



## Wortprotokoll der 85. Sitzung

### Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 7. November 2016, 17:00 Uhr  
10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1  
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus  
Raum 3.101 (Anhörungsraum)

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### Einziges Tagesordnungspunkt

Seite 3

Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

BT-Drucksache 18/9527

#### Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

#### Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Tourismus

Haushaltsausschuss

#### Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

#### Berichtersteller/in:

Abg. Matthias Lietz [CDU/CSU]

Abg. Gustav Herzog [SPD]

Abg. Herbert Behrens [DIE LINKE.]

Abg. Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

### Anlage Stellungnahmen

Seite 18

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lenkert, Ralph Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



### **Einzigster Tagesordnungspunkt**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

### **Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes**

#### **BT-Drucksache 18/9527**

**Vorsitzender:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Gäste! Recht herzlich willkommen zu der 85. Sitzung unseres Ausschusses mit einer weiteren öffentlichen Anhörung. Das ist heute die dritte Anhörung zum Bundesverkehrswegeplan und den dazugehörigen Ausbaugesetzen. Am kommenden Mittwoch folgt noch eine vierte Anhörung, in der es um das Fernstraßenausbaugesetz geht.

Zu unserer jetzigen Anhörung darf ich Sie alle – und besonders die Sachverständigen, die unserer Einladung gefolgt sind – recht herzlich begrüßen. Ich begrüße Herrn Diplom-Volkswirt Peter Rieken von der PLANCO Consulting GmbH, Frau Antje Schumacher-Bergelin von ver.di, Herrn Eberhard Weiß vom Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen, Herrn Magnus Wessel, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, und Herrn Staats vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt. Recht herzlich willkommen bei uns! Wir dürfen uns erst einmal für die schriftlichen Stellungnahmen bedanken, die als Ausschussdrucksachen vorliegen und öffentlich zugänglich sind. Sie können auch im Internet abgerufen werden.

Die Anhörung soll wie folgt ablaufen: Wir werden auf Eingangsstatements verzichten und gleich mit der Fragerunde beginnen. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, jeweils zwei Fragen an maximal zwei Sachverständige richten. Aufgrund eines Beschlusses der Obleute stehen den Abgeordneten bis zu drei Minuten Redezeit zur Verfügung; dann folgt direkt die Antwort.

Ich weise darauf hin, dass auch über diese öffentliche Anhörung ein Wortprotokoll erstellt wird, das ebenfalls öffentlich zugänglich gemacht wird und auch im Internet abgerufen werden kann. Ich sehe hierzu keine Fragen, sodass wir direkt in das Thema einsteigen können.

Wir haben das Ende der Anhörung um spätestens 18.30 Uhr vorgesehen. Angesichts der letzten Anhörungen denke ich, dass wir das auch hinbekommen werden.

Abg. **Matthias Lietz** (CDU/CSU): Zu Beginn möchte ich darauf hinweisen, dass wir in den vorherigen Anhörungsrunden zu den Fernstraßen und Schienenwegen immer vorangestellt haben, wie wir zu der jeweiligen Darstellung und Beurteilung gekommen sind. Meine beiden Fragen gehen an Herrn Rieken. Die erste Frage bezieht sich darauf, welche maßgeblichen Nutzeffekte oder Einflussgrößen bei der Bewertung der Wasserstraßenprojekte aus der Sicht der Experten Vorrang gehabt haben. Welchen Vorteil bringen Infrastrukturverbesserungen, und wie ist das in der Beurteilung berücksichtigt worden?

Was die zweite Frage angeht, sind wir von Beschäftigten bzw. vonseiten der Industrie in der Nähe der Bundeswasserstraßen oft darauf angesprochen worden, wie in der Bewertungsmethodik bei den Infrastrukturprojekten vor Ort vorgegangen wird. Wie haben sie Berücksichtigung gefunden? Und insbesondere: Welche Auswirkungen hat das auf die Beschäftigungssituation vor Ort?

**Vorsitzender:** Bevor Sie das Wort erhalten, Herr Rieken, noch ein Hinweis für das Protokoll: Offiziell entschuldigt ist Frau Daniela Ludwig.

**Peter Rieken** (PLANCO Consulting GmbH): Ich beginne mit der Antwort auf die zweite Frage, weil sie vielleicht etwas weniger komplex ist. Beschäftigungswirkungen haben in den letzten Bundesverkehrswegeplanungen und in den Bewertungen zumindest nach außen hin in der Diskussion immer eine relativ große Rolle gespielt, für die Nutzen-Kosten-Verhältnisse und für die Einstufung der Projekte allerdings auch in den letzten Runden schon weniger. Das war eigentlich mehr das öffentliche Thema.

Eine ganz kurze und konkrete Antwort darauf, warum das diesmal nicht mehr der Fall war: Die Verkehrsprognosen und die Rahmenprognosen zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik bis zum Jahr 2030 sehen das Arbeitskräftepotenzial in Deutschland als hemmenden Faktor. Es ist also genau andersherum: Es geht nicht mehr darum, dass wir zu wenig Arbeitsplätze haben, sondern es geht darum, dass wir zu wenig



Beschäftigte, insbesondere qualifiziert ausgebildete Beschäftigte, haben werden. Das heißt, wir haben konkret in der Strukturdatenprognose bzw. in der räumlichen Prognose in den Regionen, wo im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ein geringeres Erwerbspersonenpotenzial gesehen wird, ein geringeres Wirtschaftswachstum. Vor diesem Hintergrund macht eine Nutzenkomponente "Beschäftigungswirkung" oder „Arbeitslose in Jobs bringen“ keinen Sinn mehr.

Das war kurz und knapp der ausschlaggebende Grund. Es gab auch früher schon immer methodische Diskussionen, inwieweit es sich wirklich um neue Arbeitsplätze handelt oder nur um die Verlagerung von einer Region in die andere und wie man das wertet. Aber in dieser Komplexität müssen wir das nicht behandeln.

Die erste Frage ist sehr komplex. Es gibt ein Handbuch zur Bundesverkehrswegeplanung; ich weiß nicht, in der wievielten Auflage. Mit der Beschreibung der einzelnen Nutzenkomponenten könnte ich jetzt locker anderthalb Stunden füllen, aber damit wäre keinem gedient. Für die Wasserstraßen – das muss man ganz klar sagen – ist, was die harten ökonomischen Effekte angeht, in erster Linie die Transportkostensparnis das A und O. Sie bemisst sich an der höheren Abladetiefe auf Kanälen oder Flüssen – sprich: daran, dass man ein Schiff höher belädt – und am ersparten Energietreibstoff, Personal und Ähnlichem. Das ist, wenn Sie so wollen, das alte ökonomische Prinzip, die gleiche Leistung mit weniger Ressourceninput abzuwickeln und damit der verladenden Wirtschaft und letztendlich uns allen einen Produktivitätsvorteil zu verschaffen, der sich wiederum in einem gesteigerten Wirtschaftswachstum auswirken soll.

Es gibt eine Reihe von Komponenten darüber hinaus, die sicherlich immer eine große Rolle in der Diskussion spielen, zum Beispiel die Umweltwirkungen. Das sind bei einer Wasserstraße in erster Linie die Abgaswirkungen. Auch da gibt es allerdings meistens einen positiven Effekt, indem, wie ich schon sagte, der gleiche Output an Transportleistungen mit geringerem Input, insbesondere Dieselöl, und entsprechend geringerem CO<sub>2</sub>-Ausstoß und sonstigen Emittenten abgewickelt werden kann. Das wirkt sich in aller Regel positiv aus.

Darüber hinaus spielen bei einigen Maßnahmen wiederum Verkehrsverlagerungen eine Rolle, die in der öffentlichen Diskussion immer sehr vorrangig behandelt werden, wobei wir aber in der Methodik – nicht nur bei der Binnenschifffahrt, sondern generell bei allen Verkehrszweigen – nicht zwischen guten und bösen Transportkostensparnissen unterscheiden. Für einen Ökonom ist ein ersparter Euro ein ersparter Euro, und wenn er bei der Binnenschifffahrt eingespart wird, ist das nicht besser oder schlechter als bei der Verlagerung von Lkw-Verkehr oder – sogar das gibt es manchmal – bei der Verlagerung von der Bahn. Sie ist zwar nicht unbedingt politisch gewollt, aber auch das soll es ja im wirtschaftlichen Leben geben. Letztendlich wirkt es sich immer dann nutzensteigernd aus, wenn es als geringerer Ressourceneinsatz in der Kalkulation berücksichtigt werden kann.

