

Am Sandtorkai 2
D-20457 Hamburg

Tel.: +49 40 366203
Fax: +49 40 366377

info@zds-seehaefen.de
www.zds-seehaefen.de

Hamburg, 29. Apr. 2016
III-3-104

Bundesverkehrswegeplan 2030

Stellungnahme zum Entwurf vom 16. März 2016

Inhalt

Einleitung.....	4
Gegenstand der vorliegenden Öffentlichkeitsbeteiligung.....	4
Anmerkungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030	5
Übergeordnetes Ziel des Bundesverkehrswegeplans	5
Planungshorizont	5
Finanzvolumen.....	6
Planungskapazitäten.....	6
Erhalt vor Ausbau	7
Engpassanalysen.....	7
Zuständigkeiten des Bundes.....	7
Bedeutung der deutschen Seehäfen.....	8
Anbindung von Seehäfen.....	8
Raumplanung.....	9
Dringlichkeitsstufen.....	9
Seewärtige Zufahrten.....	11
Ahrensburger Liste.....	11
Netzkategorisierung	13
Anmerkungen zum Umweltbericht.....	14
Umweltbericht zentraler Bestandteil der SUP	14
Keine Umweltwirkungen für laufende und fest disponierte Verkehrsprojekte	14
Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen nicht entscheidungsrelevant.....	15
Aus- und Neubauprojekte.....	15

Positiver Beitrag zur Zielerreichung Umweltschutz	15
Negativer Beitrag zur Zielerreichung des Umweltschutzes	15
Deutlich negativer Beitrag zur Zielerreichung des Umweltschutzes:.....	16
Relativierung der Bewertung der Auswirkungen durch die Projekte des BVWP 2030	16
Methodik	16
Im Ergebnis.....	16
Zusammenfassung	16
Literaturverzeichnis	19

Einleitung

Ein erfolgreicher Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland erfordert eine leistungsstarke Hafenwirtschaft. Deutsche Seehäfen bedienen mehr als 120.000 Schiffe pro Jahr und schlagen dabei rund 300 Millionen Tonnen Güter aller Art um, darunter über 3,7 Millionen Pkw und Lkw, fast 16 Millionen Container, 24 Millionen Tonnen an Getreide, Ölsaaten und Futtermitteln sowie 38 Millionen Tonnen an Kohle, Erdgas und Erdöl. Diese Güter werden auf nahezu allen Verkehrsträgern an- und abgefahren: Häfen verbinden praktisch Verkehrsträger miteinander. Voraussetzung für den Erfolg des Standortes und der Branche ist daher vor allem ein effizientes Verkehrsnetz, neben strategischen Elementen wie eine optimale Ordnungspolitik und Verwaltung, konkurrenzfähige Umwelt- und Energiepolitik, sichere Häfen und eine angemessene Tarif- und Sozialpolitik.

Die Verkehrsnetze, in die deutsche Seehäfen eingewoben sind, stoßen an ihre Grenzen: Die Verzögerungen beim Ausbau der seewärtigen Zufahrten und die Engpässe in den Hinterlandanbindungen fordern den Seehafenbetrieben größte Anstrengungen ab, ihre Kunden zufriedenzustellen und wettbewerbsfähig zu bleiben. Angesichts der immer noch prognostizierten positiven Entwicklung des Außenhandels und der Veränderungen in den Schiffsgrößen sind dringend zusätzliche öffentliche Investitionen erforderlich. Der Bundesverkehrswegeplan, als Rahmenprogramm und Planungsinstrument, nimmt daher eine zentrale strategische Rolle für die deutsche Hafenwirtschaft ein.

Die Bundesregierung hat die Herausforderungen aus den Anforderungen an das Verkehrsnetz erkannt und mit dem Investitionshochlauf im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, dem Schwerpunkt auf Digitalisierung und Maßnahmen wie dem Nationalen Hafenkonzept, dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, dem Forschungsprogramm für innovative Hafentechnologien ISETEC III, und nun eben dem Bundesverkehrswegeplan die Modernisierung des deutschen Verkehrssystems beschleunigt. Mit diesen Instrumenten liegen klare sachliche und politische Zielvorgaben für die deutsche Verkehrs- und Wirtschaftspolitik vor. Prüfstein für den Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe ist, dass sämtliche Instrumente in ihrer Gesamtheit und jeweils für sich genommen ein klares Bekenntnis zum deutschen Hafenstandort erkennen lassen.

Gegenstand der vorliegenden Öffentlichkeitsbeteiligung

Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP ist die fachliche Überprüfung der im Entwurf des BVWP 2030 getroffenen grundsätzlichen Festlegungen, insbesondere im Hinblick auf die aus dem Gesamtplan resultierenden Auswirkungen auf die Umwelt. Grundlagen der Öffentlichkeitsbeteiligung für den BVWP 2030 sind der Entwurf des BVWP und der Umweltbericht.

