

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dorothea Steiner, Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Nicole Maisch, Dr. Hermann Ott, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Baumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen Elbe und Saale und Planungen des Saale-Elbe-Kanals**

An der Bundeswasserstraße Elbe werden seit über 15 Jahren – mit zweijähriger Unterbrechung nach dem Hochwasser 2002 – Baumaßnahmen durchgeführt, die es ermöglichen sollen, Güterverkehre auf Binnenschiffe zu verlagern. Diese Baumaßnahmen stehen aufgrund der zu erwartenden Kosten, stetig zurückgehender Transportmengen und der ökologischen Risiken unter anhaltender fachlicher und öffentlicher Kritik.

Große Besorgnis erregt der mit einem weiteren Ausbau der Elbe verbundene signifikante Wasserentzug der umgebenden Flusslandschaft. Dieser Wasserentzug kann irreparable Schäden an der fast durchgehend unter Naturschutz stehenden Flusslandschaft, wie beispielsweise den Verlust an biologischer Vielfalt, zur Folge haben. Aber auch das UNESCO-Welterbe Dessau-Wörlitzer Gartenreich könnte beeinträchtigt werden und damit wirtschaftliche Schäden, insbesondere für den lokalen Tourismus, verursachen.

In engem Zusammenhang mit dem möglichen Ausbau der Elbe steht auch der geplante Saale-Elbe-Kanal, der laut Bundesverkehrswegeplan das Ziel hat, die Industrieregion Leipzig-Halle leistungsfähig über die Elbe an das europäische Wasserstraßennetz anzuschließen. Der Nutzen dieses Kanals wird von Fachexperten und der Presse zunehmend in Frage gestellt. An der bisher einzig vorliegende Nutzen-Kosten-Analyse aus dem Jahre 2004 von PLANCO Consulting GmbH wird von verschiedenen Wissenschaftlern und wissenschaftlichen Institutionen – Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle (UFZ), Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Umweltbundesamt (UBA) – starke Kritik geübt. Zudem muss sie als veraltet gelten, da sie auf nicht mehr aktuellen Daten und Planungsgrundlagen beruht.

Wir fragen die Bundesregierung:

Entwicklung der Güterverkehre

1. Wie hoch ist derzeit der prozentuale Anteil des Güterverkehrs auf der Elbe (Mittel- und Oberelbe) und auf der Saale am Gesamtgüterverkehr (Summe aus Straße, Schiene und Wasserstraße) im Elbe-Saale-Raum?
2. Wie hoch ist derzeit der Anteil des Güterverkehrs auf der Elbe (Mittel- und Oberelbe) und auf der Saale am Gesamtgüterverkehr aller Bundeswasserstraßen?

3. Wie haben sich die Güterverkehre seit 1990 auf der Elbe (Mittel- und Oberelbe) und der Saale entwickelt (Angaben in Millionen Tonnen pro Jahr erbeten)?

4. Welche Prognosen über die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs auf der Elbe (Mittel- und Oberelbe) und auf der Saale liegen der Bundesregierung derzeit vor (Angaben in Millionen Tonnen pro Jahr erbeten)?

Von wem wurden diese Prognosen erstellt?

5. Welche Prognosen über die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs auf der Elbe (Mittel- und Oberelbe) und auf der Saale für den Zeitraum von 1990 bis 2010 lagen der Bundesregierung in der Vergangenheit vor (Angaben in Millionen Tonnen pro Jahr erbeten)?

Von wem wurden diese Prognosen erstellt?

6. Wie hoch sind die in den letzten 20 Jahren auf die Bundeswasserstraßen insgesamt verlagerten Güterverkehre (absoluter Zuwachs in Millionen Tonnen sowie relativer Zuwachs in Prozent) vom Lkw auf das Binnenschiff?

7. Wie hoch sind die in den letzten 20 Jahren auf die Bundeswasserstraßen insgesamt verlagerten Güterverkehre (absoluter Zuwachs in Millionen Tonnen sowie relativer Zuwachs in Prozent) von der Schiene auf das Binnenschiff?

8. Wie hoch sind die in den letzten 20 Jahren auf die Elbe und Saale verlagerten Güterverkehre (absoluter Zuwachs in Millionen Tonnen sowie relativer Zuwachs in Prozent) vom Lkw auf das Binnenschiff?