Grundsätzlich gibt es noch eine Reihe von weiteren Verlagerungswirkungen, bei der Verkehrssicherheit angefangen bis zu Lärm und Sonstigem. Aber man kann es letztendlich herunterbrechen: Über 80 Prozent – meist sogar noch mehr – der Nutzen generiert die Transportkostensparnis durch eine bessere Auslastung, teilweise bei zweiten Schleusen bzw. Schleusenketten oder durch die Vergrößerung von Schleusen. Bei der Schiffswartezeitenverminderung sind es die Zeiteffekte, die sich aber letztendlich in ähnlichen Positionen auswirken. – So weit zunächst von meiner Seite dazu.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Meine beiden Fragen gehen an Frau Schumacher-Bergelin, und zwar mit folgender Vorbemerkung verbunden: Wir haben bei der Vorstellung des Bundesverkehrswegeplans von vielen Verbänden gehört, dass jetzt eigentlich alles schön und gut ist und dass sich alle freuen, dass viele Projekte in den Plan Eingang gefunden haben. Wir wissen aber auch, dass eine ganze Reihe von Maßnahmen im derzeit geltenden Bundesverkehrswegeplan bereits im vorangegangenen Plan enthalten war. Fast die Hälfte der aufgenommenen Projekte, die eigentlich bis 2015 realisiert werden sollten, sind aus dem geltenden Bundesverkehrswegeplan übernommen worden. Die Gründe sind übergreifend von den verschiedenen Verbänden zu erfahren gewesen, die in diesem Bereich tätig sind, egal ob Arbeitnehmer- oder Arbeitgebervertreter



oder von Unternehmerseite. Es fehlen Planungs-kapazitäten und auch Baukapazitäten.

Daher ist meine Frage an Sie, Frau Schumacher-Bergelin: Damit wir 2030 nicht wieder in einer Ausschusssitzung der Frage nachgehen müssen, wie viele Projekte nicht verwirklicht worden sind, würde ich gerne heute schon wissen, welche Kapazitäten notwendig sind, um das, was jetzt im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten ist, realisieren zu können. Haben Sie sich einmal damit befasst und abgeschätzt, wie hoch der Personalbedarf ist und inwieweit Änderungen hinsichtlich der Kapazitäten notwendig sind?

Ein zweiter Punkt: Wir haben auch erfahren, dass es aufgrund der Personalsituation in der WSV eine Zunahme der Vergaben gegeben hat, was wir immer kritisiert haben. Denn wir wollen, dass die WSV selbst in der Lage ist, möglichst viel zu machen, damit nicht so viele Aufträge an Dritte vergeben werden müssen; wir sind der Meinung, dass dies ein Einstieg in die Privatisierung ist.

Das sind meine beiden Fragen. Was muss an Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden, um diese ehrgeizigen Ziele, die man sich vorgenommen hat, auch wirklich zu erreichen?

**Antje Schumacher-Bergelin** (ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft): Zu den Fragen von Herrn Behrens: Wir haben festgestellt, dass die Projekte im letzten Bundesverkehrswegeplan nur zur Hälfte umgesetzt werden konnten, aufgrund der Tatsache, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung seit 1993 jede dritte Stelle eingebüßt hat. Für die neuen Projekte, wenn sie denn umgesetzt werden sollen, sind bei dem derzeitigen Personalbestand von knapp 12.000 Beschäftigten weitere Beschäftigte notwendig, um die Aufgaben erledigen zu können. Zurzeit sind die Vorhaben und Projekte nicht mit entsprechenden Personalkapazitäten hinterlegt. Das wäre auch eine unserer Forderungen, um deutlich zu machen, welche Projekte überhaupt umgesetzt werden können.

Wir sagen, dass mindestens 500 bis 1.000 Beschäftigte zusätzlich notwendig wären, um die bereits anvisierten Projekte zum Laufen zu bringen. Dabei geht es nicht nur um Ingenieure, sondern auch um Beschäftigte im mittleren Dienst, zum Beispiel in den Bauhöfen.

Derzeit gibt es schon entsprechende Möglichkeiten, anhand eines Bauleitungsmodells, das aber zurzeit nicht umgesetzt wird, den Personalbedarf zu ermitteln. Auch das ist die Krux, die wir in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sehen: dass die notwendigen Personalkapazitäten nicht erhoben bzw. vorgehalten werden. Wir haben von Kolleginnen und Kollegen Beschäftigten in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gehört, dass teilweise nur 70 Prozent der Stellen in den einzelnen Ämtern besetzt sind.

Zur zweiten Frage nach der Zunahme der Vergaben: Es hat Zunahmen bei den Vergaben, insbesondere an Ingenieurbüros, gegeben. Die Größenordnung ist uns zurzeit nicht konkret bekannt. Aber die Kolleginnen und Kollegen haben uns gesagt, dass auch für die Vergaben Beschäftigungspotenzial zur Überprüfung und Kontrolle bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorgehalten werden muss. Schon daran fehlt es, sodass weniger Vergaben erfolgen können.

Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geht nicht recht voran, aber das ist ein anderes Thema. Darauf kommen wir vielleicht bei einer weiteren Frage zurück.

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Ein herzliches Wort des Dankes an die Sachverständigen, dass Sie schriftliche Stellungnahmen abgegeben haben, und durch die Bank weg unser Vorhaben sehr positiv sehen und es begrüßen. Wir als Koalitionspartner haben auch eine Zusage aus dem Koalitionsvertrag eingehalten, nämlich die Wasserstraße mit den anderen Verkehrsträgern gleichzustellen, indem wir ein eigenes Ausbaugesetz für die Wasserstraßen schaffen.

Das Positive ist aber in der einen oder anderen Stellungnahme auch mit einem kleinen Aber verbunden. Das bezieht sich darauf, ob die Maßnahmen ausreichend bzw. durchfinanziert sind und wie es mit Personal, Planung und Umweltfragen aussieht.

Ich richte meine erste Frage an Herrn Staats. Die Anpassung der Fahrrinne im Mittelrheintal hat mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis in der Größenordnung von 30 mit den höchsten Nutzen-Kosten-Faktor im gesamten Bundesverkehrswegeplan. In den letzten Wochen gab es Zeiten, in denen der Rhein etwas weniger Wasser führte. Vielleicht können Sie beschreiben, wie wichtig es



wäre, dass diese Fahrrinnenanpassung vorgenommen wird.

Vielleicht können Sie auch aus Ihrer Sicht zu der Kritik der Umweltverbände, dass diese Fahrrinnenanpassung ein erheblicher Eingriff sei, zwei, drei Sätze sagen. Aber wichtiger wäre mir, dass Sie als Nutzer dieser Wasserstraße, der wichtigsten Binnenwasserstraße, die wir haben, etwas sagen.

Meine zweite Frage geht an Herrn Weiß vom BÖB. Die Planungszeiträume bei Wasserprojekten sind enorm. Die Häfen sind am ehesten von Nutzungskonflikten betroffen. Welche Maßnahmen könnten Sie sich vorstellen, damit die Planungszeiträume etwas verkürzt werden? Ist da mehr Öffentlichkeitsarbeit ausreichend, oder müssten wir mehr in dieser Hinsicht tun? Ich weiß nicht, ob Sie die Frage beantworten können. Wir haben so wenige Möglichkeiten; deshalb muss man das zusammenpacken. Stichwort Präklusion: Heißt das, dass es in Zukunft noch schwieriger für uns wird, Projekte zu realisieren, wenn erst im Laufe des Verfahrens immer wieder neue Kritikpunkte eingeführt werden? Was könnten wir da als Gesetzgeber tun?

**Martin Staats** (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.): Die Fahrrinnenvertiefung im Mittelrhein ist sicherlich ein für die Binnenschifffahrt eminent wichtiges Vorhaben, das sich im Bundesverkehrswegeplan wiederfindet, wie Sie schon gesagt haben, mit einem der höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnisse überhaupt. Auch Sie kommen aus einem Bundesland, das ein Rheinanlieger ist. Sie wissen, dass der Kauber Pegel fast die gesamte Rheinschifffahrt bestimmt. Wir haben auch in diesem Jahr wieder das Phänomen, dass wir eine relativ lang anhaltende Niedrigwasserperiode haben, was die Binnenschifffahrt betrifft. Das ist nichts, was wir nicht kennen. Die Binnenschifffahrt ist ein Verkehrsträger, der witterungsanfällig ist und der natürlich erheblichen Umwelteinflüssen ausgesetzt ist. Das ist aber auch nichts, womit wir nicht umgehen können.

Gleichwohl ist es natürlich für die Binnenschifffahrt eminent wichtig, diese Fahrrinnenanpassung am Mittelrhein vorzunehmen. Ich möchte es ganz plastisch schildern: Wir operieren mit sehr unterschiedlichen Schiffsgrößen. Stellen Sie sich vor, dass wir teilweise über 300, 400 oder auch

mehr Tonnen mehr mitnehmen können, und zwar bei gleichen Personalkosten, Betriebskosten und bei gleichem Gasölverbrauch. Die Werte schwanken nicht so wesentlich. Das heißt natürlich dann auch, dass bei dem, was wir einsetzen, die Umweltverträglichkeit gegeben ist; denn mehr Schadstoffe oder Emissionen entstehen nicht. Insofern ist das sicherlich ein Paradeprojekt, das nicht nur für die Binnenschifffahrt wichtig ist, sondern, wie ich finde, auch einen hohen gesellschaftlichen Nutzen hat.