Das BMVI prüft alle Stellungnahmen und wird in einem Bericht zum Beteiligungsverfahren zusammenfassend dokumentieren, wie mit den Stellungnahmen umgegangen wurde. Diesen Bericht wird das BMVI veröffentlichen. Einzelantworten wird es nicht

geben. Nach Auswertung der Stellungnahmen wird das BMVI etwaige Änderungen am BVWP vornehmen. Die auf diese Weise überarbeitete Fassung ist Grundlage für den Beschluss des BVWP 2030 im Bundeskabinett. Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung werden nicht berücksichtigt. Es erfolgt keine Aufrechnung zwischen unterstützenden und ablehnenden Stellungnahmen. Es ist zudem nicht Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung, jedes Einzelprojekt im Detail zu diskutieren. Diese fachliche Auseinandersetzung ist Aufgabe der nachgelagerten eigenständigen Planungsverfahren, wie z. B. des Planfeststellungsverfahrens.

Der ZDS gibt die vorliegende Stellungnahme unter den vom BMVI gesetzten Prämissen ab und behält sich weitere Anmerkungen vor.

Anmerkungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Übergeordnetes Ziel des Bundesverkehrswegeplans

Neben Mobilität im Personenverkehr, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion von Emissionen, Begrenzung von Inanspruchnahme von Natur und Landschaft und Verbesserung der Lebensqualität ist die Sicherstellung der Güterversorgung und die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen ein übergeordnetes Ziel des Bundesverkehrswegeplans mit folgenden abgeleiteten Zielen und Lösungsstrategien:

- Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz
- Transportkostensenkungen
- Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement)
- Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten
- Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z. B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals) (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 5)

Der ZDS unterstützt die übergeordneten Ziele des BVWP, verbunden mit dem Hinweis, dass nur die Sicherstellung der Güterversorgung und der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen die materielle Grundlage für Umweltschutz und Lebensqualität gewährleistet und insofern vorrangig zu berücksichtigen ist. Das Bundesverkehrsministerium sollte diesen Hinweis mit in den Text des Plans aufnehmen.

Planungshorizont

Der BVWP nimmt einen Planungshorizont von 2016 bis 2030 ein (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 5). Schon jetzt sollte zudem über Anschlussplanungen nachgedacht werden. Der Bundesverkehrswegeplan zeigt beispielsweise, dass selbst bei einer rechtzeitigen Fertigstellung der Alpha-E-Variante Häfen wie Bremerhaven, Cuxhaven oder Hamburg schon im Jahr 2030 nur auf vollausgelasteten Strecken (Auslastung bis 110%, im Tagesdurchschnitt an mittleren Werktagen) mit wichtigen wirtschaftlichen Zentren in Mittel- und Süddeutschland verbunden wären (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S.

20) (vgl. auch S. 23). Das heißt, schon jetzt sollte mit den Folgeplanungen begonnen werden.

Schon jetzt sollte für wichtige Großprojekte mit den Planungen für den Zeitraum nach 2030 begonnen werden.

Finanzvolumen

Der Bundesverkehrswegeplan stellt richtigerweise fest, dass deutlich mehr Geld in die deutsche Verkehrsinfrastruktur investiert werden muss:

*Die Analysen zum BVWP 2030 zeigen es eindeutig: Wir müssen mehr Geld in unsere Verkehrsnetze investieren. Hauptursache dafür ist der stark steigende Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf bei allen drei Verkehrsträgern, da zahlreiche Infrastrukturen in den nächsten Jahren altersbedingt einen sanierungsbedürftigen Zustand erreichen. Im Zeitraum von 2016 bis 2030 werden allein für den **Substanzerhalt** der Netze von Straße, Schiene und Wasserstraße **141,6 Mrd. €** benötigt. Dieses Finanzvolumen entspricht nahezu der Summe, die im vorhergehenden BVWP 2003 für Erhaltung bzw. Ersatz und Aus- und Neubau für einen gleichlangen Planungszeitraum (2001-2015) insgesamt vorgesehen wurde. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 13)*

Der Investitionshochlauf der Bundesregierung ist richtig. Er muss auf hohem Niveau verstetigt und regelmäßig den Preissteigerungsraten angepasst werden.

Planungskapazitäten

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 berichtet ausführlich über notwendige Investitionen in das Bestandsnetz für die Zukunft. Der Plan verweist zu Recht z. B. auch auf die Notwendigkeit der Baustellenabfolge im Bundesfernstraßennetz und die hohe Priorität und Aufmerksamkeit, die auf das Erhaltungsmanagement und die Öffentlichkeitsarbeit zu lenken sein wird (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 25). Der Plan berichtet hingegen über die dafür notwendigen Planungskapazitäten mit zwei kurzen Hinweisen:

Notwendige Voraussetzung für die Umsetzung der Investitionen bei allen drei Verkehrsträgern wird es sein, dass mittel- und langfristig ausreichend Planungskapazitäten zur Verfügung stehen. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 14)

Für die Planung der VB-Projekte insgesamt wird eine Erhöhung der Planungskapazitäten erforderlich sein. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 37)

Die Bereitstellung der erforderlichen Planungskapazitäten ist ein maßgeblicher Faktor für den Erfolg des Bundesverkehrswegeplans.

