

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dorothea Steiner, Stephan Kühn,  
Undine Kurth (Quedlinburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**– Drucksache 17/1671 –**

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

**Vorbemerkung der Fragesteller**

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.

## 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?

Die Bundesregierung führt keine der Frage entsprechende Statistik.

2. Wie hoch ist derzeit der Anteil des Güterverkehrs auf der Elbe (Mittel- und Oberelbe) und auf der Saale am Gesamtgüterverkehr aller Bundeswasserstraßen?

Der Anteil der Elbe und Saale an der gesamten Güterverkehrsleitung aller Bundeswasserstraßen betrug im Jahr 2008 1,39 Prozent.

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)?

Für den erfragten Zeitraum sind nachfolgende Daten verfügbar. Unter anderem sind infolge des Schengener Abkommens ab 2008 für den Grenzübergang Schmilka/Prossen keine zuverlässigen Zahlen mehr vorhanden.

## Schmilka/Prossen

Jahr	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mio. t												–	–
					1,0	1,0	0,6	keine	1,3	1,0	0,6	–	–

## Stadtstrecke Magdeburg

Jahr	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mio. t	keine Daten	1,5	1,7	1,7	1,3	1,3	1,5	1,0	0,8	1,3	1,0	0,9	0,7	0,9	

## Schleuse Geesthacht

Jahr	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mio. t	10	8,8	8,5	9,3	9,2	8,7	9,5	9,0	8,4	8,4	10,1	9,5	9,4	9,6	9,0

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?

Im Rahmen der Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde die „Güterverkehrsprognose 2015“ von der Arbeitsgemeinschaft BVU/ifo/ITP/Planco im Jahr 2001 erstellt.

In den darauf basierenden Einzelbewertungen von erwogenen Ausbauvorhaben wurde für die Saale für das Jahr 2015 eine Güterverkehrsmenge von 1,5 Mio. t prognostiziert (Neubewertung des Ausbaus der Saale unterhalb Calbe bei Verzicht auf Ausbaumaßnahmen an der Elbe; Planco Consulting; 2004).

Für die Elbe wurde keine Einzelbewertung erstellt, weil kein Ausbau stattfindet.

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?

Für den erfragten Zeitraum wurde im Rahmen der Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans 1990 die „Güterverkehrsprognose 2000/2010“ von der Arbeitsgemeinschaft PROGNOS/BVU im Jahr 1989 erstellt. In der darauf basierenden Umlegungsrechnung wurden für die Elbe und die Saale für das Jahr 2010 folgende Güterverkehrsmengen prognostiziert:

Elbe: 15,6 Mio. t,  
Saale: 2,9 Mio. t.

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?

Die Fragen 6 bis 10 werden wegen ihres Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung führt keine der Fragen entsprechenden Statistiken.

## 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?

Infolge haushaltstechnischer Änderungen sind die Angaben erst ab 1998 zu ermitteln (Angaben incl. Maut und Investitionsprogramme).

Jahr	Ausgaben für Bau, Betrieb und Unterhaltung [Mio. Euro]		
	WaStr. insgesamt	an Elbe	an Saale
1998	790	29	7
1999	845	27	8
2000	824	19	9
2001	763	13	4
2002	786	17	2
2003	781	13	2
2004	740	15	3
2005	772	17	4
2006	752	14	3
2007	839	23	4
2008	1 001	31	2
2009	1 306	36	4

Der schifffahrtsbezogene Anteil an den Ausgaben ist nicht zu ermitteln, da die Maßnahmen an den Wasserstraßen die Wasserbewirtschaftung, Gewässergüte, Eigentumssicherung und Bestandsschutz sowie den Hochwasserschutz berücksichtigen und dementsprechende Anteile haben.

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?