**Eberhard Weiß** (Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.): Herr Herzog, Sie haben schon gesagt, dass wir Sie gelobt haben. Dann brauche ich das nicht mehr zu machen. Wir sind in Sachen Wasserstraßen noch nie so weit gewesen, wie wir jetzt sind. Das muss man ohne weiteres sagen. Ich nenne den Infrastrukturbericht, den Bundesverkehrswegeplan und diesen Gesetzentwurf. Was das Gesetz nicht kann – das steht auch ehrlich drin –, ist, dass es keine rechtliche Durchsetzungskraft entfalten kann. Das ist der Punkt. Damit kommen wir zu dem Punkt, den auch Herr Behrens angesprochen hat. Es geht eigentlich um die Umsetzung.

Lassen wir einmal die große Keule Planungsrecht komplett weg. Das ist politisch eine andere Geschichte. Es ist eine grundsätzliche Frage, wie man öffentliche Infrastrukturmaßnahmen durchsetzt. Aber wir können bei Einzelmaßnahmen durchaus innovativ vorgehen. Was das Gesetz betrifft, so wünsche ich mir einfach, dass der politische Wille, der sich in diesem Gesetz niederschlägt, auch ankommt. Das ist das eine. Ich könnte mir auch vorstellen, dass wir durch standardisierte Baumaßnahmen im Bereich der Planung, Genehmigung, auch bei der Vergabe und bei der Ausschreibung, schlankere Abläufe bekommen. Da wären innovative Überlegungen angesagt. Dann stellt sich auch die Frage, ob es immer die große Keule Planfeststellung sein muss. Vielleicht gibt es auch Vorhaben, die wir eine Nummer kleiner konzipieren könnten. – Klar, Frau Dr. Wilms, Sie schütteln den Kopf. Trotz alledem stellt sich bei dem einen oder anderen Vorhaben die Frage – die Frage ist berechtigt; das hören wir auch von anderen Seiten –, ob es vielleicht nicht eine Nummer kleiner geht.

Dann greife ich noch einen Halbsatz auf. Wenn es gar nicht anders geht, dann stellt sich schon die



Frage, ob man bei dem Vorhaben in der jetzigen Form bleibt oder ob wir das Vorhaben, wenn wir es modifizieren, eher schultern können. Auch da wären eine genauere Betrachtungsweise und mehr Innovation angesagt.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Damen und Herren Sachverständige, ich fange einmal mit den leichteren Übungen an. Ich habe eine Frage an Herrn Wessel. Wir haben schon heute Morgen über das Grundkonzept des Bundesverkehrswegeplans diskutiert. Wir haben uns dem Thema Schiene genähert. Wir haben heute Morgen auch festgehalten, dass dieser Bundesverkehrswegeplan eigentlich eine Aufzählung von Projekten ist. Nach Auffassung der grünen Fraktion fehlt eine realistische Gesamtnetzbeurteilung, bei der das Ineinandergreifen von Straßen, Schienen und Wasserwegen berücksichtigt wird und deren Stärken sinnvoll miteinander verknüpft werden. Darum die Frage an Sie, Herr Wessel: Welche Projekte im Vordringlichen Bedarf könnten Sie überhaupt benennen, die in irgendeiner Form in so einen Netzcharakter hineinpassen könnten? Wo ist es Ihrer Ansicht nach sinnvoll, das Netz zukünftig weiter zu ertüchtigen, im Kern zu erhalten, bzw. wo ist es sinnvoll, das Netz zukünftig weniger intensiv zu erhalten oder auch sogar, auch wenn es Herrn Staats und Herrn Weiß vielleicht nicht gefällt, zu renaturieren? Das wäre die erste Frage.

Bei meiner zweiten Frage muss ich noch einmal in mich gehen und fragen, ob ich das eben so richtig verstanden habe. Die Frage geht nämlich an Herrn Rieken von PLANCO. Habe ich richtig verstanden, dass Sie in diesen ganzen tollen Berechnungen, die uns irgendwann einmal vorgelegt werden, unter Umweltauswirkungen nur Luftschadstoffminderungen verstehen? Das heißt, dass alles, was CO<sub>2</sub> ist, also nicht formal als Luftschadstoff gilt, aber eine Klimawirkung hat, zur Seite gelegt und nicht betrachtet wird? Darüber hätte ich gerne eine Aufklärung.

**Magnus Wessel** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Auch aus unserer Sicht haben wir tatsächlich einen Riesenschritt nach vorne getan. Die Punkte, bei denen wir noch keinen Schritt nach vorne getan haben, betreffen die gesamtverkehrliche Betrachtung. Das zeigt sich auch in den Anhörungen. Wir haben die Verkehrsträger wieder munter voneinander

getrennt. Wir diskutieren hier nur über die Bundeswasserstraßen. So sieht natürlich kein Konzept für die verkehrliche Zukunft Deutschlands aus. Eine vernünftige Verkehrskonzeption muss vielmehr letzten Endes eine gut miteinander verflochtene Gesamtbetrachtung des Verkehrsnetzes sein. Da gibt es in der Tat Punkte, bei denen sich noch ein bisschen nachbessern lässt.

Frau Dr. Wilms, andersherum fällt der Blick etwas einfacher. Wenn ich mir die Liste anschau, dann fällt natürlich sehr schnell solch ein Vorhaben wie der Elbe-Lübeck-Kanal ins Auge, wobei man sich fragt, ob der Kanal im Vergleich zum Rhein und zu anderen Flüssen der zentrale Verkehrsträger Deutschlands ist, der unbedingt in den Bedarf hineingenommen werden muss. Er hat sicherlich fantastische kulturhistorische Werte und eine große Wirkung für die regionale Wirtschaft und ist ein bedeutendes touristisches Ziel. Ich habe diesbezüglich aber offene Fragen, zumal auch die Berechnungsgrundlage zeigt, dass dort viel Geld investiert werden muss, aber wenig Geld eingenommen wird. Ich glaube, darüber muss man noch einmal nachdenken.

An anderen Stellen des Gesetzes scheinen im Verlauf der Zeit, in der dieses Gesetz entstanden ist, die neuesten Entwicklungen noch nicht angepackt worden zu sein. Bei der Donau diskutieren wir schon längst nicht mehr über die A-Variante, die auch vom BUND gegenüber anderen Varianten bevorzugt wird, sondern wir reden eigentlich schon über eine A-Plus-Variante. Insofern müsste man den Gesetzentwurf vielleicht nachbessern. Es ist etwas schwierig, auf laufende Diskussionen in dieser Form Einfluss zu nehmen.

Es gibt noch eine Reihe von anderen Vorhaben. Auf die Flussvertiefung will ich im Detail gar nicht eingehen; das kann man vielleicht später diskutieren. Ich will auch nicht alle Stellungnahmen hier wiederholen, die wir vor Gericht oder an anderen Stellen vorgetragen haben. Klar ist: Flussvertiefungen haben immer gravierende ökologische Schäden zur Folge. Man muss sehr genau abwägen, was da passiert. Wenn ich mir mit Blick auf die Ems eine Bemerkung erlauben darf: Auch da wird wieder versucht, Fakten zu schaffen, die die mühsam errungenen Konsense, die mit dem Masterplan 2050 schon da sind, ausdrücklich gefährden. Da müsste es an einigen Stellen Nach-



besserungen geben. Ich hoffe, damit die Frage einigermaßen beantwortet zu haben.

Gerade die Häfen spielen als Logistikknotenpunkte der Zukunft eine wichtige Rolle. Ein integriertes Hafenkonzzept wäre nicht nur für die Seehäfen gut, sondern insgesamt etwas, was den weiteren Planungen sehr gut getan hätte. Aber: Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen. Ich hoffe, dass wir da noch ein paar Schritte weiterkommen.

**Peter Rieken** (PLANCO Consulting GmbH): Ich denke, ich kann mich kurzfassen. Ihnen, Frau Wilms, ist wie jedem anderen, der die Unterlagen zum BVWP und die PRINS-Auswertung kennt, bekannt, dass CO<sub>2</sub> selbstverständlich eine zentrale Rolle spielt. Ich habe mich eben vielleicht zu lax ausgedrückt, aber ich denke, die Frage beantwortet sich von selbst. Selbstverständlich ist das eine wichtige Nutzenkomponente, die entsprechend berücksichtigt worden ist.

Abg. **Matthias Lietz** (CDU/CSU): Ich habe zwei Fragen an Herrn Rieken, die unmittelbar miteinander zusammenhängen. Es handelt sich um die Frage der Projektbewertung. Wir sind bei den verschiedensten Projekten immer wieder zu potenziellen Bedarfen gefragt worden. Rechts und links der Transportlinien der Wasserstraßen werden Bedarfe aufgezeigt. Wie haben Sie sie berücksichtigt, bzw. haben Sie sie nicht berücksichtigt? Daran schließt sich an: Wenn Sie sie nicht berücksichtigt haben, was sind denn mögliche gute Begründungen – das ist die zweite Frage –, um Transporte auf die Wasserstraßen zu verlagern?