9. Wie hoch sind die in den letzten 20 Jahren auf die Elbe und Saale verlagerten Güterverkehre (absoluter Zuwachs in Millionen Tonnen sowie relativer Zuwachs in Prozent) von der Schiene auf das Binnenschiff?

Wenn ja, was sind nach Auffassung der Bundesregierung die Ursachen der Transportverlagerungen?

10. Gab es in den letzten 20 Jahren Verkehrsverlagerungen vom Binnenschiff auf den Lkw, und wie hoch sind sie absolut in Millionen Tonnen pro Jahr und prozentual für die Bundesrepublik Deutschland insgesamt sowie für das Elbe-Saale-Gebiet im Speziellen?

Wenn ja, was sind nach Auffassung der Bundesregierung die Ursachen der Transportverlagerungen?

#### Kosten-Nutzen-Entwicklungen

11. Welche Kosten in Millionen Euro sind seit 1990, aufgeschlüsselt nach Jahren, für Unterhaltung und Ausbau der Bundeswasserstraßen insgesamt und für Elbe und Saale entstanden?

Welcher Anteil in Prozent ist davon schifffahrtsbezogen?

12. Welche Haushaltsmittel wurden für 2010 und welche für die Folgejahre für die Bundeswasserstraßen insgesamt eingeplant, und welcher prozentuale Anteil ist davon schifffahrtsbezogen?

13. Welche Haushaltsmittel wurden für 2010 und die Folgejahre für die Bundeswasserstraße Elbe eingeplant, und welcher prozentuale Anteil ist davon schifffahrtsbezogen?

14. Welche Baumaßnahmen sind an der Bundeswasserstraße Elbe für 2010 und welche sind für die Folgejahre geplant (konkrete Aufstellung der einzelnen Maßnahmen nach Flusskilometern)?

Welche Zielstellungen und welche Kosten sind mit den jeweiligen konkreten Baumaßnahmen verbunden?

15. Welche Mittel wurden für 2010 und die Folgejahre für die Bundeswasserstraße Saale eingeplant, und welcher prozentuale Anteil ist davon schifffahrtsbezogen?

16. Welche Baumaßnahmen sind an der Bundeswasserstraße Saale für 2010 und welche für die Folgejahre geplant (konkrete Aufstellung der einzelnen Maßnahmen nach Flusskilometern)?

Welche Kosten sind mit den jeweiligen konkreten Baumaßnahmen verbunden?

17. Wie schätzt die Bundesregierung das Kosten-Nutzen-Verhältnis für diese geplanten Baumaßnahmen an der Elbe und Saale ein?

Wurde bei dieser Schätzung die nach dem Raumordnungsverfahren wahrscheinliche Verlängerung des Kanals berücksichtigt?

18. Für welche Binnenhäfen an der Bundeswasserstraße Elbe wurden bzw. werden Mittel aus den Konjunkturpaketen I und II in welcher Höhe und maßnahmenkonkret eingesetzt?

19. Wie ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Investitionen in Binnenhäfen an der Bundeswasserstraße Elbe?

20. Für welche Binnenhäfen an Elbe und Saale wurden bzw. werden aus der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) Mittel, in welcher Höhe, und für welche konkreten Maßnahmen eingesetzt?

21. Wie ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Investitionen in die Binnenhäfen an Elbe und Saale aus den GA-Mitteln?

22. Wie schätzt die Bundesregierung den Nutzen der bisherigen Baumaßnahmen an Elbe und Saale in Hinblick auf die Befahrbarkeit der Wasserstraßen und im Hinblick auf die Entwicklung des Güterverkehrs auf Elbe und Saale ein?

23. Wurde in Bezug auf die bisherigen Baumaßnahmen an Elbe und Saale eine Kontrolle der Effizienz des Mitteleinsatzes durchgeführt?

Wenn ja, durch wen wurde diese Effizienzkontrolle durchgeführt, und was sind die Ergebnisse?

24. An wie vielen Tagen im Jahr konnten in den Jahren seit 1997 (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt), Frachtschiffe (einschiffig) mit der Ladung von 1000 Tonnen pro Schiff bzw. voll abgeladen mit 1350 Tonnen pro Schiff auf der Saale bzw. auf der Elbe fahren (bitte getrennt für die Abschnitte von der Saalemündung Richtung Magdeburg und Richtung Dresden/Tschechien angeben)?

