

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Michael Meister, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 14/7185 –

Vollendung des Saaleausbaues als Investition für die Zukunft

Vorbemerkung der Fragesteller

Zum Saaleausbau gibt es keine vernünftige Alternative. Mit einer Restinvestition von nur noch etwa 150 Mio. DM – die der Bund trägt – könnten mehr als 1 Mrd. DM Anlagevermögen nutzbar gemacht und die Voraussetzungen für die Entstehung von über 2000 Arbeitsplätzen und für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der Region ohne nennenswerte Schädigung der Umwelt geschaffen werden.

Wer solche Chancen nicht wahrnimmt, wird immer unterstützungsbedürftig bleiben und über die schlechte Einkommensentwicklung im Land klagen können. Das Vertrauen in die Entwicklung einer Region ist wesentliche Voraussetzung für Investitionen.

1. Welche Haltung nimmt die Bundesregierung zur Vollendung des Saaleausbaues, wie im Bundesverkehrswegeplan 1992 aufgeführt, ein?
2. Beabsichtigt die Bundesregierung bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes die Vollendung des Saaleausbaues erneut in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen?
3. Welche Ursachen haben dazu geführt, dass der Saaleausbau nicht bereits weiter fortgeschritten ist?
4. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen des Saaleausbaues auf die regionale Wirtschaft und die Arbeitsplatzsituation ein?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vorschläge zum Ausbau der Reststrecke der Saale, speziell der „Ökologischen Staustufe“?
6. Welche Potentiale für die Verlagerung von Gütertransporten auf das Binnenschiff sieht die Bundesregierung bei der Vollendung des Saaleausbaues?

Wegen des engen Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 bis 6 gemeinsam beantwortet:

Die Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Saale (von der Mündung in die Elbe bis Halle) ist mit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 als wirtschaftlich sinnvolle Maßnahme eingeschätzt worden. Allerdings geht mit einer solchen Maßnahme auch ein Eingriff in die Natur und Landschaft einher, dessen Ausgleich entsprechender Maßnahmen bedarf. Hierzu wurden bisher umfangreiche und daher zeitaufwendige Untersuchungen zur Eingriffsminimierung bzw. zu ökologischen Ausgleichsmaßnahmen geführt.

Im Rahmen der von der Koalition beschlossenen Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 92 wird bei den Wasserstraßen u. a. auch der erwogene Ausbau der Saale zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse durch eine Staustufe bei Klein Rosenberg erneut untersucht und bewertet. Die ökonomische Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung) und die ökologische Einstufung (Umweltrisikoeinschätzung) des Projektes werden zurzeit erstellt. Erst nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse und deren Erörterung können Aussagen über eine mögliche Einordnung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf des neu zu erstellenden Bundesverkehrswegeplans getroffen werden. Gleiches gilt für Fragen zu Verlagerungspotenzialen von Gütertransporten zur Binnenschifffahrt, zu Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft und zu Einschätzungen über ökologische Wirkungen der Staustufenlösung.