**Peter Rieken** (PLANCO Consulting GmbH): Ihre Fragen haben es schon in sich, gerade die zweite Frage. Fangen wir mit den Transportpotenzialen links und rechts der Wasserstraßen an. Grundsätzlich ist es so, dass das ganze System der Bundesverkehrswegeplanung und der Projektbewertung ein integriertes Verfahren ist; sprich: Wir haben eine zentrale Verkehrsprognose, die allen Bewertungen zugrunde liegt. Das heißt, es gilt, auch um eine Vergleichbarkeit der Bewertungsergebnisse über alle Verkehrsträger und auch zwischen den Verkehrsträgern sicherzustellen, anhand dieses Mengengerüsts, dieses Prognosegerüsts einheitlich die Bewertung vorzunehmen. Das haben wir auch getan.

Kommen wir zu den Potenzialen. Es gibt immer wieder Gutachter, die Potenziale ermitteln, die nicht jeder Hinterfragung standhalten; das sage ich einmal ungedeckt. Dann gibt es Potenziale, die ich von einem Projekt zum anderen schieben kann, wobei aber die gleichen Mengen erhalten bleiben. Die gehen einmal über den Hafen A und ein anderes Mal über den Hafen B. Es gibt auch eine ganze Menge Dinge, die teilweise durchaus fundiert sind. Nur, wie gesagt, wir verlieren uns, wenn wir die Flanke aufmachen und in jede Projektbewertung Potenziale einführen. In der Summe kommen wir dann zu Aufkommenswerten, die fernab jeglicher Realität und Erwartungen sind.

Was wir in begründeten Einzelfällen gemacht haben, sind sogenannte Sensitivitätsrechnungen. Ganz einfach ausgedrückt: Was wäre wenn? Wenn sich also dieses Potenzial, das eine Drittstudie ermittelt hat – beispielsweise ein Bergwerkerschließungsvorhaben; solche Dinge hat es gegeben –, realisiert, wie ist dann die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme? Das haben wir bewusst im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse gemacht. Dabei haben wir als Gutachter nicht gesagt, wie wahrscheinlich das ist – dazu hatten wir die Zeit überhaupt nicht –, sondern wir haben gesagt: Wenn das eintritt, dann verändert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis bzw. die Gesamtwirtschaftlichkeit so und so. Wir geben das ab an die nächste Ebene, auf der die politischen Entscheidungen fallen. – Es ist ja letztendlich nichts anderes, als dass wir den politischen Entscheidern die Information zur Verfügung stellen. Auf dieser Basis können sie die Entscheidungen fällen. In Einzelfällen ist es durchaus geschehen, dass solche Sensitivitätsanalysen zu einer gegebenenfalls modifizierten Bewertung geführt haben, jenseits des fachlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses. Das ist nicht die gesamte Welt; das ist ein Teilaspekt.

Die zweite Frage betraf das Problem, wie ich mehr Verkehrsmengen auf das Binnenschiff bekomme. Darüber haben nicht nur wir, sondern jede Menge Gutachter schlaue Gutachten geschrieben. Die Gutachten werden immer dicker. Die Problematik ist vielen bekannt. Der Güterstruktureffekt, vom Erz angefangen bis hin zur Kohle, begünstigt nicht unbedingt das Binnenschiff. Das ist schlicht so. Jetzt hat die Binnenschifffahrt andererseits auf dem Rhein, was Containerverkehre anbelangt,





eine unglaubliche Erfolgsgeschichte geschrieben, die man dem traditionellen Binnenschiffer gar nicht zugetraut hätte.

Damit sind wir beim Thema. Es gibt natürlich Wachstumsmärkte, es gibt Bereiche, in denen das Binnenschiff aufgrund seiner Massenleistungsfähigkeit nach wie vor eine gute Zukunftschance hat. Die generelle Antwort auf die Frage, wie ich zusätzliche Mengen auf das Binnenschiff verlagere, gibt es noch nicht. Sie müssen sich die Transportströme im Einzelfall anschauen, Sie müssen schauen, welche Logistik dahinter steht, wo es gebrochene Transportketten geben kann bzw. – sagen wir es einmal anders – wo es kombinierte Transportketten gibt. Das hört sich auch viel besser an und ist das, was wir wollen. Das ist der Transport, wo der Hauptlauf gegebenenfalls mit dem günstigen Binnenschiff erfolgen kann und dann in Zusammenarbeit mit der Bahn oder dem Lkw die Versorgung in der Fläche erfolgt. Im Containerverkehr auf dem Rhein kann man mit sehr großen Mengen arbeiten. Da gibt es auch schon die großen Hubs wie Duisburg. Da ist der Verkehr wirklich durchorganisiert, und er funktioniert gut. Da ist viel Musik drin.

Das ist bei Kanalgebieten anders. Das muss man schlicht so sehen. Selbst wenn wir zweilagig ausbauen und das GMS fährt, dann haben wir darauf vielleicht gut 100 TEU, also Containereinheiten, die Jowi schafft 500, ein großer Koppelverband auf dem Niederrhein bis zu 800. Das sind völlig andere Dimensionen. Man darf sich da nichts vormachen. Abgesehen von bestimmten Versandhäusern, die ein paar grüne Container auf die Wasserstraße bringen – wir kennen das –, ist viel seit Jahrzehnten Wishful Thinking. Das muss man einfach sehen. Andererseits gibt es Erfolgsgeschichten. Aber die sind eher in der Praxis der Logistiker begründet. Da müssen die Unternehmen sehen, wo sie den finanziellen Vorteil haben und wo sie dafür weniger Flexibilität haben; denn das Binnenschiff kann nun einmal nicht so flexibel sein wie der Lkw. Da gibt es eine Menge von Aspekten, die zu berücksichtigen sind. Insofern muss ich Ihnen leider sagen: So global kann ich Ihnen die Frage nicht beantworten.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Ich möchte an das anschließen, was ich in der Eingangsrunde an die Gewerkschaftskollegin richtete. Der Umbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat eine

lange Geschichte, die insbesondere für die Beschäftigten nur eine Richtung kannte, nämlich weniger Personal zu haben. Dieses Problem ist zumindest angegangen worden, wenn auch die Zahlen, die uns auf Nachfrage vorliegen, noch nicht ausreichend sind. Als es darum ging, die Reform zu bewerten, haben wir mit Ihnen, Frau Schumacher-Bergelin, die Frage, wie sinnvoll Zentralisierung oder wie notwendig Dezentralisierung ist, besprochen. Wenn jetzt die Zentralisierung in der GDWS stattfindet, um die neue Struktur vorzulegen, stellt sich die Frage: Ist das aus Ihrer Sicht nach den ersten Erfahrungen eine angemessene Strukturreform gewesen, die dazu führt, dass wir jetzt wirklich schlagkräftiger mit entsprechenden Planungskapazitäten umgehen können, oder haben sich möglicherweise neue Fragen ergeben, die wir als Gesetzgeber angehen müssen, wenn wir einen ehrgeizigen Bundesverkehrswegeplan hier durchsetzen wollen?

Die zweite Frage möchte ich gern an Herrn Staats richten. Es ging eben um die Frage, wie es gelingt, wenn wir eine wirkliche Verkehrswende wollen, mehr Verkehr auf die Wasserstraßen und die Schienen zu bekommen. Da sind Grenzen gesetzt, haben wir eben von Herrn Rieken gehört. Gleichwohl gibt es immer wieder Forderungen, bestimmte Baumaßnahmen durchzuführen, um beispielsweise durchgehend eine Zweilagigkeit zu organisieren. Wie schätzen Sie die Entwicklung ein? Ist es wirklich ein Hemmnis der Voraussetzungen, dass diese Zweilagigkeit gar nicht nachgefragt wird, oder ist es tatsächlich so, wie es eben schon erwähnt worden ist, dass die Flexibilität es eigentlich nicht erforderlich macht, dass man auf diese Projekte setzt? Da würde ich ganz gerne aus Sicht der Binnenschifffahrt eine Stellungnahme haben.

**Antje Schumacher-Bergelin** (ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft): Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist wirklich eine sehr langwierige Geschichte. Mit der Gründung der GDWS vor drei Jahren ist sie noch lange nicht zu Ende. Die GDWS wurde gegründet – Punkt. Dann passierte lange Zeit gar nichts. Diese Form der Zentralisierung von Aufgaben kann eigentlich nur dann erfolgreich sein, wenn die Aufgaben auch an diese zentrale Stelle abgeschichtet werden. Meine Kolleginnen und Kollegen, die Beschäftigten, haben festgestellt, dass viele Aufga-



ben, die bislang vom Bundesministerium übernommen worden sind, nicht an die GDWS abgeschichtet wurden. Das ist erst in diesem Jahr passiert.