25. An wie vielen Tagen im Jahr, hätten in den Jahren seit 1997 (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt) unter der Annahme eines existierenden Saale-Elbe-Kanals, Frachtschiffe (einschiffig) mit der Ladung von 1000 Tonnen pro Schiff bzw. voll abgeladen mit 1350 Tonnen pro Schiff auf der Saale bzw. auf der Elbe fahren können (bitte getrennt für die Abschnitte Magdeburg und Dresden/Tschechien angeben)?

26. Mit welcher durchschnittlichen Beladung in Tonnen und mit welcher Auslastung in Prozent fuhren in den letzten 20 Jahren Güterschiffe auf der Elbe laut den Daten der Zählstelle Magdeburg, und wie hoch war der Anteil an Leerschiffen?
27. Mit welcher durchschnittlichen Beladung in Tonnen und mit welcher Auslastung in Prozent fuhren in den letzten 20 Jahren Güterschiffe auf der Elbe laut den Daten der Zählstelle Grenze Deutschland/Tschechien, und wie hoch war der Anteil an Leerschiffen?

**Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen**

28. Welche Fahrrinnentiefe ist aus Sicht der Bundesregierung für einen wirtschaftlich rentablen Transport von Massengütern mit Motorgüterschiffen erforderlich?
29. Ist auf dem geplanten Saale-Elbe-Kanal ein Containertransport vorgesehen, und wenn ja, in wie viel Lagen?
30. Welche Fahrrinnentiefe und welche Brückendurchfahrtshöhe sind aus Sicht der Bundesregierung für den wirtschaftlich rentablen Containertransport erforderlich?
31. Für welche Schiffsgrößen bzw. Schiffstypen soll der Saale-Elbe-Kanal gebaut werden?
32. Welche Güterarten sollen in welchem Umfang (Angaben in Millionen Tonnen pro Jahr erbeten) auf dem Saale-Elbe-Kanal transportiert werden?
33. Welche Zielhäfen werden für diese Transporte angenommen, und wie hoch ist der jeweilige Güteranteil, der über Magdeburg oder über Dresden/Tschechien abgefahren werden soll?
34. Welche Ladungsmengen werden pro Schiff durchschnittlich und maximal zugrunde gelegt, und welche Fahrrinnentiefen sind dafür erforderlich?
35. Welche Fahrrinnentiefen erfordern Motorgüterschiffe mit 1000 Tonnen Ladung und mit 1350 Tonnen Ladung im geplanten Saale-Elbe-Kanal (Schleusenkanal Tornitz) sowie in der anschließenden Elbe?
36. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der Verkehrsträger Bahn, Lkw und Schiff am derzeitigen Gütertransport von und nach Halle/Bernburg?
37. Wie hat sich der Einsatz von Ganzzügen ab dem Hafen Halle in den letzten Jahren entwickelt?
38. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, die ganzjährige Befahrbarkeit der Elbe mit einer Fahrrinnentiefe von 1,60 Metern an 345 Tagen im Jahr allein durch Unterhaltungsmaßnahmen zur Wiederherstellung des Zustandes vor dem Elbehochwasser 2002 zu erreichen, insbesondere am in der Fahrrinnenbreite eingeschränkten Elbabschnitt Magdeburg?  
Wenn ja, wie ist diese Annahme begründet, vor dem Hintergrund, dass auch vor 2002 eine ganzjährige Befahrbarkeit der Elbe mit einer Fahrrinnentiefe von 1,60 Metern nicht gegeben war?
39. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragte PLANCO Consulting GmbH vor dem Elbehochwasser 2002 die damals bestehende Fahrrinnentiefe der Elbe für rentable Schifffahrt als unzureichend diagnostizierte?  
Teilt die Bundesregierung diese Einschätzung, und wenn nein, warum nicht?

40. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die PLANCO Consulting GmbH im Rahmen des Gutachtens zum Saalekanal nach dem Ausbaustopp der Elbe 2002 die Wasserstände der Elbe als ausreichend für eine rentable Schifffahrt einschätzte?

Teilt die Bundesregierung diese Einschätzung, und wenn nein, warum nicht?

41. Ist der Bundesregierung bekannt, dass bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit des Saaleausbaus (Kanalvariante) durch die PLANCO Consulting GmbH vor allem die überwiegend hohen Wasserstände der 70er- und 80er-Jahre zugrunde gelegt wurden, und dass diese Wasserstände seit 20 Jahren nicht mehr erreicht worden sind?

Wenn ja, sieht die Bundesregierung die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsberechnung dadurch in Frage gestellt?

42. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung vom weiteren Ausbau der Elbe auf den Wasserhaushalt und die biologische Vielfalt der umgebenden Flusslandschaft, und worauf stützt sie ihre Einschätzung?

43. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass der weitere Ausbau der Elbe zu einer Gefährdung des UNESCO-Welterbes Dessau-Wörlitzer Gartenreich und des UNESCO-Biosphärenreservats Mittlere Elbe führt, und worauf stützt die Bundesregierung ihre Einschätzung?

#### Zukunft der Elbschifffahrt

44. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Potsdam-Institutes für Klimafolgenforschung (PIK) und weiterer Forschungsinstitute sowie der Klimastudien der Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt, dass sich die Niedrigwasserperioden der Elbe im Sommerhalbjahr durch den Klimawandel verschärfen und verlängern werden?

Wenn ja, welche Konsequenzen ergeben sich daraus nach Auffassung der Bundesregierung für die Elbschifffahrt?

45. Teilt die Bundesregierung die Einschätzungen des Umweltbundesamtes (2008, Positionspapier: Die Elbe – Schifffahrt und Ökologie ausgewogen miteinander verbinden), dass auf Grund des Klimawandels die Elbschifffahrt grundsätzlich in Frage zu stellen sei?

46. Teilt die Bundesregierung die vom Sachsen-Anhaltischen Wirtschaftsminister Dr. Reiner Haseloff in einem Interview mit der „Mitteldeutschen Zeitung“ am 4. Februar 2010 geäußerte Einschätzung, dass die Ertüchtigung der Elbe für die Befahrung durch den Binnenschifffahrtstyp „Europaschiffe“ auszuschließen sei?

Falls ja, warum soll dann die Saale als Nebenfluss der Elbe für die Befahrung durch den Binnenschifffahrtstyp „Europaschiffe“ ausgebaut werden?

Wenn nein, warum nicht?

47. Teilt die Bundesregierung die Bewertung des Bundesamtes für Güterverkehr vom November 2007 im Sonderbericht Hafenhinterlandverkehr, dass die Schifffahrt der Elbe aufgrund natürlicher Bedingungen (Niedrigwasser) den Rücken kehrt, und wenn nein, warum nicht?

48. Ist der Bundesregierung bekannt, dass das Forschungsinstitut für Wasserwirtschaft in Prag (VÚV T. G. Masaryk) zu der Einschätzung gelangt ist, dass der Abfluss der tschechischen Elbe bis zum Ende dieses Jahrhunderts im Sommer und Herbst um bis zu 40 Prozent zurückgeht?

Teilt die Bundesregierung diese Einschätzung, und wenn nein, warum nicht?

49. Plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund der in den vorangegangenen Fragen dargestellten Einschätzungen verschiedener Akteure zur Elbschifffahrt weitere Prüfungen zur derzeitigen und künftigen Eignung der Elbe und Saale als Wasserstraßen für den Güterverkehr im Vorfeld weiterer Investitionen zur Unterhaltung und zum Ausbau dieser Wasserstraßen, und wenn nein, warum nicht?

50. Bezieht die Bundesregierung mögliche Kapazitätsreserven auf dem alternativen Verkehrsträger Schiene entlang der Elbe zwischen Hamburg und Tschechien in ihre Wasserstraßenplanungen mit ein, und wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, warum liegen der Bundesregierung (laut Antwort auf die Schriftliche Frage der Abgeordneten Dorothea Steiner, Bundestagsdrucksache 17/1389) derzeit keine Aufstellungen zu den bestehenden Kapazitätsreserven vor?

51. Liegen der Bundesregierung vergleichende Analysen zu den Kosten des Gütertransports (je Tonnenkilometer) entlang der Elbe mit den verschiedenen Verkehrsträgern Bahn und Binnenschifffahrt vor?

Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommen diese Analysen, und wurden externe Kosten und Opportunitätskosten mit in die Analysen einbezogen?

Wenn nein, sind solche Analysen in Planung oder sieht die Bundesregierung dafür nicht die Notwendigkeit?

52. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung verschiedener wissenschaftlicher Untersuchungen – Umweltbundesamt (UBA), Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (IFEU), INFRAS, Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) –, dass die Umweltbelastungen und die daraus entstehenden externen Kosten der Bahn deutlich geringer sind als die der Binnenschifffahrt?

Berlin, den 10. Mai 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**



