



Peter Hettlich

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

Verkehr • Bauen • Wohnen

VBW 04/04

Hintergrundpapier: Planung des Saalekanals

Stand: 22. November 2004

1. Grüne Position zum Saalekanal

Die Kritik von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN am Bau des Saalekanals basiert im wesentlichen auf drei Aspekten:

- Der Saalekanal ist aus volkswirtschaftlicher Sicht fragwürdig. Kosten von 80 Mio € (lt. Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003) stehen einem geringen Bedarf gegenüber. Transportkapazitäten der parallelen Schienenrelationen sind dagegen nicht ausgelastet.
- Der Bau des Saalekanals würde die Forderungen nach dem Ausbau der Elbe verstärken.
- Der Saalekanal würde erheblich in den Grundwasserhaushalt eingreifen und damit den natürlichen Lebensraum des Biosphärenreservats „Mittlere Elbe“ beeinträchtigen.

2. Bundesverkehrswegeplan zum Saalekanal

Diese Bedenken wurden im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt, der am 2. Juli 2003 vom Bundeskabinett verabschiedet wurde.

- Fußnote 69 im BVWP 2003 fordert: „Der Ausbau ist abhängig vom Ergebnis der laufenden Untersuchungen“. Damit ist die Nutzen-Kosten-Analyse gemeint.
Eine weitere Bedingung für den Bau des Saalekanals sind „keine größeren Ersatzinvestitionsanteile“ (Fußnote 67). Das heißt, die Finanzierung muss im Wesentlichen durch Bundesinvestitionen in den Wasserstraßenbau erfolgen.

Nennenswerte EU- oder weitere Mittel kommen daher nicht in Frage.

- Fußnote 69 des BVWP 2003 fordert weiterhin „Die Dimensionierung des Saalekanals orientiert sich an der mittleren Abladetiefe der nicht ausgebauten, frei fließenden Elbe“. Diese Formulierung soll einer Überdimensionierung des Saalekanals und dem Druck auf eine Kanalisierung der Elbe vorbeugen.
- Fußnote 69 beinhaltet ebenfalls die Bedingung, dass „naturschutzfachliche Fragestellungen“ in die laufenden Untersuchungen einbezogen werden. Die Bedeutung dieser Formulierung ist umstritten. Wir verstehen darunter, dass die Naturverträglichkeit durch das zuständige Ressort auf Bundesebene zu prüfen ist.

Ergänzend wurde am 2. Juli 2003 durch das Bundeskabinett beschlossen, dass „die weitere Priorisierung der Bundeswasserstraßenvorhaben ... mit den Ressorts abgestimmt“ wird.

3. Erforderlicher Planungsablauf

Das Bundeskabinett hat mit dem BVWP 2003 einen „Vordringlichen Bedarf“ für den Saalekanal festgestellt, diesen jedoch durch die vorgenannten Bedingungen eingeschränkt.

Der erste planungsrechtliche Schritt für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ist das Raumordnungsverfahren. Der „Vorhabensträger“ – d.h. die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost bzw. das zugehörige Wasserstraßenneubauamt – beantragt die Aufnahme dieses Verfahrens. Die Raumordnungsbehörde eines Landes prüft die Raumwirksamkeit eines Projektes, insbesondere Nutzungs- und Umweltaspekte. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen müssen nicht Inhalt eines Raumordnungsverfahrens sein. Das Ergebnis dieses Verfahrens ist die so genannte landesplanerische Beurteilung. Sie hat jedoch ausschließlich orientierende Wirkung und ist weder für Behörden noch Private und Verbände verbindlich. Die Praxis zeigt, dass Raumordnungsverfahren i.d.R. den Vorhabensträgern eine Raumverträglichkeit, zumindest eine bedingte Raumverträglichkeit, bescheinigen.

Im nächsten Schritt beantragt der Vorhabensträger bei der Planfeststellungsbehörde ein Planfeststellungsverfahren. Sowohl Antragsteller als auch Genehmigungsbehörde ist die WSD Ost. Auch dies halten wir für sehr fragwürdig.

Beim Planfeststellungsverfahren werden detaillierter als beim Raumordnungsverfahren die Belange der Kommunen und der Betroffenen sowie Umweltauswirkungen untersucht und Kompensationsmaßnahmen erarbeitet. Das Ergebnis dieses Verfahrens ist der Planfeststellungsbeschluss, der gleichzeitig Baurecht darstellt und die Grundlage zur Enteignung überplanter Flächen ist. Erst zu diesem Zeitpunkt können Kommunen, Betroffene oder Naturschutzverbände klagen und den Baubeginn mit einem „vorläufigen Rechtsschutz“ aufhalten.

Nach Erarbeitung der Ausführungsplanung kann die Ausschreibung und Vergabe erfolgen. Parallel dazu erfolgen gegebenenfalls die „vorzeitigen Besitzeinweisungsverfahren“, d.h. die Enteignungsverfahren von überplanten Flächen.