Der zweite Aspekt betrifft die Ämter. Es gibt derzeit noch 39 Ämter. Die sollen zusammengelegt und auf 17 Ämter reduziert werden. Dort beginnt jetzt eine Pilotphase mit den ersten drei neuen Ämtern. Standorte sollen dabei erhalten bleiben. Auf der anderen Seite sollen Synergieeffekte gehoben werden. Inwieweit diese Projekte erfolgreich sind, können wir noch nicht abschätzen, weil sie gerade erst begonnen haben. Sie haben auch beteiligungsorientiert begonnen, also auch mit den Interessenvertretungen. Währenddessen läuft natürlich die Arbeit an den jeweiligen Standorten weiter.

Wir haben immer wieder gesagt, dass das Heil nicht in der Zentralisierung liegt, sondern in einer Stärkung der regionalen Standorte und in einer Verstärkung der Beschäftigten, die Fachkompetenz aufweisen und sehr gute Ausbildungen bieten. Leider dürfen sie die Auszubildenden zurzeit nicht übernehmen, weil keine weiteren Stellen vorhanden sind. Wir betrachten diesen langwierigen Prozess der Zentralisierung als derzeit nicht sehr erfolgversprechend für die weitere Zukunft, es sei denn, es wird wirklich das Problem angegangen, dass die GDWS die Aufgaben und auch die Stellen erhält, die ihr einmal vom Bundesministerium zugesagt worden sind. Wir hoffen, dass die Zusammenlegung der Ämter auch dazu führt, dass die Beschäftigten vor Ort ihre Arbeit weitermachen können bzw. durch weitere Beschäftigte mehr Unterstützung bekommen. Ich denke, die Zentralisierung werden wir nicht rückgängig machen können. Man kann nur versuchen, das Beste daraus zu machen, auch im Interesse der Beschäftigten.

**Martin Staats** (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.): Herr Behrens, Sie haben über Zweilagigkeit gesprochen. Das heißt, wir bewegen uns irgendwo im intermodalen Bereich, also im Containerbereich. Da gilt ein bisschen das, was Herr Rieken schon gesagt hat: Man muss sich von der Makroebene weg auf die Mikroebene hin bewegen und sich jedes Revier, jede Wasserstraße und jeden Verkehr einzeln anschauen. Ich persönlich glaube schon: Selbst wenn wir in den letzten Jahren gesehen haben, dass der Container-

verkehr in den Nebenwasserstraßen in der Regel noch nicht die große Erfolgsgeschichte gewesen ist – auf dem Rhein ja, auf den Nebenwasserstraßen bislang noch nicht –, wird, wenn ich die Verkehrsprognosen zur Straße und zur Schiene sehe, mehr Verkehr auf die Nebenwasserstraße verlagert werden und verlagert werden müssen. Grundvoraussetzung ist in der Tat eine Zweilagigkeit im Containerverkehr; denn Sie operieren hier schon mit Schiffsgrößen, die deutlich kleiner sind als die Großcontainerschiffe auf dem Rhein, die also nicht 300, 400 oder im Koppelverband maximal 600 TEU zum Niederrhein mitnehmen können, sondern Sie reden hier über Größenordnungen von 50 bis 100 TEU. In der Regel operieren Sie mit Auslastungen von 70 bis 80 Prozent, wenn es gut läuft. Die brauchen Sie auch. Insofern ist die Zweilagigkeit wirklich eine *conditio sine qua non*, um so etwas überhaupt anzubieten und sicherzustellen.

Ich spreche hier für den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt und vertrete ein Unternehmen, das in Süddeutschland ansässig ist. Wir haben das mehrfach im Nürnberger Raum durchgerechnet. Man kann sehr wohl betriebswirtschaftlich Containerverkehre auf einer Nebenwasserstraße, auch über den Main, anbieten, auch wenn alle Containerdienste letztendlich wieder verschwunden sind, aber Sie brauchen eine Auslastung von mindestens 80 Prozent, Sie brauchen Schiffe, die mindestens 80 bis 90 TEU mitnehmen können. Sie haben momentan einfach noch das Problem, dass nicht nur die DB Cargo, sondern eben auch alle anderen Güterbahnen mit sehr politischen Preisen operieren und sich das offensichtlich auch noch leisten können. Wenn diese Betreibermodelle irgendwann nicht mehr da sind, dann wird auch die Binnenschifffahrt konkurrenzfähiger werden. Sie brauchen die Auslastung. Bislang sind solche Modelle daran gescheitert, dass Sie nicht alle Ansprechpartner an den Tisch bekommen. Ansprechpartner ist nicht nur der Binnenreeder, sondern Sie brauchen auch die Seereeder und in der Regel die großen Spediteure, die letztendlich verantwortlich sind, um diese ganze Kette zu handeln.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Ich habe eine Nachfrage, weil mich die infrastrukturellen Voraussetzungen interessieren. Sind die ausreichend,



oder fallen die weit hinter das zurück, was Sie brauchen?

**Martin Staats** (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.): Sie fallen hinter das zurück, was wir brauchen. Das kann man jetzt schnell beantworten. Die Brückenanhebungen sind natürlich absolut erforderlich, um die Zweilagigkeit zu ermöglichen. Vor diesem Hintergrund freuen wir uns als Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt über angebotsorientierte Infrastruktur. Aber wenn man bedenkt, was beispielsweise am Elbe-Lübeck-Kanal beabsichtigt ist und mit welchen Schiffsgrößen dort operiert wird, muss man sagen: Da kann man die Stellplatzkosten am Ende vergolden. – Da ist es unter Umständen sinnvoller, das Geld dort einzusetzen, wo ein verkehrlicher Nutzen vorhanden ist, beispielsweise im westdeutschen Kanalnetz, am Main, im Bereich Main/Donau. Das sage ich jetzt nicht als süddeutscher Vertreter. Dort ist einfach ein wesentlich höherer verkehrlicher Nutzen vorhanden als am Elbe-Lübeck-Kanal.

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Es ist vorhin immer angekungen, wir würden hier die einzelnen Verkehrsträger sehr isoliert behandeln. Es gibt natürlich einen Ort, an dem alle drei Verkehrsträger zusammenkommen, und das ist der Hafen. Deswegen habe ich eine Frage. Herr Weiß, Sie sind in der Regel trimodal aufgestellt. Fühlen Sie sich durch den gesamten Bundesverkehrswegeplan sozusagen gleichwertig angebunden? Sagen Sie: „Die Häfen brauchen die Straße, die Schiene, die Wasserstraße, und der Plan insgesamt liefert uns für die nächsten 15 Jahre Aussicht auf verfügbare Infrastruktur“? Es geht mir also darum, dass alle drei Verkehrsträger wirklich einmal aus dem Blickwinkel der Häfen betrachtet werden.

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Staats. Wir betreten nicht nur mit dem vorliegenden Gesetz Neuland – ich sage das hier in der öffentlichen Anhörung sehr bewusst –; wir haben auch vor, Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von unter 1, auf Grundlage der bisherigen Bewertungsmethode, zu bauen, nämlich vorgezogene Ersatzneubauten. Dabei geht es zum Beispiel um Schleusen. Es gibt ja den Fall, dass irgendwo gar nichts mehr geht, wenn die Schleuse nicht mehr funktioniert. Ich denke da zum Beispiel an die Mosel, an der es in bestimmten Bereichen immer nur eine Schleuse gibt. Können Sie sagen, was

wäre, wenn eine dieser Schleusen wirklich gar nicht mehr funktionieren würde? Wie würden Sie dann die Mosel hochkommen?

**Eberhard Weiß** (Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.): Herr Herzog, die Anbindung der einzelnen Häfen ist sehr unterschiedlich. Zum Teil sind die Häfen durch regionale Straßen angebunden. Insgesamt werden die Häfen durch den Bundesverkehrswegeplan jetzt sehr viel mehr gestärkt.

Sie haben vorhin gefragt: Wie bekommen wir mehr Verkehr auf die Wasserstraße? Da kann ich das unterschreiben, was Herr Staats zum Containerverkehr gesagt hat. Da kann man noch mehr Verkehr auch auf das westdeutsche Kanalnetz bringen. Das geht mit dem zweilagigen Verkehr. Das kann man auch im süddeutschen Raum abbilden.

Grundsätzlich kann man natürlich sagen: Wenn Sie den Verkehr auf der Wasserstraße steigern wollen – ich drehe den Spieß jetzt einfach um –, dann braucht man eine leistungsfähige Infrastruktur. Da beißt sich die Katze in den Schwanz. Ich halte viele Vorträge in der Wirtschaft, und dann heißt es immer wieder: Wir würden ja gern auf die Wasserstraße gehen, aber jetzt sind wieder die Schleusen ausgefallen. – Da beißt sich die Katze also in den Schwanz.