Zentral für den Erfolg des Bundesverkehrswegeplans zur Stärkung des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland ist eine rechtzeitige und enge Verzahnung der Personalplanung von Bund und Ländern mit dem Bundesverkehrswegeplan sowie der entsprechende Ausbau von Personalkapazitäten.

Erhalt vor Ausbau

Die aktuelle Bundesregierung hat sich den Grundsatz „Erhalt vor Ausbau“ gegeben. Diese Maßgabe ist in vielerlei Hinsicht nachvollziehbar. Wie allerdings auch der Bundesverkehrswegeplan 2030 richtigerweise feststellt, wird es nicht ausreichen, nur das bestehende Netz zu erhalten:

*Gleichzeitig wird es jedoch nicht ausreichen, nur das bestehende Netz zu erhalten. Die Ergebnisse der Netzanalysen und Projektbewertungen machen klar, dass auch künftig bei allen Verkehrsträgern ein **hoher Bedarf an Aus- und Neubaumaßnahmen** besteht, um Engpässe aufzulösen und Erreichbarkeitsdefizite zu reduzieren.*
(Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 13)

Es ist selbstverständlich, dass bestehende nützliche Infrastruktur zu erhalten und Verfall abzuwenden ist (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 15). Ebenso ist selbstverständlich, dass Vorhaben zur Engpassbeseitigung besondere Priorität genießen sollten.

Die hohe Notwendigkeit von Neubaumaßnahmen im Verkehrsbereich angesichts der Wachstumsprognosen sollte weiterhin klar kommuniziert werden.

Engpassanalysen

In der Erläuterung der Engpassanalysen weist der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans darauf hin, dass bei Bundeswasserstraßen zwischen quantitativen und qualitativen Engpässen zu unterscheiden sei. Für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen sei üblicherweise jedoch die qualitative Befahrbarkeit der entscheidende Faktor. Qualitative Engpässe seien dort vorhanden, wo der Infrastrukturzustand im Kernnetz deutlich von dem angestrebten Befahrbarkeitsstandard abweicht. Indikatoren für diese seien in erster Linie die zulässigen Schiffsabmessungen und die verfügbare Fahrrinntiefe.

Der ZDS teilt die Einschätzung zu Engpassanalysen der Bundeswasserstraßen.

Zuständigkeiten des Bundes

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 beschreibt die beschränkten Zuständigkeiten des Bundes, etwa im Bereich der Eisenbahnen oder der Häfen. Der Plan stellt beispielsweise fest, dass eine „Einflussnahme des Bundes auf einzelne unternehmerische Entscheidungen der Deutsche Bahn AG“ nach den Bestimmungen des Aktiengesetzes nicht statthaft sei, „auch wenn die Bundesrepublik Alleinaktionär ist.“ (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 27).

Der ZDS bittet die Bundesregierung, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel zu nutzen, um zu gewährleisten, dass die Deutsche Bahn ausreichend in den Güterverkehr und insbesondere in die Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen investiert sowie ihre Leistungsfähigkeit in diesem Bereich aufrechterhält.

Ebenso stellt der BVWP richtigerweise fest, dass See- und Binnenhäfen Ländersache sind.

Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen erfolgen durch Länder, Kommunen Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. II)

Gleichwohl ergeben sich aus der nationalen, vom Bund gestellten Aufgabe der Energiewende besondere Investitionsanforderungen in den deutschen Seehäfen, insbesondere im Zusammenhang mit der Erschließung von Offshore-Windenergie. Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag vereinbart, den Ausbau der dafür notwendigen Hafeninfrastruktur finanziell zu unterstützen.

Die Beschreibung der Zuständigkeiten von Bund und Ländern in Hafenangelegenheiten sollte auch auf die Aufgaben des Bundes, die sich im Zusammenhang mit den logistischen Anforderungen aus der Energiewende im Bereich der Offshore-Windenergie ergeben, eingehen.

Bedeutung der deutschen Seehäfen

Der Bundesverkehrswegeplan rückt richtigerweise die Notwendigkeit der Verbesserung der Qualität der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen und auch von Rheinmündungshäfen in den Fokus der Investitionspolitik im Rahmen des BVWP. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 42) Der Plan unterstreicht die Entwicklung des Seeverkehrs und der Hafenumschläge (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 54). Die Ausführungen dort sollten um einen wichtigen Aspekt aus der Seeverkehrsprognose ergänzt werden (MWP - IHS - UNICONSULT - Fraunhofer CML 2014): Das Hinterlandaufkommen der deutschen Seehäfen wird deutlich stärker ansteigen als jenes ausländischer Häfen. Auch für grenznahe Regionen etwa in Nordrhein-Westfalen steigt der Anteil deutscher Seehäfen am Gesamtgüteraufkommen. Dem Bundesverkehrswegeplan muss daher ein klares Bekenntnis zum deutschen Hafenstandort zugrundeliegen.

Die Ausführungen zur wachsenden Bedeutung der deutschen Seehäfen im Kontext der Seeverkehrsprognose sollten ergänzt werden.