Die derzeitigen Unterhaltungsarbeiten an der Elbe haben die Wiederherstellung der Fahrrinnenverhältnisse vor dem Elbehochwasser 2002 zum Ziel. Für die Unterhaltungsarbeiten an der Elbe werden jährlich insgesamt rund 6 Mio. Euro aufgewendet. Nach Herstellung des angestrebten Unterhaltungsziels ist es Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die Stromregelungsbauwerke in ihrem Zustand – durch ggf. erforderliche Unterhaltungsarbeiten – zu erhalten.

Im Jahr 2010 sind Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen an rund 120 Buhnen und an sechs Parallel/Deckwerksabschnitten mit mittleren bis sehr großen Schäden vorgesehen. Die detaillierte Zusammenstellung, wo die Instandsetzungsmaßnahmen vorgesehen werden, steht zur Einsichtnahme im Internet unter [www.wsd-ost.wsv.de](http://www.wsd-ost.wsv.de) zur Verfügung. Darüber hinaus werden an der gesamten Elbe Maßnahmen der Regelunterhaltung (kleine bis mittlere Schäden) aus Gründen der Eingriffsvermeidung und Sparsamkeit unter Berücksichtigung/Beachtung ökologischer Belange möglichst umgehend nach dem Erkennen, ebenfalls in Abstimmung mit den zuständigen Landesbehörden beseitigt. Für die Unterhaltungsmaßnahmen an den Strombauwerken sind in 2010 Kosten in Höhe von rd. 6 bis 7 Mio. Euro vorgesehen.

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

Die Fragen 12, 13 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Jahr	Planung für Bau, Betrieb und Unterhaltung [Mio Euro]		
	WaStr. insgesamt	an Elbe	an Saale
2010	1 296	31	10

Bezüglich des schifffahrtsbezogenen Anteils wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

Für künftige Finanzplanungsjahre sieht die Bundesregierung – nach ständiger Praxis – davon ab, Angaben zu den Ansätzen einzelner Ausgabettitel bzw. zu Teilbeträgen aus einzelnen Titeln zu machen. Die regierungsinterne Finanzplanung ist ein unverbindliches internes Planungsinstrument, über das im parlamentarischen Haushaltsverfahren nicht entschieden wird. Die Daten werden daher – soweit sie nicht Teil des dem Parlament zur Unterrichtung zugeleiteten Finanzplans sind – nicht veröffentlicht.

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?

Ausbaumaßnahmen an der Saale sind im Jahr 2010 nicht vorgesehen. Die als ständige Aufgabe zu erledigenden Unterhaltungsarbeiten an der Saale haben den Erhalt der Wasserstraße zum Ziel. Für die Unterhaltungsarbeiten an der Saale werden jährlich insgesamt rund 3 Mio. Euro für die Instandsetzung der Schleusen, Wehre, Pegelanlagen sowie Ufersicherungen und Stromregelungsbauwerke aufgewendet.

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?

Bei den vorgenannten an Elbe und Saale anstehenden Maßnahmen handelt es sich ausschließlich um Unterhaltungsmaßnahmen, für die gemäß den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsoordnung – BHO) die wirtschaftlichste Art der Durchführung, aber kein Nutzen-Kosten-Verhältnis, ermittelt wird. Für das an der Saale erwogene Ausbauvorhaben eines Schleusenkanals bei Tornitz gibt es keine Aktualisierung der Planungen, die Basis für das Raumordnungsverfahren (ROV) des Landes waren, und folglich auch kein neues Nutzen/Kosten-Verhältnis.

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?

Die Fragen 18 bis 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bereitstellung der Hafeninfrastruktur liegt in der Zuständigkeit der Länder und Kommunen. Darüber ob, in welchem Umfang die Länder Mittel aus den Konjunkturpaketen für die Binnenhäfen an der Elbe und Saale bereitstellen, liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Die Bewilligung von Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) und der Mittel des GRW-Sonderprogramms ist Aufgabe der Länder. Im Rahmen der GRW ist u. a. die Förderung wirtschaftsnaher kommunaler Infrastruktur und dabei die Errichtung oder der Ausbau von Verkehrsverbindungen zur Anbindung von Gewerbebetrieben oder Gewerbegebieten an das überregionale Verkehrsnetz vorgesehen. Dies umfasst auch kommunale Hafenbaumaßnahmen, die den Gewerbebetrieben vor Ort dienen.

