenschifffahrt am Verkehrswachstum wesentlich stärker als in der Vergangenheit beteiligt werden. Eine vorrangige investitionspolitische Aufgabe ist der umweltverträgliche Ausbau der Verkehrswege. Hierbei gilt es, neben dem auch für andere Transportaufgaben geeigneten Schienennetz auch die Möglichkeiten des Wasserstraßentransportes voll zu nutzen, da nur auf diese Weise eine merkliche Umweltentlastung (durch Reduzierung des sonst noch weiteren Anstiegs des Straßenverkehrs) möglich ist. Die Transportzeit ist bei den von der Binnenschifffahrt beförderten Gütern von untergeordneter Bedeutung.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Gesichtspunkte wurde für die Projektbewertung ein Güteraufkommen deutlich unterhalb der Prognosewerte der koordinierten Gesamtverkehrsprognose

für den BVWP angesetzt, um auch bei abweichender Verkehrsentwicklung ein stabiles Ergebnis zu erhalten und damit die Wirtschaftlichkeit des Projekts nicht zu überschätzen.

Die geplanten Maßnahmen an der Elbe und der Saale weisen selbst mit diesem restriktiven Bewertungsansatz eine gute gesamtwirtschaftliche Rentabilität auf. Für beide Vorhaben kann ein ökologisch tragbarer und relativ konfliktarmer Ausbau mit Ausgleich von Beeinträchtigungen erwartet werden.

4. Ist der Bundesregierung bewußt, daß mit der Realisierung des Ausbaus des Wasserweges Halle – Magdeburg zur Großschiffahrtsstraße die Bahn als paralleler Verkehrsträger tariflich unter Druck gesetzt werden würde und die Einnahme-Verluste steigen würden?

In der gesamtwirtschaftlichen Bewertung werden soweit möglich alle quantifizierbaren Auswirkungen erfaßt. Dabei wird eine volkswirtschaftlich möglichst sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger angestrebt. Hierfür sind allein deren Kosten – nicht Tarife – maßgebend. Durch Konkurrenzsituationen eintretenden Tarifsenkungen stehen dabei entsprechende Vorteile der von Preissenkungen begünstigten Regionen gegenüber, die deren Standortbedingungen verbessern.

5. Ist der Bundesregierung aus der Erfahrung in den alten Bundesländern bekannt, wie viele regionale Dauerarbeitsplätze in den neuen Bundesländern in den Bereichen Schiffbau, Hafenwirtschaft und Schifffahrt durch Einführung der Großschifffahrt (Zerschlagung der dezentralen Strukturen) verlorengehen würden bzw. wie viele Dauerarbeitsplätze bei einer Entwicklung einer flußangepaßten Schifffahrt mit flachgehenden Schiffen aus regionalen Werften erhalten bzw. entwickelt werden könnten?

Kleine oder wenig auslastbare Schiffe wären infolge schlechter Wirtschaftlichkeit ohne neue Subventionen, die von der Bundesregierung abgelehnt werden, wenig konkurrenzfähig und daher zur Schaffung dauerhafter Arbeitsplätze im Transportwesen und bei den Werften nicht geeignet.

6. Wie schätzt die Bundesregierung die modernsten flußbaulichen Methoden ein, die an der Donau bei Wien unter Leitung von Prof. Bernd Lötsch erfolgreich getestet werden, um die Errichtung naturzerstörerischer und unwirtschaftlicher Staustufen zu vermeiden?

Die Untersuchungen und Versuche an der Donau bei Wien zur Sohlenstabilisierung sind bekannt und werden von der Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe, hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit auf andere Wasserstraßen überprüft.

Die Saale wurde, bis auf den kriegsbedingt nicht mehr fertiggestellten Abschnitt Calbe bis Elbemündung (20 km), staugeregelt, da mit stromregelnden Maßnahmen die vorgesehenen Ausbauziele – 1 000-t-Schiff bzw. bei höheren Wasserständen 1 350-t-Schiff – wegen den an der Saale vorhandenen und mit der Donau bei Wien nicht vergleichbaren Abfluß-, Gefälle- sowie Breiten-/Tiefenverhältnissen nicht erreichbar waren bzw. sind.

7. Hält die Bundesregierung trotz der erdrückenden Gegenargumente immer noch am „Vordringlichen Bedarf“ der Saale-Staustufe Klein-Rosenburg fest?

Aufgrund der guten Projektbeurteilung hält die Bundesregierung an dem geplanten Vorhaben fest.