Anbindung von Seehäfen

Der Bundesverkehrswegeplan greift die Bedeutung der Hinterlandanbindungen auf. Bei Straßen- und Wasserstraßenanbindungen lässt sich zu einem gewissen Grad die hohe Priorität für Hafenanbindungen nachvollziehen. Angesichts der hohen Bedeu-

tung für den deutschen Außenhandel ist die Erreichbarkeit von Seehäfen von herausragender Bedeutung. Richtigerweise heißt es dazu bei den Straßenprojekten, dass in einzelnen Fällen auch Projekte höhergestuft worden seien, „die einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit, beispielsweise von Seehäfen und Flughäfen, leisten, auch wenn dies durch die gesamtwirtschaftliche Bewertung nicht unmittelbar herleitbar ist.“ (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 37) Bei Schienen gelingt es weniger, hier wurden 17 Projekte in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Für 40 Projekte folgt die Detailbewertung erst im Nachgang zum BVWP. Hier ist unklar, wie sich vordringliche Projekte aus jenen 40 in die weitere Planung einfügen. Insgesamt bleibt unklar, wie die hohe Priorität, die den Seehäfen eingeräumt werden soll, im BVWP im Bereich Schiene eingeräumt wird.

Raumplanung

Der ZDS kann nicht nachvollziehen, warum die Erreichbarkeit von Fährhäfen nicht im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt wird. Dazu heißt es:

Für den motorisierten Individualverkehr/Straßenpersonenverkehr wurden dabei Fahrzeiten zwischen der raumordnerischen Ebene der Mittelbereiche und den jeweils nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen, internationalen Flughäfen, Oberzentren und IC-Bahnhöfen berücksichtigt. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 67)

Dabei gewährleisten Fährstandorte wie Kiel, Lübeck oder Rostock wichtige und umweltfreundliche Verkehrsanbindungen an Metropolregionen wie Kopenhagen, Oslo oder Stockholm, sowohl für den Individualverkehr als auch für den Frachtverkehr. Durch die fehlende Berücksichtigung von Fährhäfen werden Hafenhinterlandanbindungen im Bundesverkehrswegeplan im Modul Raumplanung systematisch benachteiligt.

Fährhäfen sollten im Modul Raumplanung berücksichtigt werden, damit Hafenhinterlandanbindungen nicht systematisch benachteiligt werden.

Dringlichkeitsstufen

Für die neuen Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen

- Vordringlicher Bedarf (VB)
- Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)
- Weiterer Bedarf (WB)
- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*).

Es sei vorgesehen, die Vorhaben des VB/VB-E im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umzusetzen bzw. zu beginnen. Für Vorhaben des WB würden hingegen voraussichtlich erst nach 2030 Investitionsmittel zur Verfügung stehen. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 11)

Wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E sei das Ergebnis der **Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**. Innerhalb dieser vordringlichen Projekte seien Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine **besonders hohe verkehrliche Bedeutung** haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen. Voraussetzung dafür ist ein in der Regel hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis und ein hoher Beitrag des Vorhabens zur Minderung bzw. Beseitigung von Engpässen. Projekte würden zudem nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie **keine hohe Umweltbetroffenheit** aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden. Dies soll dazu beitragen, dass die Vorhaben des VB-E zu einem möglichst frühen Zeitpunkt des Geltungszeitraums des BVWP 2030 begonnen bzw. umgesetzt werden können.

Weiter berücksichtigt für die Einstufung von Vorhaben in den VB sind

- Die raumordnerische und/oder städtebauliche Bedeutung
- Synergien zwischen Erhaltungs- bzw. Ersatz- und Ausbauplanung, mit einer Höherbewertung von Ausbauprojekten, die gleichzeitig zur Beseitigung eines akuten Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarfs beitragen (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 11)

Aus Sicht des ZDS werden mit dieser Vorgehensweise wichtige Projekte zurückgestuft, weil objektive naturschutzfachliche Probleme nicht „umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden.“

Bekanntlich ziehen sich jedoch Planfeststellungsverfahren in die Länge, weil sie immer wieder und systematisch beklagt werden. Das heißt, wichtige Engpassbeseitigungsprojekte werden zurückgestellt, sodass zu befürchten steht, dass bei etwaiger rechtlicher Billigung eines Projekts keine ausreichenden Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Der ZDS appelliert an den Gesetzgeber, mit Nachdruck das Planungs- und Umweltrecht zu reformieren, damit dringliche Projekte rechtzeitig fertiggestellt werden können.

Auch ist unklar, ob die zugrundeliegenden Informationen die ökologischen Auswirkungen eines Projektes richtig bewerten. Im Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan heißt es z. B.:

Die Bewertung der Auswirkungen auf Naturschutzvorrangflächen lässt sich insofern relativieren, dass die im Umweltbericht zugrunde gelegten Trassenvarianten lediglich Lösungsvarianten darstellen. Erst im Rahmen der Trassenkonkretisierung in den nachfolgenden Planungsstufen lässt sich der Betroffenheitsumfang genauer ermitteln. Dabei ist zu erwarten, dass mit der Trassenkonkretisierung auch eine weitergehende räumliche Optimierung stattfindet, so dass Flächenbeanspruchungen und Beeinträchtigungen von Naturschutzvorrangflächen voraussichtlich weiter minimiert werden können. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016b, S. 148)

Mit anderen Worten: Die Umweltbewertung kann für einzelne Projekte schlechter ausfallen, als sie in der endgültigen Planungsstufe tatsächlich wären.

