



Peter Hettlich

Sprecher der Arbeitsgruppe Ost
der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen
Mitglied des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Verkehr • Bauen • Wohnen

VBW 04/05

Position: Untersuchung „Priorisierung der BVWP-Projekte für das Bundeswasserstraßennetz“

21. September 2005

Hintergrund

Das Bundeskabinett beschloss bereits am 2. Juli 2003 eine Priorisierung der Wasserstraßenprojekte des Bundesverkehrswegeplanes. Dieser Prozess kommt jedoch aufgrund von Widerständen in Ministerien und Lobby nicht voran. In der Arbeitsgruppe Hochwasser der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen wurde angeregt, eine Priorisierung mit Unterstützung von Fachleuten und Vertretern aus Politik, Lobby und Verwaltung zu erarbeiten. Damit soll die interministerielle Abstimmung beschleunigt werden.

Gegenstand

Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist die Priorisierung von Binnenschiffahrtsprojekten vor dem Hintergrund der derzeitigen haushaltsbedingten Unterfinanzierung.

Für die Bundeswasserstraßen enthält der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ 25 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 7,2 Mrd. Euro. Davon sind sechs Projekte im Volumen von 660 Mio. Euro **neue** Maßnahmen, während der Rest aus dem vorhergehenden BVWP aus dem Jahr 1992 übernommen wurde.

Die von der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen in Auftrag gegebene Untersuchung „*Priorisierung Projekte BVWP-Binnenschiffahrt*“ wurde von Team Red Networks (Berlin) durchgeführt. Die Ergebnisse lassen sich folgendermaßen zusammenfassen.

Zur Ermittlung der maßgeblichen Fragestellungen wurden Positionen wesentlicher Akteure, die methodische Problematik des BVWP, systemtechnische Gesichtspunkte bezüglich des Zusammenwirkens Schiff/Wasserstraße, die Netzbeziehungen und vorhandenen Ausbauzustände analysiert.

Ergebnis

Die Studie weist auf grundlegende Mängel bei der Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes hin. Dazu zählt insbesondere eine Kritik an der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses.

Im Ergebnis der Priorisierung entstanden folgende Bewertungskategorien:

1 unverzichtbare Projekte:

Projekte in dieser Kategorie sind unverzichtbar oder werden bereits umgesetzt. Der Bedarf für diese Maßnahmen erscheint plausibel, besondere ökologischen Bedenken existieren nicht. Beispiele sind Nachregelungen am Mittelrhein und zweite Schleusen in Fankel und Zeltingen an der Mosel.

2a weitere wichtige Maßnahmen

Die Maßnahmen sind planerisch bereits weit fortgeschritten und/oder der Bedarf ist plausibel begründet. Ökologische Bedenken existieren nicht.

2b umzusetzende Maßnahmen, wenn bestimmte Voraussetzungen vorliegen:

Der Bedarf für ein Projekt in der Kategorie 2b erscheint plausibel begründet, aber vor dem Hintergrund ökologischer Probleme müssen planerische Voraussetzungen geschaffen werden. In diese Kategorie wurden beispielsweise Schleusenverlängerungen in Dörverden und Minden und Vertiefungen an der Mittelweser eingeordnet.

3 Maßnahmen, die weitere Untersuchungen erfordern:

Die Baureife von Planungen oder Maßnahmenvorschlägen für Projekte der Kategorie 1c liegt noch nicht vor, es besteht jedoch Bedarf oder es ist der Bedarf vor Ort mit hinreichender Sicherheit zu gewährleisten. In diese Kategorie wurden beispielsweise wegen unzulänglicher Bedarfsprüfungen und ökologischer Bedenken der Saalekanal bei Tornitz und der Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße eingeordnet.

4 Nachgeordnete Maßnahmen:

Der Bedarf erscheint plausibel; es existieren keine besonderen ökologischen Bedenken, aber Maßnahmen in den vorherigen Kategorien sind wichtiger. Beispielsweise zweite Schleusenkammern an der Mosel, u.a. in Koblenz, Lehmen und Müden, wurden – wegen geringerer Engpasswirkung – in die Kategorie 4 eingeordnet.