4. Planungsstand und Zeitplan

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat Ende August 2004 die WSD Ost aufgefordert, ein Raumordnungsverfahren zu beantragen und die Unterlagen für dieses Verfahren zu erstellen. Der Verkehrsminister des Landes Sachsen-Anhalt begrüßte diesen Schritt öffentlich und fordert in diesem Zusammenhang den Ausbau der Elbe.

Zuständige Raumordnungsbehörde ist das Landesverwaltungsamt in Halle/Saale. Bislang fanden nur informelle Gespräche zwischen dem Vorhabensträger und der Raumordnungsbehörde statt. Ende dieses Jahres wird voraussichtlich die Antragskonferenz stattfinden, auf der Untersuchungsgegenstand, -umfang und -raum festgelegt werden. An Antragskonferenzen nehmen in der Regel ausgewählte Behörden - selten Naturschutzverbände - teil.

Daraufhin werden die Antragsunterlagen erarbeitet. Behörden sind gehalten, die Ihnen zur Verfügung stehenden Informationen, z.B. Biotopkartierungen, bereitzustellen. Dennoch werden für Umweltverträglichkeitsprüfungen im Rahmen von Raumordnungsverfahren normalerweise aktuelle Untersuchungen von mindestens einer Vegetationsperiode gefordert.

Liegen die Antragsunterlagen vor, wird das Raumordnungsverfahren eröffnet. Realistisch wäre eine offizielle Eröffnung im Herbst 2005. Raumordnungsverfahren dauern – wenn sie nicht unterbrochen werden – ein halbes Jahr. Mit der landesplanerischen Beurteilung ist daher frühestens im Frühjahr 2006 zu rechnen.

Es muss befürchtet werden, dass am Ende des Raumordnungsverfahrens eine politische – keine fachliche – Entscheidung steht. Die diesbezüglichen Aussagen der Landesregierung lassen eine Vorwegnahme des Ergebnisses vermuten. Nach Erfahrungen mit anderen Verkehrsprojekten wird sich vermutlich eine „bedingte“ Raumverträglichkeit des Saalekanals ergeben.

Nach einem Zeitplan des BMVBW ist mit dem Planfeststellungsverfahren bis 2009, der Ausführungsplanung bis 2011 und der Ausschreibung und Vergabe bis 2013 zu rechnen.

5. Politische Bewertung

Die Forderungen des BVWP sind nicht erfüllt.

- Das Ergebnis einer „neuen“ Studie zum Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde bereits bekannt gegeben. Diese Studie wurde jedoch noch nicht veröffentlicht. Gutachter ist – wie bei den vorangegangenen Studien – die Firma PLANCO. Neue Ergebnisse waren von daher nicht zu erwarten. Von einer erneuten Prüfung – wie im BVWP 2003 vorgesehen – kann nicht die Rede sein.
- Die aktuell vorgesehene Dimensionierung des Kanals und die Wechselbeziehung mit der Elbe sind derzeit unbekannt.
- Die „naturschutzfachlichen Fragestellungen werden zunächst im Rahmen des Raumordnungsverfahren aufgegriffen und mit dem folgenden Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung vertieft“ (lt. Schreiben des BMVBW an das BMU). Dies ist jedoch eine Selbstverständlichkeit im Verwaltungsrecht und kann nicht die Intention für die Formulierung der Fußnote 69 im BVWP 2003 gewesen sein.

Der Beschluss zur Priorisierung der Wasserstraßenbauprojekte wurde noch nicht umgesetzt. Die Planungsreserve übersteigt die Finanzierungslinie, die dem BVWP 2003 zugrunde gelegen hat, um das 4,7fache. Die aktuelle Mittelfristplanung des Bundes kann jedoch selbst diese Finanzierungslinie nicht halten. Das heißt, dass aus jetziger Sicht maximal 20% der Investitionskosten für Wasserstraßenprojekte des „Vordringlichen Bedarfs“ bis 2015 tatsächlich abgedeckt werden können. Um Planungskosten für Projekte zu vermeiden, die ohnehin nicht realisiert werden können, muss der Kabinettsbeschluss schnellstmöglich umgesetzt werden.

6. Fazit

Die Bedenken von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit, auf den Zusammenhang mit dem Ausbau der Elbe sowie auf die Umweltverträglichkeit bestehen weiter. Die Finanzierbarkeit des Projekts bleibt ungeklärt.

Das bevorstehende Raumordnungsverfahren ist lediglich geeignet, die von uns aufgeworfenen Bedenken zu thematisieren. Es wird jedoch kaum in der Lage sein, diese Bedenken auszuräumen. Vielmehr wird es voraussichtlich politisch beeinflusst und mit einer politischen Entscheidung beendet. Das Raumordnungsverfahren besitzt keinerlei Verbindlichkeit und kann die Frage der Finanzierung nicht lösen. Die unsererseits geäußerten Bedenken müssen vor dem Raumordnungsverfahren ausgeräumt werden.