Der ZDS bittet zu klären, wie unangebrachte Herabstufungen von Projekten, die sich aus Trassenkonkretisierungen ergeben, vermieden werden können.

Seewärtige Zufahrten

Der ZDS begrüßt es ausdrücklich, dass alle Projekte zur Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und der Nord-Ostseekanal berücksichtigt worden sind:

Elbe - Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	Zugesagter Neubeginn
Ems - Vertiefung der Außenems	VB
NOK - Ausbau der Oststrecke des NOK	FD
NOK - Vertiefung des NOK	VB-E
NOK - Neutrassierung der Saatsee-Kurve am NOK	VB
Rostock - Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seekanal Rostock*	VB
Weser - Fahrinnenanpassung der Außenweser	VB-E
Weser - Fahrinnenanpassung der Unterweser, Süd und Nord	VB-E
Wismar - Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar	VB

Nicht nachvollziehen kann der ZDS die Einordnung des Seekanals Rostock mit einer zu geringen Wassertiefe, nimmt jedoch die zwischenzeitlichen Zusagen der Bundesregierung zur Kenntnis (Rehberg 13.04.2016).

Alle Projekte zur Verbesserung von seewärtigen Zufahrten sollten mit höchster Dringlichkeit vorangetrieben werden, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen dauerhaft zu gewährleisten. Der ZDS bittet nachdrücklich um die Richtigstellung des Projekts zur Vertiefung des Seekanals Rostock auf eine Wassertiefe von 16,50 m sowie um eine fest zugesagte Disponierung von VB-E-Projekten wie die Fahrinnenanpassungen der Unter- und Außenweser.

Ahrensburger Liste

Im September 2008 einigten sich die fünf norddeutschen Bundesländer in Ahrensburg auf eine Liste von 24 vordringlich zu realisierenden Verkehrsprojekten der norddeutschen Küstenländer Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpom-

mern und Schleswig-Holstein. Die Ahrensburger Liste umfasst notwendige, überwiegend hafenrelevante Verkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung. Sie stellt die zentrale Leitlinie für die norddeutsche Verkehrszusammenarbeit dar, der sich auch die norddeutsche Wirtschaft [...] angeschlossen hat. [...] 2009 wurde die Ahrensburger Liste zudem in das von der Bundesregierung verabschiedete Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen aufgenommen. (IHK Nord 2012)

Im gerade verabschiedeten, fortgeschriebenen Nationalen Hafenkonzept 2015 der Bundesregierung heißt es zur Ahrensburger Liste:

Der Bund setzt vorrangig die Projekte der Ahrensburger Liste um, die gemäß der Prüfungsmethode des BVWP 2015 gesamtwirtschaftlich vorteilhaft sind. (Die Bundesregierung 2016, S. 60)

Der vorliegende Entwurf des Bundesverkehrswegeplans hingegen erwähnt die Ahrensburger Liste überhaupt nicht.

Zur Ahrensburger Liste zählen folgende Projekte:

Nummer	Projekt
1.	Ausbaustrecke Berlin – Pasewalk – Stralsund
2.	Ausbaustrecke Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
3.	Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen
4.	Ausbaustrecke Rostock – Berlin
5.	Dreigleisiger Ausbau der Strecke Pinneberg – Elmshorn
6.	Dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg
7.	Elektrifizierung Hamburg – Lübeck-Travemünde
8.	Maßnahmen zur Entlastung des Schienenknotens Bremen
9.	Maßnahmen zur Entlastung des Schienenknotens Hamburg
10.	Maßnahmen zur Entlastung des Schienenknotens Hannover
11.	Y-Trasse
12.	A 281 Eckverbindung Bremen
13.	Ausbau der B 96 Sassnitz – Berlin
14.	Ausbau von A 1 und A 7
15.	Neubau A 26 von Stade (A 20) bis Hamburg (A 7)

16.	Neubau A 39 Lüneburg – Wolfsburg
17.	Neubau bzw. Weiterbau A 14 Schwerin – Magdeburg
18.	Neubau bzw. Weiterbau A 26 (Hafenquerspange)
19.	Neubau der (Küstenroute) A 20 Küstenautobahn
20.	Weiterbau der A 20 von Lübeck nach Stade (A 26)
21.	Weiterbau der A 21 nördlich und südlich der A24
22.	Ausbau der Mittelweser
23.	Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe sowie Unter- und Außenweser
24.	Schleusen Elbe-Lübeck-Kanal

Für den ZDS bleibt die Ahrensburger Liste für den Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen maßgeblich. Der Bundesverkehrswegeplan sollte Projekte aus der Ahrensburger Liste in den Projektlisten ausdrücklich kennzeichnen.