Im kleineren Bereich des Schwergutverkehrs wäre bei der jetzigen Rechtslage ohne weiteres etwas machbar. Die Rechtslage ist so, dass die Straßenverkehrsbehörden immer im Einzelfall prüfen müssen, ob es auch einen anderen Weg gibt als den, in jedem Dorf die Verkehrsinseln abzubauen. Da wünschen wir in der Praxis uns, dass von oben ein sanfter Schub kommt, dass hier etwas verschärft geprüft wird, sodass wir mehr Schwerlasttransporte, große Transporte auf die Wasserstraße bekommen. Das wäre durchaus darstellbar, und zwar sofort.

**Martin Staats** (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.): Herr Herzog, die Frage kann ich relativ kurz beantworten. Eine funktionierende Schleuseninfrastruktur ist für die Nutzer der Wasserstraße natürlich absolut essenziell. Der Verkehr würde sonst zum Teil zum Stillstand kommen, oder man würde sich letztendlich andere Wege suchen, um von der Quelle zur Senke zu kommen. Ein Schleusenausfall ist für die Bin-



nenschifffahrt ein Horrorszenario – ob an der Mosel, an der Donau, am Main oder am Main-Donau-Kanal; das spielt keine Rolle. Im schlimmsten Fall, wenn es zu einem solchen Vollaussfall einer Schleuse käme, ist ein Verkehrsweg dann für eine ganze Zeit tot. Das ist wirklich eine Horrorgeschichte.

**Vorsitzender:** Dem ist nichts hinzuzufügen.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte noch einmal auf das Thema „Erhöhung des Anteils des Verkehrsträgers Wasserstraße“, also auf den berühmt-berüchtigten Modal Split, eingehen. Es wird ja häufig von der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Wasserstraße gesprochen. Dafür käme nur das bestehende Netz infrage. Das kann eigentlich im Wesentlichen nur auf den bisherigen Rennstrecken stattfinden, also Rhein, westdeutsches Kanalnetz und in gewissen Grenzen im Seehafen-hinterlandverkehr. – Herr Staats zuckt da schon ein bisschen, weil „Rhein/Main“ nicht mit dabei ist.

**(Zwischenruf ... Martin Staats** (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.): Da gehen noch 20 Millionen Tonnen rein, Frau Dr. Wilms!)

Ich habe dazu eine Frage an Herrn Wessel. Inwiefern könnte man eine solche Verlagerung über eine Verbesserung von Umschlaganlagen erreichen? Welche weiteren Maßnahmen wären denkbar, ohne Natur und Umwelt über Gebühr zu belasten? Wenn man Flussvertiefungen und Ähnliches vorsieht oder Brückenanhebungen und dafür große Rampen bauen muss, kommt man da doch in gewisse Schwierigkeiten.

Ich möchte noch eine zweite Frage an Herrn Wessel richten. Ich habe von dem Blauen Band gehört. Auch Herr Klingens hat schon über das Blaue Band gesprochen. Vielleicht können Sie uns darüber aufklären, Herr Wessel, welche Projekte wichtig wären, damit wir ein solches Blaues Band hinbekommen, damit wir die Wasserstraßen nicht nur unter dem Nutzenaspekt sehen, um nämlich Güter zu transportieren, sondern als Gesamtsystem.

**Magnus Wessel** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Im Kern geht es natürlich um die Frage: Wie kann man einen Hafen zu einem Logistiknotenpunkt machen?

Herr Weiß ist da wahrscheinlich der bessere Profi, das darzustellen.

Bei einzelnen Vorhaben lassen sich natürlich auch andere Maßnahmen denken. Das Thema Emsästuar habe ich schon angesprochen. Neben einer reinen Vertiefung sind natürlich andere Maßnahmen denkbar, um die bestehenden Probleme zu lösen.

Zum Thema Brücken. Auch der BUND sagt: Ein zweilagiger Containerverkehr ist etwas, mit dem man arbeiten kann und muss. – Aber auch das muss man sich natürlich im Einzelfall anschauen; man kann nicht pauschal sagen, dass sich das an jeder Stelle rechnet.

Wenn man den Blick auf die Elbe richtet: Es besteht natürlich die Möglichkeit, im Schienenbereich den Ostkorridor zu elektrifizieren und stärker auszubauen und damit Kapazitäten zu schaffen. Man kann in den Häfen, in Hamburg zum Beispiel, dafür sorgen, dass die Binnenschiffer überhaupt mal eine Reede haben und nicht hinter den großen Pötten Schlange stehen müssen. Da passiert herzlich wenig. Man kann über die Hafenkooperation – um das Thema noch einmal aufzugreifen – letztendlich dazu beitragen, dass der Verkehr schnell abfließen kann, ohne große weitere Schäden zu verursachen.

Vielleicht erlauben Sie mir einen kleinen Schlenker; das berührt auch ein bisschen das, was Herr Herzog und Frau Wilms gefragt haben. – Ja, man braucht auch Personal, damit das alles funktioniert. Das gilt ebenso für das Blaue Band. Da reden wir über 2.700 Kilometer Bundeswasserstraßen, die für touristische Zwecke und den Naturschutz in einen anderen Zustand gebracht werden können. Dafür brauchen wir gutes, qualifiziertes Personal.

(Zuruf)

– An einigen Stellen möglicherweise anderes, an einigen Stellen vielleicht auch mehr. – Nur dann kann es funktionieren.

Zum Thema Beschleunigung – das wurde am Anfang gefragt; dazu ein kleiner Schlenker –: Dass Projekte langsamer vorangekommen sind als geplant, hat nicht an der Rechtsgrundlage gelegen, sondern das hat daran gelegen, dass nicht sauber und vernünftig gearbeitet worden ist. Es kann nicht sauber und vernünftig gearbeitet werden,



wenn zu wenig Personal vorhanden ist. Eine sorgfältige Umweltprüfung und gerichts feste Ergebnisse bekommt man nicht, wenn man kein qualifiziertes, mit Zeit ausgestattetes Personal hat. Das ist ein Punkt, bei dem sich Verdi und der BUND einig sind. Wir haben immer gesagt: Es gibt andere Verpflichtungen. Die Bundeswasserstraßenverwaltung hat neue Verpflichtungen. Sie muss da entsprechend arbeiten, vielleicht in anderen Strukturen; das mögen andere besser beurteilen können als ich.

Zum Blauen Band. Zwischen Bundesverkehrsministerium und Bundesumweltministerium hat es eine Übereinkunft gegeben oder ist noch in Arbeit – Herr Ferlemann kann das an der einen oder anderen Stelle vielleicht noch ergänzen und kommentieren –, die uns sehr gefreut hat, nämlich den Blick zu weiten, weg von der rein verkehrlichen Nutzung hin zu einer Nutzung für die Region, für die Menschen vor Ort und für die Natur. Die Wasserrahmenrichtlinie liefert da das stabile rechtliche Rahmenwerk. Jetzt gibt es, wie gesagt, eine Kooperation zwischen zwei Ministerien, um das Blaue Band voranzubringen – etwas, das ich – da will ich mich ganz ehrlich äußern – noch vor fünf Jahren kaum für denkbar gehalten hätte. Das ist ein Riesenfortschritt.

Wir betrachten ja jetzt den Planungshorizont bis 2030. Es wäre schön gewesen, wenn die einzelnen Bundeswasserstraßen, um die es da geht – es gibt eine ausführliche Liste –, sich hier wiedergefunden hätten; denn mit der Umsetzung von Maßnahmen, mit der konkreten Planung und Finanzierung soll ja nicht bis 2030 gewartet werden, sondern es soll vorangehen. Wir haben nicht nur die rechtliche Verpflichtung, bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie bis 2021 einen gewaltigen Schritt voranzukommen, sondern das macht letzten Endes auch von den Arbeitsprozessen her Sinn; denn nicht nur verkehrliche, sondern auch Naturschutzmaßnahmen brauchen Zeit, müssen mit der Bevölkerung zusammen gut geplant werden, müssen in Kooperation mit Binnenschiffern vor Ort und dem Tourismus gut durchdacht werden. Damit fängt man besser früher als später an.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Ich habe eine Frage, die ich an zwei Sachverständige stellen möchte. Herr Staats, Sie haben in Ihrer Stellungnahme über fehlende Maßnahmen im Bedarfsplan geschrieben. Sie erwähnen dort Maßnahmen an

der Elbe, den erweiterten Ausbau der Mittelweser und die Brückenanehebungen im westdeutschen Kanalgebiet für mehrlagigen Containertransport. Unserer Meinung nach sind schon eine ganze Reihe von Maßnahmen, insbesondere Flussvertiefungen, sehr präsent; sie sind mit erheblichen Millionenbeträgen im Plan enthalten. Wo sind aus Ihrer Sicht noch weitere Maßnahmen erforderlich?