Das Land Sachsen-Anhalt bewilligte in den Jahren 2008 und 2009 die Förderung wirtschaftsnaher kommunaler Infrastruktur zum Ausbau von Verkehrsverbindungen zur Anbindung von Gewerbegebieten an das überregionale Verkehrsnetz aus Mitteln der GRW in Höhe von rd. 2,5 Mio. Euro zur Förderung von Binnenhäfen an der Elbe.

Der Bund ist für die ordnungspolitischen Vorgaben und die infrastrukturelle Anbindung der Binnenhäfen zuständig. Wie im Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen beschrieben, zielt die Politik der Bundesregierung unter anderem auf eine Verbesserung der wasser- und landseitigen Anbindungen, eine stärkere Vernetzung untereinander und mit den Seehäfen sowie die Weiterentwicklung der Binnenhäfen zu multimodalen und –funktionalen Logistikstandorten.

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?

Aufgabe der bisherigen Baumaßnahmen war es, einen Status quo ante herzustellen. Der Nutzen für die Schifffahrt stellt sich ein, wenn auf der Elbe im Rahmen der Unterhaltung dauerhaft die Wasserstände wiederhergestellt sind, die vor dem Hochwasser 2002 gegeben waren.

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?

Bei den bisher an Elbe und Saale durchgeführten Maßnahmen handelt es sich, wie bereits dargestellt, ausschließlich um Unterhaltungsmaßnahmen zur Sicherung des vorhandenen bzw. zur Wiederherstellung des ursprünglich vorhandenen Zustandes. Der effiziente Einsatz von Haushaltsmitteln wird bei der Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen stets gewährleistet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

24. An wie vielen Tagen im Jahr konnten in den Jahren seit 1997 (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt), Frachtschiffe (einschiffig) mit der Ladung von 1 000 Tonnen pro Schiff bzw. voll abgeladen mit 1 350 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 1 000 Tonnen pro Schiff bzw. voll abgeladen mit 1 350 Tonnen pro Schiff auf der Saale bzw. auf der Elbe fahren können (bitte getrennt für die Abschnitte Magdeburg und Dresden/Tschechien angeben)?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Kürze der zur Beantwortung der Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Frist ist eine fragekonforme Auswertung der Daten für den gesamten erfragten Zeitraum nicht möglich. Die Beantwortung erfolgt beispielhaft für das Jahr 2008: Ein mit 1 000 t beladenes Europaschiff mit einer Abladetiefe von rd. 2 m hätte im Jahr 2008 an rd. 190 Tagen die Elbe stromab der Saalemündung und an rd. 140 Tagen die Elbe stromauf der Saalemündung befahren können. Die Verkehre der Elbe hätten entsprechend auf der Saale stattfinden können.

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?

Für den erfragten Zeitraum sind nur folgende Daten verfügbar:  
Stadtstrecke Magdeburg ohne Leerfahrzeuge – nur beladene Schifffahrt

Jahr	Tragfähigkeitstonnen [t]	Ladungstonnen [t]	Auslastung beladener Güterschiffe in %
2000	3 141 245	1 334 713	42,49
2001	2 662 734	1 292 842	48,55
2002	2 689 478	1 456 765	54,17
2003	2 184 560	1 019 156	46,65
2004	1 976 193	843 727	42,69
2005	2 619 133	1 342 881	51,27
2006	2 077 418	1 013 389	48,78
2007	1 982 085	913 011	46,06
2008	1 724 437	718 008	41,64
2009	2 099 913	944 434	44,97

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?

Die Bundesregierung führt keine der Frage entsprechende Statistik.

Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen

28. Welche Fahrrinnentiefe ist aus Sicht der Bundesregierung für einen wirtschaftlich rentablen Transport von Massengütern mit Motorgüterschiffen erforderlich?

