

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige
und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/4198 —**

Saaleausbau und Staustufe Klein Rosenberg

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans ist unter der Bezeichnung Projekt W 7 der Ausbau der Saale sowie der Staustufe Klein Rosenberg geplant.

Vorbemerkung

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung hat das grundsätzliche Ziel, mit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 für den Wirtschaftsstandort Bundesrepublik Deutschland die notwendige Mobilität umwelt- und sozialverträglich zu gestalten. Sie setzt auf ein integriertes Gesamtverkehrskonzept und dabei unter anderem darauf, daß umweltfreundlichere Verkehrsmittel – wie z. B. die Binnenschifffahrt – auch in den neuen Bundesländern einen bedeutenderen Anteil an der Güterverkehrsleistung erbringen. Dieses Ziel ist nur erreichbar, wenn der Binnenschifffahrt durch den Ausbau wichtiger Wasserstraßen in den neuen Bundesländern Rahmenbedingungen geboten werden, die ihre Wettbewerbsfähigkeit sichern.

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 1992 als verkehrspolitische Rahmenkonzeption für einen umweltverträglichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis zum Jahre 2010 wurden alle erwogenen Neu- und Ausbaumaßnahmen verkehrszweigübergreifend einheitlich beurteilt. Maßnahmen mit einer hohen gesamtwirtschaftlichen Rentabilität – in der Regel mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von mindestens 3,0 – wurden in

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.

den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 1992 eingestellt.

Hinsichtlich der inhaltlichen Tiefe der bisherigen Untersuchungen für die vorgesehenen Maßnahmen ist zu berücksichtigen, daß im Rahmen der Verkehrswegeplanung zunächst politische Entscheidungen dahin gehend zu treffen sind, ob Projekte weiterzuverfolgen und planerische Schritte zu ihrer künftigen Realisierung einzuleiten sind.

Weitergehende Prüfungen und Abwägungen erfolgen stufenweise mit jeweils höherem Konkretisierungsgrad in den nachfolgenden Planungsebenen, wobei abschließende Entscheidungen in den öffentlich-rechtlichen Verfahren getroffen werden.

Die Beantwortung der zum Saaleausbau gestellten Fragen muß sich zwangsläufig in den Grenzen bewegen, die durch den derzeitigen Vorplanungsstand bedingt sind.

Die Saale ist von Kreypau/Leuna (km 124,2) bis zur Mündung in die Elbe bei Barby (km 0) eine dem allgemeinen Verkehr dienende Binnenwasserstraße des Bundes. Sie ist im oberen Bereich von Leuna bis Halle–Trotha (km 86,5) mit sieben Staustufen mit Schleusenabmessungen von rd. 50 m Länge und 6 m Breite und im unteren Abschnitt vom Hafen Halle–Trotha bis Calbe (km 20,0) mit fünf Staustufen mit den Schleusenabmessungen von 103 m Länge und 12 m Torbreite staugeregelt. Von Calbe bis zur Mündung in die Elbe befindet sich die Saale im freien Abflußzustand zwischen regulierten Ufern (Deckwerke und Buhnen), da die Mitte der 30er Jahre geplante Staustufe bei Klein Rosenberg kriegsbedingt nicht mehr zur Ausführung gelangte. Die knapp 90 km lange Saale zwischen Halle und der Elbe ist somit bereits heute auf über drei Viertel ihrer Länge ein weitgehend gut ausgebauter Wasserweg.

Mit den als „Vordringlichen Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 1992 beabsichtigten Baumaßnahmen sollen nun die noch fehlenden Voraussetzungen für die Schaffung einer wirtschaftlichen Entwicklung der Binnenschifffahrt auf der Saale und somit auch für die Stärkung der Wirtschaftsregion Halle geschaffen werden. Zu den vorgesehenen Maßnahmen zählen im wesentlichen die Verbesserung der Abladetiefe durch Baggerungen, die Modernisierung der vorhandenen Schleusen und der Neubau der vor dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr zur Ausführung gelangten Staustufe Klein-Rosenburg. Diese Maßnahmen sind auf die geplanten Schifffahrtsbedingungen der Elbe abgestimmt. Insbesondere resultiert hieraus keine Notwendigkeit, die Elbe oberhalb von Magdeburg mit Staustufen auszustatten.

Die geschätzten Kosten betragen gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 rd. 220 Mio. DM. Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,3 ist das Vorhaben hoch wirtschaftlich.

1. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Begleitkosten, die zur Minimierung der Negativwirkungen einer Staustufe nötig sind (Sohlenerosion, Geschiebezugabe, Schlammanlagerung an der Staumauer und notwendige Schlammausbaggerung und -deponierung, Austrocknen bzw. ständiges Vernässen des Umlandes, erhöhte Hochwassergefahr durch Wegfall von Überschwemmungsflächen als Folge von Eindeichungen), mit in die Berechnungen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses einbezogen, und welchen Anteil am Gesamtprojekt nehmen diese absolut und relativ ein?

Entsprechend der im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung möglichen Planungstiefe wurde für die Staustufe Klein Rosenberg anhand von Erfahrungswerten der Investitionsaufwand eingeschätzt, der anteilige Kosten für ökologische Ausgleichsmaßnahmen einschließt. Diese Einschätzung erfährt in den nachfolgenden Planungsebenen stufenweise einen höheren Konkretisierungsgrad, wobei auch über ökologische Ausgleichsmaßnahmen zu befinden ist.

Hinsichtlich der global befürchteten Negativwirkungen der Staustufe auf die Sohlenerosion kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt ausgeführt werden, daß in der freifließenden Saale unterhalb der untersten Staustufe Calbe seit Jahrzehnten keine nennenswerte Sohlenerosion zu verzeichnen war. Aus dieser Beobachtung kann geschlossen werden, daß auch unterhalb der geplanten Staustufe Klein Rosenberg, bei der das Stauwehr als bewegliches Wehr konzipiert ist und damit abflußangepaßt betrieben werden kann, keine nachhaltige Erosion zu erwarten ist. Unabhängig davon werden hierzu noch vertiefende Untersuchungen durchgeführt. Die Notwendigkeit einer Geschiebezugabe wird nicht gesehen.

Eine erhöhte Hochwassergefahr durch den Bau der Staustufe wird gleichfalls nicht gesehen, da die Staustufe so konzipiert werden soll, daß der Hochwasserabflußquerschnitt und die Überschwemmungsflächen nicht nachhaltig verändert werden. In der bereits staugeregelten Saale sind erhöhte Hochwassergefahren nicht aufgetreten. Negative Grundwasserstandsänderungen sind bisher nicht bekannt.

Schlammablagerungen an der Staustufe können im oberen Schleusenvorhafen eintreten und müssen dann beseitigt werden. Soweit es sich um kontaminiertes Baggergut handelt, kann mit der Beseitigung langfristig ein positiver Effekt für die Wassergüte erzielt werden. Kurzfristige Verschlechterungen der Gewässergüte durch aufgewirbelte Sedimente sind nicht auszuschließen. Die Auswirkungen der Staustufe auf die Gewässergüte werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eingehend untersucht.

Insgesamt kommt es darauf an, in den folgenden Planungsschritten Lösungen zu entwickeln, die dem Stand der Technik entsprechen und sie so gestaltet werden müssen, daß erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden bzw. gemindert oder ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

2. Welche Annahmen wurden dem prognostizierten Frachtbedarf zugrunde gelegt?

Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung werden koordinierte Gesamtverkehrsprognosen verwendet.

Diese basieren auf Strukturdatenprognosen zur regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung. Die Strukturdatenprognosen berücksichtigen die Auswirkungen der Einheit Deutschlands und der Öffnung zu den östlichen Nachbarländern. Für die alten Bundesländer wird eine trendmäßige Fortsetzung der bisherigen Wirtschaftsentwicklung, für die neuen Bundesländer eine Angleichung an die alten Bundesländer unterstellt. Als ordnungspolitische Vorgaben wurden u. a. eine Erhöhung der Nutzerkosten in den verschiedenen Verkehrszweigen und die Auswirkungen einer steigenden Nachfrage im Straßenverkehr, die deutlich über dem Infrastrukturangebot liegen wird, zugrunde gelegt.

Auf dieser Grundlage wurden für das Prognosejahr 2010 Verflechtungsmatrizen der Güterströme zwischen einzelnen Regionen getrennt nach Gütergruppen und Verkehrsträgern erstellt. Darauf aufbauend wurden maßnahme- bzw. streckenspezifische Prognoseverkehrsmengen der Binnenschifffahrt für das Jahr 2010 abgeleitet.