5 im Zweifel zurückzustellende Maßnahmen:

Alle weiteren Maßnahmen sind – solange keine weiteren Nachweise für wirtschaftlichen Bedarf und die ökologische Machbarkeit vorliegen – zurückzustellen. Vor allem

wegen eines bereits heute guten Ausbaustandards wurde beispielsweise die Vertiefung des Untermains in die Kategorie 5 eingeordnet.

Politische Bewertung

Die Ergebnisse stimmen weitgehend mit bisherigen Forderungen und Positionen von Bündnis 90/Die Grünen überein:

- Wir fordern vom Verkehrsministerium und seinen nachgeordneten Einrichtungen, die Umsetzung von Projekten mit unbestritten hohem Nutzen bei geringem Konfliktpotenzial voranzutreiben. Dazu zählen insbesondere „Flaschenhälse“, wie die zweiten Schleusen in Fankel und Zeltingen an der Mosel und einzelne Baumaßnahmen am Rhein, der „Hauptschlagader“ der Binnenschifffahrt in Deutschland.
- Der Donauabschnitt Straubing-Vilshofen wurde in die Priorisierungskategorie 2a eingeordnet, d.h. der Bedarf für dieses Projekt steht außer Frage. Vor dem Hintergrund des Bedarfs und der ökologischen Situation orientiert die Studie auf die Ausbauvariante A, wie es auch der Bundestag bereits beschloss.
- Die Studie bestätigt, dass die von Bündnis 90/Die Grünen seit langem geforderten transparenten Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit und ökologischen Verträglichkeit für umstrittene Projekte dringend nötig sind, z.B. den Bau des Saalekanals und den Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße.
- Zahlreiche weitere Projekte sind in ihrer Bedeutung nachrangig oder können im Zweifel zurückgestellt werden. Dies ist der Fall, wenn bereits ein angemessener Ausbauzustand erreicht ist, beispielsweise am Untermain, oder der Bedarf bislang überschätzt wurde, wie bei der Südumfahrung Berlin/Teltowkanal.
- Die Untersuchung bestätigt die von Bündnis 90/Die Grünen geübte Kritik an der mangelnden Transparenz, unzulänglichen Methodik und vagen Datenbasis der bisherigen Nutzen-Kosten-Untersuchungen des Bundesverkehrswegeplanes. Bündnis 90/Die Grünen werden ebenfalls in der Kritik bestätigt, dass zu wenige ökologische Aspekte im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt werden. Daraus leitet sich ein erhöhter Planungs- und Abstimmungsbedarf für viele Projekte ab.

Vor dem Hintergrund der Haushaltsmittel des Bundes sind im Planungszeitraum des Bundesverkehrswegeplanes allenfalls Projekte der Kategorien 1 und 2a umsetzbar. Nur im Falle von Untersuchungen, die die Wirtschaftlichkeit und ökologische Verträglichkeit von Wasserstraßenprojekten nachweisen, könnten weitere Projekte in ihrer Priorität steigen. In diesem Fall müsste angesichts der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel des Bundes voraussichtlich auch innerhalb der Kategorien 1 und 2a eine Priorisierung vorgenommen werden.

Die Untersuchung gibt einen Überblick über die verschiedenen, teilweise gegensätzlichen Interessenlagen beim Ausbau von Wasserstraßen. Durch die geführten Interviews werden die Konflikte herausgearbeitet. Dadurch werden auch die politische Brisanz der Priorisierung und der dringende Bedarf an einer Konsensfindung deut-

lich. Das beauftragte Gutachterbüro team red konnte eine nachvollziehbare Systematik zur Priorisierung der Wasserstraßenbauvorhaben des Bundesverkehrswegeplanes entwickeln. Die Bestandsaufnahme, die Kategorisierung und die Reihung der Projekte ist daher eine fachliche und politische Vorleistung für das Verkehrsministerium des Bundes und der weiteren einzubeziehenden Ressorts.

Jetzt kommt es darauf an, dass das Bundesverkehrsministerium endlich seine Aufgabe wahrnimmt und die Priorisierung durchführt. Verantwortungsvolle Verkehrspolitik muss verhindern, dass zahlreiche Projekte geplant, aber nicht realisiert werden und andererseits öffentliche Mittel für umstrittene, wertlose Projekte verschwendet werden.