Der wirtschaftliche Betrieb eines Binnenschiffs hängt neben den verfügbaren Fahrrinnenverhältnissen u. a. vom Schiffstyp, der Art der Bereederung (Disposition der Reederei, Vermeidung von Leerfahrten), der Art der transportierten Güter und von dem betrachteten Revier ab.

Gütertransporte auf dem Binnenschiff, von denen auch die regionale Hafenwirtschaft profitieren kann, verlangen ein Mindestmaß an infrastrukturellen Voraussetzungen. Der im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung an der Elbe bis 2015 prognostizierte Verkehrszuwachs setzt die genannte Mindestfahrrinnentiefe von 1,60 m voraus.

29. Ist auf dem geplanten Saale-Elbe-Kanal ein Containertransport vorgesehen, und wenn ja, in wie viel Lagen?

Auf der Saale ist ein 2-lagiger Containerverkehr angestrebt.

30. Welche Fahrrinnentiefe und welche Brückendurchfahrtshöhe sind aus Sicht der Bundesregierung für den wirtschaftlich rentablen Containertransport erforderlich?

Die Abladetiefe eines mit Containern beladenen Schiffs hängt von der Art der Ladung der Container ab. Eine pauschale Aussage ist daher nicht möglich. Als Brückendurchfahrtshöhe für einen sicheren und leichten Verkehr mit zwei Lagen Containern sind 5,25 m über dem entsprechenden Bemessungswasserstand erforderlich.

31. Für welche Schiffsgrößen bzw. Schiffstypen soll der Saale-Elbe-Kanal gebaut werden?

Die Schiffsgrößen auf der Saale sind durch die bereits vorhandenen Schleusen von 100 m Länge und 12 m Breite begrenzt.

32. Welche Güterarten sollen in welchem Umfang (Angaben in Millionen Tonnen pro Jahr erbeten) auf dem Saale-Elbe-Kanal transportiert werden?

Gemäß der „Neubewertung des Ausbaus der Saale bei Verzicht auf Ausbaumaßnahmen an der Elbe“ aus dem Jahr 2004 sollen folgende Güterarten auf der Saale transportiert werden:

Landw. Erzeugnisse, Getreide	199 000 t,
Nahrungs- und Futtermittel	95 000 t,
NE-Metallerze, Schrott	79 000 t,
Eisen, Stahl und NE-Metalle	61 000 t,
Steine und Erden	359 000 t,
Chem. Erzeugnisse, Düngemittel	670 000 t,
Sonstige Massengüter	39 000 t.

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?

Zielhafen an der Saale ist der Hafen Halle-Trotha.

Der An- und Abtransport der Güter von und zur Saale über die Elbe verteilt sich wie folgt:

Richtung Magdeburg:	1,351 Mio. t,
Richtung Dresden/Tschechien	0,151 Mio. t.

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?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Europaschiff misst zwischen 80 m und 85 m Länge und bis zu 9,50 m Breite. Die durchschnittliche Abladetiefe eines mit 1 000 t beladenen Europaschiffs liegt daher bei ca. 2 m, eines mit 1 350 t beladenen Europaschiffes bei ca. 2,50 m.

36. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der Verkehrsträger Bahn, Lkw und Schiff am derzeitigen Gütertransport von und nach Halle/Bernburg?

Der Güterumschlag im Salzlandkreis (Bernburg) und Halle/Saale verteilt sich im Jahr 2009 wie folgt:

	Salzlandkreis	Halle/Saale
Straßengüterverkehr (nur dt. Fahrzeuge)	89,9 Prozent	95,9 Prozent
Eisenbahn	10,0 Prozent	4,0 Prozent
Binnenschifffahrt	0,1 Prozent	0,03 Prozent

Hinweis: Durchgangsverkehre werden durch das Stat. Bundesamt nicht erfasst.