Weil wir eine sehr kritische Sicht auf diese Art des Umgangs mit Natur im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur haben, will ich Herrn Wessel danach fragen, wo wir mit dieser Herangehensweise landen, wo wir landen, wenn wir einen Verkehrsträger quasi nur dann als vernünftig ansehen, wenn er alle Anforderungen erfüllt, wenn jeder Tiefgang möglich gemacht wird. Wir sind der Meinung, dass mit den sogenannten Fahrrinnenanpassungen ein erhebliches Gefährdungspotenzial für die Ökologie verbunden ist, das bei der Kosten-Nutzen-Abwägung nicht angemessen berücksichtigt worden ist. Ich möchte von Ihnen also erfahren: Was kommt auf uns zu, wenn wir die Maßnahmen, die im Bundesverkehrswegeplan für die Elbe und für die Weser vorgesehen sind, so realisieren würden?

**Martin Staats** (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.): Wir halten die Maßnahmen vom wasserbaulichen Standpunkt her für verträglich. Natürlich müssen wir uns als Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt auch für die Elbe einsetzen. Die Elbe ist in einem wasserbaulichen Ausbauzustand, der weit hinter dem zur Zeit des Zweiten Weltkrieges – um es einmal etwas plastisch zu verdeutlichen – zurückbleibt. Insofern sehen wir hier für die Zukunft noch gewisse Möglichkeiten. Wir kaprizieren uns ein bisschen darauf, zu sagen: Wir wollen im Bundesverkehrswegeplan auch angebotsbezogen etwas darstellen. – Natürlich trägt die momentane Verkehrssituation auf der Elbe diesem Umstand wenig Rechnung. Allerdings gehen wir davon aus, dass angebotsbezogen mehr Verkehr möglich ist.

Ähnlich ist die Situation an der Mittelweser. Dort werden wir uns auf eine etwas kleinere Variante stürzen. Wir sind der Meinung: Wenn der Ausbau so vorgenommen würde, dass die Situation etwas schiffahrtsfreundlicher wird, dass auch das Navigieren für die Binnenschifffahrt teilweise etwas einfacher wird, würden durchaus mehr Volumina



kommen. Wie die wasserbauliche Umsetzung genau vorgenommen werden soll, das müssen wir natürlich den Ingenieuren überlassen.

**Magnus Wessel** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Worauf das hinausläuft, hat, glaube ich, mehrere Facetten. Deutschland läuft auf das nächste Vertragsverletzungsverfahren zu, weil die Europäische Kommission eine sehr eindeutige Meinung zu Vertiefungen hat, die nicht der Wasserrahmenrichtlinie entsprechen. Ich glaube, da wird sich weiter etwas bewegen. Die letzten Gerichtsurteile haben sehr deutlich gemacht, dass das, was bislang geplant ist, so wie es heute geplant ist, weder umsetzbar noch legal ist.

Das Ganze läuft auch auf erhebliche Kosten hinaus – da erzähle ich den hier versammelten, gut informierten Kolleginnen und Kollegen natürlich nichts Neues –; denn mit einer Vertiefung ist es ja nicht getan. Es fallen Unterhaltskosten an. Man muss überlegen: Wohin mit den Sedimenten? – Das alles kostet ein Heidengeld.

Ich habe ein bisschen Probleme damit, mir vorzustellen: Da gibt es eine Prognose – sie trifft vielleicht zu, vielleicht auch nicht –, und daraufhin werden Hunderte von Millionen in die Hand genommen. – Herr Staats, erlauben Sie mir an der Stelle folgende Anmerkung: Wer so sicher ist, dass alles besser wird, kann auch ins Risiko gehen und sagen: Wenn es nicht besser wird, finanziere ich die Renaturierung des Flusses. – Das könnte die Binnenschifffahrt sagen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist aber niemand bereit, das zu tun und sich so weit auf die Prognose zu verlassen.

Angesichts dessen frage ich mich, warum der Steuerzahler so viel Geld in die Hand nehmen soll, um Maßnahmen zu finanzieren, die vielleicht, eventuell zu einer Verbesserung führen. Es gibt ja andere Verkehrskonzepte, gerade im Elberaum; ich habe das gerade schon erwähnt. Wir werden beim Gesamtkonzept Elbe hoffentlich sehen, welche Optionen in Zukunft bestehen. Ich will da gar nichts vorwegnehmen. Es ist ein sehr intensiver Diskussionsprozess. Ich finde es gut, dass er stattfindet. Er ist wichtig. Wir müssen zu einem Ergebnis kommen. Alle Belange müssen berücksichtigt werden; denn es ergibt wenig Sinn, ein Sauerstoffdefizit in der Elbmündung noch zu verstärken oder ähnliche Probleme an der Ems

noch zu verstärken. Das gilt umso mehr, als man jetzt einen Konsens für die weitere Arbeit gefunden hat. An der Weser sieht es auch nicht so viel anders aus.

Wie gesagt, die Gerichte haben da eine sehr deutliche Sprache gesprochen. Ich würde gern allen Beteiligten, insbesondere dem Steuerzahler, ersparen, weiteres Geld für Gerichtsverfahren aufwenden zu müssen. Die Verfahren sind nicht nur für die Verbände ungeheuer anstrengend – wir haben noch ein paar andere Aufgaben, als uns vor Gericht zu streiten –; sie sind vor allen Dingen auch für die Steuerzahler sehr teuer. Dann lieber vorher sorgfältig planen, absichten und einen wirklich trimodalen Verkehr auf die Beine stellen!

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe noch Fragen; ganz so schnell kommen wir hier nun doch nicht raus.

Ich möchte in Richtung Einzelprojekte gehen. Das Schleusenprojekt am Elbe-Lübeck-Kanal wurde schon angesprochen. Da geht es um Denkmalschutz, Hochglanzvergoldung, 838 Millionen Euro für 0,6 Millionen Gütertonnen, einmal in der Woche ein Schiff. Die historische Hubbrücke in Lübeck am Abschluss des Kanals fällt jetzt mal wieder für unbestimmte Zeit aus, weil sie unter Denkmalschutz steht und ein Bauteil neu hergestellt werden muss. Vielleicht ist das der endgültige Abgesang. Das sage ich mit Blick auch auf die Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses in dieser Woche. Es ist an der Zeit, dass der Quatsch endlich aufhört.

Ich möchte jetzt auf das Thema „Außen- und Unterweser“ zu sprechen kommen. Da bemüht sich der Bund seit geraumer Zeit, flussabwärts Ausbaggerungen vorzunehmen; das geht von Bremen über Brake nach Bremerhaven. Da stellt sich die Frage, ob die Gründe, die für diese Weservertiefung einst galten, noch halten; denn wir stellen einen Rückgang, zumindest eine Stagnation des Umschlags im Hafen Bremerhaven fest. Wir sehen die Grenzen der Kosteneffekte durch große Schiffe. Da ist fraglich, ob das überhaupt noch bis Bremen fortgeführt werden muss.

Darum ist meine Frage an Herrn Wessel: Welche Anforderungen müssen mit Blick auf die Wasserrahmenrichtlinie bei der geplanten Umsetzung er-



füllt werden? Wir wissen nicht, wie das Gerichtsurteil letztlich ausfallen wird, aber die Frage ist: Was wäre erforderlich, um Wirtschaft und Ökologie vernünftig in Einklang zu bringen, sodass die Wasserrahmenrichtlinie tatsächlich eingehalten wird? Lässt sich das überhaupt realisieren? Können Sie das – das ist die zweite Frage – auch in Bezug auf die Außenems darstellen?

**Magnus Wessel** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Ich könnte es ganz kurz machen und sagen: Die Maßnahmen einfach lassen und dem Fluss eine Chance geben!

Bei der Weser haben wir noch ganz andere Probleme. Weil in der Oberweser Salzlast zugeführt wird, reden wir schon lange nicht mehr von einem gesunden Fluss. Das Problem zieht sich natürlich weiter hinunter.

Es sind eine ganze Reihe von Maßnahmen denkbar. Wie gesagt, das Sinnigste wäre, die Baumaßnahmen einfach zu unterlassen. Das würde noch nicht ausreichen, um diesen Fluss wieder näher an eine natürliche Situation zu bringen, aber das wäre schon mal eine gute Chance.

Wenn wir dem Fluss nach der Wasserrahmenrichtlinie wirklich helfen wollen, müssen wir weit über den Verkehrssektor hinausgehen. Dann müssen wir über die Landwirtschaft in der Region, über diffuse Stoffeinträge und anderes reden. Das ist ein ernsthaftes Thema, an das wir ranmüssen, wie die EU-Kommission gerade noch einmal klargemacht hat.

Bei der Ems wird über den Masterplan schon untersucht, wie man anders arbeiten kann. Im Grunde geht es um *den* Hafen als zumindest virtuell gedachten großen Autoumschlagpunkt. Ich sehe immer noch nicht so richtig, wie das da weitergeht.

**(Zwischenruf ... Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wir wissen ja nicht, was mit dem Konzern passiert!)

Das muss man abwarten. Darauf mag ich nicht abzielen.