Netzkategorisierung

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans heißt es:

Zur Identifizierung der wichtigsten Transportrelationen mit einer hohen Verkehrsbedeutung wurden die Bundeswasserstraßen analog der jeweiligen Transportmengen kategorisiert und in ein „Kernnetz mit den Kategorien A, B und C“ sowie in „Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes“ gegliedert.

Die Kategorisierung von Wasserstraßenrelationen spiegelt in einer groben Clusterung die prognostizierten Verkehrsmengen auf den Wasserstraßenrelationen wider. Grundsätzlich liegen dabei die Erkenntnisse aus der Verkehrsprognose 2030 zugrunde. Insbesondere bei der Festlegung des Kernnetzes sind darüber hinaus - soweit relevant - weitere relationsbezogene Aspekte berücksichtigt. Der rechtliche Status der Bundeswasserstraßen wird durch die Kategorisierung nicht berührt. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016a, S. 184)

Allerdings stiftet die Kategorisierung Verwirrung vor dem Hintergrund, dass scheinbar eben eine neue rechtliche Einordnung vorweggenommen wird. Davon betroffen sind zum Beispiel die seewärtigen Zufahrten der Hafenstandorte Lübeck und Rostock.

Der ZDS bitte das Bundesverkehrsministerium, eine unmissverständliche Nomenklatur für die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen zu nutzen. Die Schwellenwerte an der Ostseeküste sind so zu wählen, dass die seewärtigen Zufahrten von Häfen wie Lübeck und Rostock entsprechend ihrer wirtschaftlichen Bedeutung in die höchste Kategorie aufgenommen werden.

Anmerkungen zum Umweltbericht

Die Strategische Umweltprüfung (SUP) ist ein durch die Richtlinie 2001/42/EG vorgesehenes, systematisches Prüfungsverfahren, mit dem die Umweltaspekte bei strategischen Planungen und dem Entwurf von Programmen untersucht werden.

Ähnlich wie die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wird eine SUP bei wichtigen Planungsverfahren durchgeführt, die in die Umwelt eingreifen. Die Bundesverkehrswegeplanung ist ein Beispiel für Vorhaben, bei denen eine SUP notwendig ist. Mit der SUP wurde allgemein der Rahmen dafür geschaffen, schon auf Ebene der Pläne und Programme „strategisch vorausschauend“ die Umweltauswirkungen zu prüfen, die durch die geplanten Projekte entstehen können.

Die SUP hat lediglich das Ziel, Verantwortliche und die Öffentlichkeit für die voraussichtlichen Folgen des Bundesverkehrswegeplans für die Umwelt zu sensibilisieren und darüber zu informieren. Die Entscheidung über den Plan selbst unterliegt vollständig der Abwägung, also dem weiteren politischen Entscheidungsprozess über den Plan.

Die SUP erfasst nur die erste Stufe innerhalb eines mehrstufigen Planungs- und Zulassungsprozesses und gilt lediglich ergänzend zur UVP. Der Unterschied zur UVP besteht darin, dass die SUP chronologisch der Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschaltet ist. Während die UVP erst bei der Zulassung umwelterheblicher Vorhaben zum Einsatz kommt, findet eine SUP bereits auf der Planungsebene statt, weil wichtige umweltbedeutsame Weichenstellungen oft bereits im Rahmen vorlaufender Pläne und Programme getroffen werden.

Umweltbericht zentraler Bestandteil der SUP

Der Umweltbericht ist zentraler Bestandteil der SUP. Er enthält diejenigen umweltrelevanten Angaben, die mit zumutbarem Aufwand ermittelt werden können und berücksichtigt dabei den gegenwärtigen Wissensstand, allgemein anerkannte Prüfungsmethoden, Inhalt und Detaillierungsgrad des BVWP sowie dessen Stellung im Entscheidungsprozess. Der Untersuchungsrahmen einschließlich des Umfangs und Detaillierungsgrads der in den Umweltbericht aufzunehmenden Angaben wurden im Rahmen eines „Scoping-Verfahrens“ unter Beteiligung der Behörden, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich durch den BVWP berührt wird, definiert.

Keine Umweltwirkungen für laufende und fest disponierte Verkehrsprojekte

Die von den laufenden und fest disponierten Verkehrsprojekten (z. B. Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe) ausgehenden Umweltwirkungen sind entscheidungsneutral, da sie unabhängig von den im BVWP 2030 getroffenen Festlegungen

realisiert werden. Daher werden für diese Projekte im Umweltbericht keine Umweltwirkungen ausgewiesen.

Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen nicht entscheidungsrelevant

Da es sich bei Ersatz- bzw. Erhaltungsmaßnahmen lediglich um Sanierungs- oder Austauschmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen handelt, kommt es in aller Regel nicht zu zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen oder Zerschneidungseffekten. Zusätzliche anlagebedingte Beeinträchtigungen sind deshalb im Allgemeinen nicht zu erwarten. Eine räumliche Verortung und eine konkrete Abschätzung der Größenordnung der Umweltauswirkungen der mit dem BVWP geplanten Ersatz- bzw. Erhaltungsmaßnahmen sind nicht möglich. Konkrete Auswirkungen werden aus diesem Grund im Umweltbericht nicht bilanziert und bewertet. Für die grundsätzliche Frage, ob die mit dem BVWP geplanten Ersatz- bzw. Erhaltungsmaßnahmen überhaupt durchgeführt werden sollen, sind die zu erwartenden (baubedingten) Umweltauswirkungen in der Regel nicht entscheidungsrelevant.