3. Wie hoch ist nach Ansicht der Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit, daß diese Prognosen eintreten werden, verglichen mit früheren Bundesverkehrswegeplänen und den damit verbundenen Erwartungen?

Im Vergleich zu Prognosen vorangegangener Verkehrswegeplanungen sind die Daten mit einer größeren Unsicherheit behaftet, weil für die Entwicklung in den neuen Bundesländern ein bedeutender Trendbruch erwartet werden muß, dessen Auswirkungen schwer abzuschätzen sind. Zur Berücksichtigung dieser Prognoseunsicherheiten wurden die prognostizierten Werte nicht in allen Relationen der Bewertung zugrunde gelegt. Soweit fachlich begründete Anhaltspunkte dafür vorlagen, wurde vielmehr für die Projektbewertung ein reduziertes Güteraufkommen angesetzt, um auch bei abweichender Verkehrsentwicklung ein stabiles Ergebnis zu erhalten und damit die Wirtschaftlichkeit eines Projekts nicht zu überschätzen. Dementsprechend wurde für die Projektbewertung der Saale nur ein Güteraufkommen von 2,8 Mio. t in Hauptverkehrsrichtung anstelle prognostizierter 5,1 Mio. t angesetzt. Das Bundesministerium für Verkehr bezweifelt nicht, daß das für die Projektbewertung angenommene Güteraufkommen eintreten wird.

4. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung die Entsorgung des hochbelasteten Saale-Schlammes gewährleistet werden?

Im Rahmen des vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahrens mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 6) wird auch über die Verbringung und Entsorgung hochbelasteter Saale-Schlämme entschieden.

5. Wie ist der genaue Stand der Vorplanungen?

Aufbauend auf den generellen Untersuchungen zum Bundesverkehrswegeplan 1992 wird gegenwärtig durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg ein Rahmenentwurf zum Ausbau der Saale als detaillierte Beschreibung des geplanten Vorhabens erarbeitet.

6. Hat die Bundesregierung ein Planfeststellungsverfahren und eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorgesehen, und wenn ja, wann ist mit der Einleitung entsprechender Verfahren zu rechnen?

Ja.

Das Planfeststellungsverfahren kann erst nach Abschluß der Voruntersuchungen eingeleitet werden, d. h. frühestens im 2. Halbjahr 1994.

7. Wann ist der beabsichtigte Baubeginn?

Der Baubeginn ist abhängig vom Verlauf der Planfeststellungsverfahren und der Mittelbewilligung durch das Parlament. Der Termin für den beabsichtigten Baubeginn kann daher noch nicht angegeben werden.

8. Was ist der Bundesregierung über die direkten ökologischen Auswirkungen der geplanten Staustufe bekannt, z. B. Gefährdungen der Auenlandschaft im Elbe-Saale-Winkel (das Biosphärenreservat befindet sich mit den Zonen 1 und 2 in unmittelbarer Nähe des geplanten Aufstaus)?

Die Staustufe Klein Rosenburg ist das letzte Glied der vor dem Zweiten Weltkrieg durchgeführten Stauregelung der Saale, die bis Calbe fertiggestellt ist.

Die geplante Staustufe liegt in der Schutzzone IV (Regenerierungszone) des Biosphärenreservates „Mittlere Elbe“. Die Schutzzone I und II (Totalreservat und Naturschutzgebiet) sowie ein Europäisches Vogelschutzgebiet (entspricht von der Ausdehnung her der Schutzzone II) befindet sich in unmittelbarer Nähe des Unterlaufs. Neben dem Biosphärenreservat ist das gesamte untere Saaletal ab Halle, d. h. also auch der schon staugeregelte Abschnitt, in eine vorläufige Liste naturschutzwürdiger Gebiete des Landes Sachsen-Anhalt, die im Auftrag des Landesumweltministeriums erstellt wurde, aufgenommen worden, wobei jedoch laut Einigungsvertrag die verkehrlichen Belange berücksichtigt werden müssen.

Die Auswirkungen des Vorhabens einschließlich der in Betracht kommenden Alternativen werden im Rahmen der noch durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung genau untersucht.

9. Welchen wirtschaftlichen oder sonstigen Nutzen sieht die Bundesregierung im geplanten Ausbau der Saale, insbesondere vor dem Hintergrund der Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wolfgang Gröbl vom 21. Juli 1992 auf eine Frage des Abgeordneten Dietmar Schütz (SPD), der zufolge ein Ausbau der Elbe aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar ist?