Man kann mit einer anderen Steuerung der Tide, mit Tidespeicherbecken und Sohlschwellen durchaus etwas machen. Das wird schon geprüft. Ich verweise da noch einmal auf den Masterplan Ems. Man kann das natürlich nicht voneinander

trennen; das muss an der Stelle noch einmal gesagt werden. Man kann nicht Mittellauf, Oberlauf und Ästuar mental voneinander trennen, als unterschiedliche Baustellen behandeln – nach dem Motto: Das eine hat mit dem anderen nichts zu tun. Denn die Schwierigkeiten, die es bei diesem Fluss gibt, hängen natürlich allesamt miteinander zusammen. Auch die Schwierigkeiten im Verkehrsbereich hängen mit der Behandlung des Flusses oberhalb zusammen.

Die Ems ist, was die Ökologie angeht, einer der katastrophalsten Flüsse in Deutschland. Wenn da jetzt an irgendeiner Stelle noch weiter eingegriffen wird, kommen wir letzten Endes in die Situation, dass wir die Wasserrahmenrichtlinie nie umsetzen können – das ist ganz simpel –; dann schaffen wir es 2021 nicht, 2027 nicht, und das mit der Wasserrahmenrichtlinie – das erscheint sehr sicher – wird weitergehen. Wir laufen dann direkt in das nächste Vertragsverletzungsverfahren hinein; da ist die EU-Kommission gnadenlos. Wenn Pläne gemacht werden, die den Erfolg 2027 unmöglich machen, kommt die Rechnung ganz schnell, nicht nur von der Kommission, sondern auch vom EuGH.

Das müssen wir alle uns nicht antun. Ich glaube, das muss nicht sein. Das Geld können wir sinnvoller anders ausgeben. Das Verkehrsministerium, das Umweltministerium und die Länderministerien können ihre Arbeitskapazitäten viel besser an anderen Stellen investieren als bei der Abwehr von Klagen oder der Rechtfertigung von unsinnigen Bauvorhaben.

**(Zwischenruf ... Florian Oßner (CDU/CSU):** Die Klagen müssen ja nicht sein!)

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe noch eine kurze Nachfrage an Herrn Wessel. Bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geht es ja immer um Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. Wenn ich das jetzt richtig interpretiere, müssen wir das doch erweitern in der Hinsicht, dass auch die ökologischen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind. Ist das Ihre Auffassung, Herr Wessel?

**Magnus Wessel** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Bei der Aufgabenanpassung hat es ja schon die ersten Schritte gegeben. Sie muss aber noch – das muss man fai-



rerweise sagen – weiterentwickelt werden. Das ist natürlich *die* Zukunftsaufgabe.

Wenn wir anfangen wollen, die Flüsse und die Flusseinzugsgebiete nicht mehr nur als Verkehrsträger bzw. Tourismuskörper, sondern mit Blick auf den Naturschutz auch als integrale Bestandteile zu betrachten, wie dies in der Wasserrahmenrichtlinie seit langem gefordert wird, dann müssen wir die Profis der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen einbeziehen, die diese Aufgabe mit übernehmen können bzw. müssen.

Natürlich könnte man sich eine neue Behörde ausdenken und entsprechend Mitarbeiter einstellen. Aber so bekommt man zwei Behörden, die im ungünstigsten Fall gegeneinander und nicht aufeinander abgestimmt arbeiten. Das ist momentan die Situation bei den Landwirtschafts- und den Naturschutzbehörden vor Ort. Wir kennen doch die Negativbeispiele, die deutlich machen, was passieren kann. Es muss also dafür gesorgt werden, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ihre Aufgaben auch im ökologischen Bereich konsequent erledigt.

Ich merke in den Diskussionen vor Ort mit den Kolleginnen und Kollegen des BUND und mit den Mitarbeitern der Direktionen, dass dieser Blickwinkel, sozusagen die Ufer mitzudenken, noch ungewohnt ist. Es braucht ein bisschen Zeit. Aber es braucht vor allem die politische Unterstützung, damit deutlich wird, dass dies eine der Pflichtaufgaben mit Blick auf die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie und auf die Renaturierung von Fließgewässern ist. Die Profis, die das leisten können, gibt es. Ich habe eine ganze Reihe von Studienkollegen, die in diesem Bereich mittlerweile tätig sind. Ich weiß, auf welchen fachlichen Grundlagen sie arbeiten. Die können das; die müssen nur dürfen. Und da ist die Politik gefragt.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Ich will anknüpfen an das, was eben gesagt wurde. Wenn wir die Strukturen, die wir jetzt haben, nicht nur erhalten wollen, sondern wenn wir auch auf Inhalte schauen wollen, dann fände ich es ganz sinnvoll, zu formulieren, wie wir uns zukünftig die Aufgaben einer Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung vorstellen. Herzlichen Dank für Ihre Feststellung, dass wir da mit unserem Antrag richtig liegen.

Ich möchte konkret nach einer Zahl fragen, Herr Wessel. Es geht um die sehr teure sogenannte Fahrrinnenanpassung der Elbe. Im Bundesverkehrswegeplan ist die eigentliche Baumaßnahme beschrieben; der Bund ist mit knapp 400 Millionen Euro an der Finanzierung beteiligt. Es wird aber nichts über die Folgekosten gesagt. Wie wir wissen, sind erhebliche jährliche Anpassungen erforderlich, um die einmal erreichte Vertiefung zu erhalten. Können Sie uns dazu etwas sagen?

Die zweite Frage geht an Herrn Rieken bezüglich des Elbe-Lübeck-Kanals. Wir haben die Erwartung, dass man das eine oder andere Argument von Ihnen schon an dieser Stelle erfahren kann. Wir sehen in den Beschreibungen, dass es sich um eine Engpassbeseitigung handelt. Wie wird aus Ihrer Sicht diese Engpassbeseitigung erreicht? Sie haben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,5 gerechnet. Es muss also einen gewissen verkehrlichen Nutzen geben. Wie ist es aus Sicht der PLANCO zu dem Wert von 0,5 gekommen?

**Peter Rieken** (PLANCO Consulting GmbH): Es gibt eine Verkehrsprognose, die nicht allzu hohe Zahlen für diesen Kanal ausweist. Es sind Maßnahmen geplant, damit größere Schiffe mit einer größeren Abladetiefe diesen Kanal befahren können. Das hat eine Ersparnis bei den Transportkosten zur Folge. Letztlich ist die Methodik der Nutzenermittlung beim Elbe-Lübeck-Kanal trotz Unterschieden bei der Größe der Schiffe und beim Schiffsaufkommen vergleichbar mit der beim Wessel-Datteln-Kanal oder Datteln-Hamm-Kanal. Es werden entsprechende Transportkostensätze zugrunde gelegt.

Durch die Vertiefungsmaßnahmen gibt es eine größere Abladetiefe. Das einzelne Schiff kann also mehr transportieren. Das führt wiederum zu den vorhin bereits genannten Effekten. Wenn ich diese Zahlen aufsummiere und zeitlich vereinheitliche, kann ich diese Summe mit den Investitionskosten vergleichen. Beim Elbe-Lübeck-Kanal sind die Investitionskosten im Vergleich zum erzielbaren Nutzen doppelt so hoch. So ergibt sich der Wert von 0,5.

Die Engpassbeseitigung ist in unserem Gutachten nicht vorgekommen. Wir haben die Kostenverhältnisse ermittelt, uns aber ansonsten qualifizierender Äußerungen – in welche Richtung auch immer – enthalten.





**Magnus Wessel** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Was die Folgekosten angeht, so kann man sagen, dass man an einigen Stellen in der Luft hängt; denn wir wissen natürlich nicht, wie sich die Situation im Zuge des Klimawandels weiterentwickelt. Klar ist, dass bereits jetzt enorme Summen aufgebracht werden, um mit dem Baggergut entsprechend umzugehen. Ob das immer ausreichend qualifiziert abgelaufen ist, muss man sich ansehen.

Es gibt auch Folgekosten, die die Häfen betreffen. Eine Idee ist, einen entsprechenden Fonds zu gründen. Man könnte dann einen Antrag stellen – man ist sozusagen Bittsteller –, um den eigenen Yachthafen ausgebuddelt zu bekommen. Das Geld dafür wird letzten Endes von der öffentlichen Hand kommen. Man muss sich überlegen, ob das sinnvoll ist.

Es kommen auch Folgekosten aufgrund der ökologischen Schäden hinzu. Das mag für Fachplanungsgesellschaften eine gute Sache sein, weil sie

damit Geld verdienen können. Man könnte sich diese Kosten aber ersparen, wenn es erst gar nicht zu Schäden käme. Es wird eine Reihe von Folgekosten geben, die die Kosten für die Baumaßnahmen in Höhe von 800 Millionen Euro möglicherweise erreichen werden.

**Vorsitzender:** Es gibt keine weiteren Fragen. Dann sind wir am Ende der öffentlichen Anhörung und damit am Ende unserer 85. Sitzung. Ich bedanke mich bei den Sachverständigen für die ausgiebige Auskunft.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 18.17 Uhr

Martin Burkert, MdB  
**Vorsitzender**