Aus- und Neubauprojekte

Der Schwerpunkt des Umweltberichts liegt auf den Aus- und Neubauprojekten, da nur von diesen Projekten potenziell die gravierendsten Umweltauswirkungen ausgehen können.

Insgesamt sind 605 Aus- und Neubauprojekte Straße, 16 Aus- und Neubauprojekte Schiene sowie 22 Wasserstraßenprojekte in den Vordringlichen Bedarf (VB/VB-E) eingestellt.

Positiver Beitrag zur Zielerreichung Umweltschutz

- Geräuschbelastung innerorts: Verbesserung der Lärmsituation
- CO₂-Bilanz: Verringerung der CO₂-Emissionen
- Luftschadstoffe: Zusatzbelastungen, die jedoch nicht so stark ins Gewicht fallen, da die absoluten Größenordnungen vergleichsweise gering sind und es bei den besonders relevanten Stoffgruppen der Stickoxide und des Feinstaubes zu leichten Einsparungen kommt
- Keine weiteren Zerschneidungen von national bedeutsamen Lebensraumachsen, -korridoren
- Positive Wirkungen bei Entscheidung von Lebensraumnetzwerken

Negativer Beitrag zur Zielerreichung des Umweltschutzes

- Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen der BfN-Lebensraumnetzwerke, Großräume der Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume und Großsäugerlebensräume
- Flächeninanspruchnahme
- Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten
- Durchfahrung von Wasserschutzgebieten
- Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Kulturgüter- und Landschaftsschutzes

Deutlich negativer Beitrag zur Zielerreichung des Umweltschutzes:

Kriterien Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen, Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten und Zerschneidung von Unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen (UZVR).

Relativierung der Bewertung der Auswirkungen durch die Projekte des BVWP 2030

Die im Umweltbericht zugrunde gelegten Trassenvarianten stellen lediglich Lösungsvarianten dar. Somit lässt sich das zu erwartende Ausmaß von Auswirkungen erst im Rahmen der Linienbestimmung in den nachfolgenden Planungsstufen konkreter ermitteln. Mit der Feintrassierung sind Flächenbeanspruchungen und Beeinträchtigungen sowie Zerschneidungen voraussichtlich weiter minimierbar. Um das Maß einer entsprechenden Planungsoptimierung zu erfassen, sind Überwachungsmaßnahmen für die Zukunft vorgesehen.

Methodik

Die Methodik sieht – nach dargelegten Bewertungskriterien – eine Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes, der Umweltprobleme und des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des Plans, der Umweltauswirkungen auf Projektebene und der Alternativenprüfungen auf Projektebene sowie der Umweltauswirkungen auf Gesamtplanebene vor. Alternative Investitionsszenarien werden berücksichtigt.

Im Ergebnis

- Der Umweltbericht im Rahmen der strategischen Umweltprüfung legt den **Schwerpunkt** auf die **Aus- und Neubauprojekte**, da nur von diesen Projekten potenziell die gravierendsten Umweltauswirkungen ausgehen können.
- Aus der **Einzelprojektbewertung „Aus- und Neubau Wasserstraße“** wird deutlich, dass eine hohe Umweltbetroffenheit die Dringlichkeit eines Projekts nicht per se aufhebt.
- Im Rahmen der **Alternativenprüfung auf der Projektebene** konnten weder verkehrsträgerinterne Alternativrouten als auch verkehrsträgerübergreifende Verlagerungspotentiale ermittelt werden.
- Im Rahmen der **Alternativenprüfung zum Investitionsszenario auf der Gesamtplanebene** ließ sich kein einheitlicher Umweltnutzen ermitteln.
- Das zu **erwartende Ausmaß von Auswirkungen** kann erst im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen konkreter ermittelt und Beeinträchtigungen / Flächenbeanspruchungen / Zerschneidungen weiter minimiert werden.

Der ZDS hat keine grundsätzlichen Einwände gegen den Umweltbericht.

Zusammenfassung

Die Bundesregierung hat die Herausforderungen aus den Anforderungen an das Verkehrsnetz erkannt und mit dem Investitionshochlauf im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, dem Schwerpunkt auf Digitalisierung und Maßnahmen wie

dem Nationalen Hafenkonzept, dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, dem Forschungsprogramm für innovative Hafentechnologien ISETEC III, und nun eben dem Bundesverkehrswegeplan die Modernisierung des deutschen Verkehrssystems beschleunigt. Mit diesen Instrumenten liegen klare sachliche und politische Zielvorgaben für die deutsche Verkehrs- und Wirtschaftspolitik vor. Prüfstein für den Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe ist, dass sämtliche Instrumente in ihrer Gesamtheit und jeweils für sich genommen ein klares Bekenntnis zum deutschen Hafenstandort erkennen lassen.