37. Wie hat sich der Einsatz von Ganzzügen ab dem Hafen Halle in den letzten Jahren entwickelt?

Die Bundesregierung führt keine der Frage entsprechende Statistik.

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?

Die Fragen 38 und 39 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Ziel der Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe ist die Wiederherstellung einer Fahrrinnentiefe von 1,60 m zwischen Geesthacht und Dresden und von 1,50 m oberhalb von Dresden an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr. Dieses Ziel kann unter Inkaufnahme von Restriktionen u. a. beim Begegnungsverkehr durch eine gegenüber vor 2002 optimierte Ausnutzung der vorhandenen bzw. wiederherstellenden Abflussquerschnitte durch eine Reduzierung der nutzbaren Fahrrinnenbreite auf bis zu 35 m erreicht werden. Demgegenüber ist vor dem Jahr 2002 von einer durchgängig herzustellenden Fahrrinnenbreite von 50 m für einen zweischiffigen Binnenschiffsverkehr ausgegangen worden.

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?

Ja

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?

Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Saale durch einen Schleusenkanal bei Tornitz ohne Wehr erfolgte im Jahr 2002 nach der Systematik der Bundesverkehrswegeplanung unter Zugrundelegung der maßgeblichen Abflussverhältnisse der Elbe.

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?

Im Jahr 2002 ist ein Stopp des Ausbaus der Elbe verfügt worden, der weiterhin gilt.

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?

Der im Jahr 2002 verfügte Stopp des Ausbaus an der Elbe gilt weiterhin.

#### 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?

Die Fragen 44 und 45 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung lässt die möglichen Klimafolgen für die Wasserstraßen und die Schifffahrt im Rahmen des Forschungsprogramms KLIWAS auch für das Elbegebiet untersuchen. Fachlich zuständig und federführend für die Frage der zukünftigen Abflussentwicklung der Elbe ist die Bundesanstalt für Gewässerkunde, die im Verbund mit dem Deutschen Wetterdienst, der Bundesanstalt für Wasserbau, dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sowie dem wissenschaftlichen Netzwerk an belastbaren Projektionen arbeitet. Bislang gibt es für die Elbe keine wissenschaftlich belastbaren Aussagen über verkehrsrelevante Änderungen des Wasserhaushalts durch den Klimawandel.

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?

Hinsichtlich der Elbe wird auf die Antwort zu den Fragen 38 und 39, hinsichtlich der Saale auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen. Im Übrigen steht die Entscheidung über das weitere Vorgehen an der Saale aus.

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?

Es wird auf Antwort zu den Fragen 44 und 45 verwiesen.

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?

Es wird auf Antwort zu den Fragen 44 und 45 verwiesen.

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?

Wie bereits dargestellt, sind Ausbaumaßnahmen an der Elbe nicht vorgesehen. Zum weiteren Vorgehen bezüglich des erwogenen Vorhabens an der Saale steht eine Entscheidung bevor. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die unbestreitbare Notwendigkeit zur Haushaltskonsolidierung die Inangriffnahme neuer Infrastrukturprojekte in der mittelfristigen Finanzplanung stark einschränkt und zu einer strengen Priorisierung der Maßnahmen zwingt.

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?

Die Bundesregierung führt keine der Frage entsprechende Statistik.

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?

Die Kosten des Gütertransports im Elbe-Korridor (Relation Hamburg-Tschechien) wurden ermittelt zu:

Bahn: 3,94 Cent/tkm,  
Binnenschiff: 1,57 Cent/tkm.

Darin sind die externen Kosten und Opportunitätskosten für die Bereiche Klimagase, Luftschadstoffe, Unfälle und Lärm enthalten.

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?

Nein. Gemäß der Untersuchung „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße“ liegen die Externen Kosten, bestehend aus Kosten für Klimagase, Luftschadstoffe, Unfälle und Lärm bei der Wasserstraße mit im Mittel 0,28 Cent/tkm unter denen der Bahn mit im Mittel 1,13 Cent/tkm.