Durch den Parlamentarischen Staatssekretär Wolfgang Gröbl wurde am 21. Juli 1992 ausgeführt, daß ein durchgehender Staufstufenausbau der Bundeswasserstraße Elbe unwirtschaftlich ist, daß aber stromregelnde Maßnahmen mit Wiederherstellung und partieller Ergänzung der Regelungsbauwerke (Buhnen, Deck- und Leitwerke sowie Sohlschwellen) zur Verbesserung der Wassertiefenverhältnisse einen hohen wirtschaftlichen Nutzen bei den geführten Untersuchungen zum Bundesverkehrswegeplan 1992 erreicht haben. Diese Stromregelung ist deshalb als „Vordringlicher Bedarf“ in den Bundesverkehrswegeplan 1992 eingeordnet.

Durch den vorgesehenen Ausbau der Saale von der Mündung bis zum Hafen Halle–Trotha sollen die Schifffahrtsverhältnisse verbessert und auf die Ablademöglichkeiten der Elbe abgestimmt werden. Durch den Einsatz größerer Schiffe mit besserer Auslastung sinken die Transportkosten und es verbessert sich die Wirtschaftlichkeit der Schiffstransporte. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt 5,3. Das Vorhaben ist somit hochwirtschaftlich. Neben Transportkostensenkungen und regionalen Effekten (u. a. Arbeitsmarkteffekte und Erschließung von Produktionspotentialen) wird eine Reduzierung der Abgasbelastungen erwartet. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

10. Würde sich die Bundesregierung für eine Weiterentwicklung und Subventionierung flachgehender Schiffstypen für Saale und Elbe einsetzen?

Die Bundesregierung unterstützt das Bemühen der Schiffbauindustrie, die Schiffbautechnologie im Interesse der Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt und der Ökologie zu verbessern.

Im Vordergrund steht hierbei, das Leergewicht und damit den Leertiefgang zu vermindern, damit entsprechend mehr Ladung transportiert werden kann. Diese Verbesserungen können sich nach den Ergebnissen des Forschungsvorhabens „Binnenschiff der Zukunft“, Teilprojekt „Gewichtsoptimierte Gesamtkonstruktion für Großmotorgüterschiffe als Einraum-Massengut- und Containerschiffe“ jedoch nur im cm-Bereich bewegen und günstigstenfalls rd. 10 cm erreichen, da die physikalischen Naturgesetze mit der direkten Abhängigkeit von Wasserverdrängung und Ladungstonnage objektive Grenzen setzen.

Ein für die Binnenschifffahrt in den relativ flachen Gewässern der neuen Bundesländer gegenwärtig laufendes, von der Bundesregierung gefördertes Forschungsvorhaben wird insoweit keine wesentlich anderen Ergebnisse bringen. Allerdings werden deutliche Verbesserungen im Fahrverhalten sowie im Treibstoffverbrauch erwartet.

In der Subventionierung unwirtschaftlich kleiner Schiffe speziell für Elbe und Saale sieht die Bundesregierung keine volkswirtschaftlich sinnvolle Maßnahme. Sie ist jedoch bereit, bei der Entwicklung geeigneter Schiffstypen weiterhin fördernd tätig zu werden.

11. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß der Verkehr von Schiffen der Euro-Klasse auf der Saale schon allein von der Dimensionierung her unsinnig ist, und wenn nein, warum nicht?

Der Ausbau der Saale war bereits in den 30er Jahren für den Schiffstyp 80 m × 9,5 m mit 2,0 m Abladetiefe bzw. bei höheren Wasserständen mit 2,5 m Abladetiefe (1 350 t-Schiff = sogenanntes Schiff der Euro-Klasse) konzipiert und ist bereits überwiegend realisiert.

Die vorhandenen Schleusen mit einer Länge von 103 m und einer Einfahrbreite von 12 m würden einen Verkehr mit diesen Schiffen ermöglichen. Aufgrund der beschränkten Fahrwasserverhältnisse sind derzeit jedoch nur Schiffe bis 80 m Länge und 8,25 m Breite zugelassen. Die wesentliche Beschränkung liegt in den für einen wirtschaftlichen Schiffsverkehr zu geringen Wassertiefen.

Mit einem Ausbau der Saale zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse und Anpassung an die Ablademöglichkeiten der Elbe bis zu einer Abladetiefe von ca. 2,5 m kann ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen erzielt werden (siehe auch hierzu Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 9).