Der ZDS gibt die vorliegende Stellungnahme unter den vom BMVI gesetzten Prämissen ab und behält sich weitere Anmerkungen vor.

Der ZDS unterstützt die übergeordneten Ziele des BVWP, verbunden mit dem Hinweis, dass nur die Sicherstellung der Güterversorgung und der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen die materielle Grundlage für Umweltschutz und Lebensqualität gewährleistet und insofern vorrangig zu berücksichtigen ist. Das Bundesverkehrsministerium sollte diesen Hinweis mit in den Text des Plans aufnehmen.

Schon jetzt sollte für wichtige Großprojekte mit den Planungen für den Zeitraum nach 2030 begonnen werden.

Der Investitionshochlauf der Bundesregierung ist richtig. Er muss auf hohem Niveau verstetigt und regelmäßig den Preissteigerungsraten angepasst werden.

Zentral für den Erfolg des Bundesverkehrswegeplans zur Stärkung des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland ist eine rechtzeitige und enge Verzahnung der Personalplanung von Bund und Ländern mit dem Bundesverkehrswegeplan sowie der entsprechende Ausbau von Personalkapazitäten.

Die hohe Notwendigkeit von Neubaumaßnahmen im Verkehrsbereich angesichts der Wachstumsprognosen sollte weiterhin klar kommuniziert werden.

Der ZDS teilt die Einschätzung zu Engpassanalysen der Bundeswasserstraßen.

Der ZDS bittet die Bundesregierung, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel zu nutzen, um zu gewährleisten, dass die Deutsche Bahn ausreichend in den Güterverkehr und insbesondere in die Hinterlandbindungen deutscher Seehäfen investiert sowie ihre Leistungsfähigkeit in diesem Bereich aufrechterhält.

Die Beschreibung der Zuständigkeiten von Bund und Ländern in Hafenanangelegenheiten sollte auch auf die Aufgaben des Bundes, die sich im Zusammenhang mit den logistischen Anforderungen aus der Energiewende im Bereich der Offshore-Windenergie ergeben, eingehen.

Die Ausführungen zur wachsenden Bedeutung der deutschen Seehäfen im Kontext der Seeverkehrsprognose sollten ergänzt werden.

Fährhäfen sollten im Modul Raumplanung berücksichtigt werden, damit Hafenhinterlandbindungen nicht systematisch benachteiligt werden.

Der ZDS appelliert an den Gesetzgeber, mit Nachdruck das Planungs- und Umweltrecht zu reformieren, damit dringliche Projekte rechtzeitig fertiggestellt werden können.

Der ZDS bittet zu klären, wie unangebrachte Herabstufungen von Projekten, die sich aus Trassenkonkretisierungen ergeben, vermieden werden können.

Alle Projekte zur Verbesserung von seewärtigen Zufahrten sollten mit höchster Dringlichkeit vorangetrieben werden, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen dauerhaft zu gewährleisten. Der ZDS bittet nachdrücklich um die Richtigstellung des Projekts zur Vertiefung des Seekanals Rostock auf eine Wassertiefe von 16,50 m sowie um eine fest zugesagte Disponierung von VB-E-Projekten wie die Fahrrinnenanpassungen der Unter- und Außenweser.

Für den ZDS bleibt die Ahrensburger Liste für den Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen maßgeblich. Der Bundesverkehrswegeplan sollte Projekte aus der Ahrensburger Liste in den Projektlisten ausdrücklich kennzeichnen.

Der ZDS bitte das Bundesverkehrsministerium, eine unmissverständliche Nomenklatur für die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen zu nutzen. Die Schwellenwerte an der Ostseeküste sind so zu wählen, dass die seewärtigen Zufahrten von Häfen wie Lübeck und Rostock entsprechend ihrer wirtschaftlichen Bedeutung in die höchste Kategorie aufgenommen werden.

Der ZDS hat keine grundsätzlichen Einwände gegen den Umweltbericht.

Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016a): Bundesverkehrswegeplan 2030. Entwurf März 2016. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016b): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan. Stand: März 2016. Berlin.

Die Bundesregierung (2016): Nationales Hafenkonzzept für die See- und Binnenhäfen. Endfassung. Berlin..

IHK Nord (2012): Verkehrsdrehscheibe Norddeutschland - Die Infrastrukturprojekte der Ahrensburger Liste. Hamburg.

MWP - IHS - UNICONSULT - Fraunhofer CML (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger - Seeverkehrsprognose Los 2. Forschungsbericht FE-Nr. 96.980-2011. Hamburg und Frankfurt.

Rehberg, Eckhardt (13.04.2016): Eckhardt Rehberg: Seekanal Rostock wird auf 16,50 m vertieft. Berlin. Online verfügbar unter <http://www.eckhardt-rehberg.de/download/160413SeekanalvertiefungHRO.pdf>, zuletzt geprüft am 19.04.2016.