



Infrastrukturplanung

Die Zukunft der Bundeswasserstraßen

Kurz vor Ostern veröffentlichte das Verkehrsministerium seinen Entwurf zum „Bundesverkehrswegeplan 2030“ (BVWP) und den dazugehörigen Umweltbericht mit mehr als einem halben Jahr Verspätung. Der BVWP stellt verkehrspolitische Weichen für den Zeitraum 2015 bis 2030. Er ist ein zentrales Element der Infrastrukturplanung, denn auf ihm fußen die vom Bundestag zu verabschiedenden Ausbaugesetze für Straße, Schiene und Wasserstraßen mit Bedarfsplänen für den jeweiligen Verkehrsträger.

Nur wenige Tage nach dem Bekanntwerden des Entwurfs sah sich Verkehrsminister Dobrindt (CSU) heftiger Kritik ausgesetzt. Allen voran griff ihn Umweltministerin Hendricks (SPD) öffentlich an, weil der Entwurf ein mit den anderen betroffenen Ressorts der Bundesregierung nicht abgestimmter Alleingang ist. Fasst man die Einwände der Ministerkollegin, anderer Politiker und Verbände zusammen, so wird gegen den BVWP-Entwurf eingewandt, dass ein strategisches Ziel der Infrastrukturentwicklung anhand der aufgenommenen Projekte nicht zu erkennen sei, dass er die Klima- und Umweltziele der Bundesrepublik verfehle, dass er die Verkehrsverlagerung von der Straße auf Bahn und Schiff nur halbherzig anstrebe, dass er eine „Grabbeltkiste“ mit Autobahnbauvorhaben sei, dass er Alternativen zu kostenintensiven Großprojekten unberücksichtigt lasse und dass er angesichts der zu erwartenden Einnahmen des Bundes eine Finanzierungslücke von rund 30 % des angesetzten Finanzbedarfs habe.

Das Finanzvolumen des BVWP ist allerdings beachtlich: 264,5 Milliarden Euro sollen in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Von diesem Betrag sind 49,4 % für die Straßen vorgesehen; 41,3 % für die Schiene und gerade einmal 9,3 % für die Wasserstraßen. Von dem Gesamtbetrag werden 69 % für den Erhalt der bestehenden Verkehrswege benötigt, ohne dass damit die flächendeckende Sanierung der lange vernach-

Netzkategorisierung unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030



Kategorisierung der Wasserstraßen im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrsministeriums

me von Projekten in den BVWP ist das positive Ergebnis einer Nutzen-Kosten-Analyse. Nur, wenn die in Geld ausgedrückten positiven und negativen Projektauswirkungen einen Überschuss über die Investitionskosten ergeben, gibt es grünes Licht. Zwar werden umweltfachliche, raumordnerische und städtebauliche Kriterien in bestimmten Fällen mit herangezogen, sie stehen aber nicht im Mittelpunkt.

Bei den Wasserstraßen bleiben Nutzungen wie der

lässigten Infrastruktur möglich wird. Das Ministerium will sich deshalb auf „Hauptachsen“, „Knotenpunkte der Verkehrsnetze“ und „großräumig bedeutsame Projekte“ konzentrieren. Von den Mitteln für Aus- und Neubau sind 87 % für solche Projekte vorgesehen.

Nicht nur den Kritikern, sondern auch dem Verkehrsministerium ist klar, dass es eine große Finanzierungslücke gibt. Um sie zu schließen, setzt es im BVWP auf den „Ausbau der Nutzerfinanzierung“ und „die stärkere Einbindung von privatem Kapital bei Investitionen des Bundes“. Außer Betracht bleiben bei dieser Vorstellung alle Analysen von Ökonomen, die begründen, dass durch die privatwirtschaftliche Finanzierung öffentlicher Aufgaben zwar kurzfristig mehr Projekte durchgeführt werden können, dass aber langfristig höhere Kosten anfallen als bei einer staatlichen Finanzierung.

Das wesentliche Kriterium für die Aufnah-

Sport- und Freizeitgebrauch oder die Ausflugs- und Passagierschiffahrt von vornherein ganz außer Betracht. Alle Projekte, deren Realisierung wahrscheinlich ist, sind im sogenannten Kernnetz angesiedelt und dienen allein der Förderung des Güterverkehrs. Von einigen wird auch die Sport- und Freizeitschiffahrt etwas haben. Beispiele sind der Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße, des Küstenkanals, des Elbe-Lübeck-Kanals und der Elbe oberhalb Geesthacht. Außerhalb des Kernnetzes ist es die zum „weiteren Bedarf“ zählende Spree-Oder-Wasserstraße, an der aber vermutlich nur gebaut wird, wenn es zum Teil eine Fremdfinanzierung gibt. Für den Erhalt des gesamten Bundeswasserstraßennetzes sieht der BVWP hingegen keine Mittel vor. Für die „sonstigen Wasserstraßen“ und damit für Reviere wie Schlei oder Eider, für die Nebenflüsse der Tidenelbe und ebenso für viele Binnenreviere bleibt die Zukunft also düster.

Die Originalgrafiken und weitere Infos finden Sie im Internet unter www.bvwp2030.de