

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige,  
Werner Schulz (Berlin) und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
— Drucksache 12/6548 —**

**Nutzen und Kosten des Ausbaus der Wasserwege von Magdeburg nach Berlin**

Im Bundesverkehrswegeplan 1992 ist der Ausbau der vorhandenen Wasserwege von Magdeburg bis Berlin zur Großschiffahrtsstraße, dem Projekt 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden. Ein unabhängiges Gutachten zum Bauvorhaben belegt aber, daß der für die Einstufung mindestens nötige Nutzen-Kosten-Faktor von 3,0 nicht erreicht wird – ohne die externen Kosten in die Kalkulation einzubeziehen.

1. In dem Gutachten des Instituts für Ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) in Berlin wird ein Nutzen-Kosten-Faktor errechnet, der 66 % unter dem Wert liegt, der von dem Gutachter des Verkehrsministeriums, der PLANCO-Consulting in Essen, für das Projekt 17 Deutsche Einheit ermittelt wurde.

Ist der Bundesregierung das Gutachten des IÖW bekannt, und wie bewertet sie die darin berechneten Ergebnisse?

Der Bundesregierung ist das Gutachten des Instituts für Ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), in dem für das Projekt 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover–Berlin) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,2 berechnet wird, bekannt. Nach Auffassung der Bundesregierung besteht keine Veranlassung, die Ansätze der gesamtwirtschaftlichen Projektbewertung für den Bundesverkehrswegeplan '92, die zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,6 geführt haben, zu ändern, da eine zwischenzeitliche Überprüfung der Verkehrsprognosen die vorsichtig geschätzten Verkehrsmengen für die Bundeswasserstraßen bestätigt haben und die Kostenschätzung durch Haushaltsunterlagen untermauert wurde.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 31. Januar 1994 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

2. Wie bewertet die Bundesregierung ihre Einstufung des vorgenannten Projekts in den vordringlichen Bedarf angesichts der Berechnung des IÖW, die ohne Berücksichtigung der externen Kosten zu einem Nutzen-Kosten-Faktor von 2,2 gelangen?

Aus der Antwort zu Frage 1 ergibt sich, daß die Bundesregierung keinen Anlaß sieht, die Einstufung des Projekts 17 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans '92 zu verändern. Im Rahmen plausibler und mit dem Bewertungskonzept des Bundesverkehrswegeplans '92 verträglicher Variation der Berechnungsgrundlagen erweist sich die hohe gesamtwirtschaftliche Effektivität des Projekts 17 als stabil.

Ein Indikator für die hohe Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ist auch die Tatsache, daß selbst unter den Annahmen des Instituts für Ökologische Wirtschaftsforschung (40 % weniger Transportaufkommen, 65 % höhere Baukosten, fünf Jahre längere Bauzeit) der Nutzen des Projekts die Kosten noch um das 2,2fache übersteigen würde, wobei im übrigen bei finanzmathematisch richtiger Berechnung unter den Ansätzen des Instituts sich ein Nutzen-Kosten-Wert von 2,42 ergibt.

3. Wie hoch sind die externen Kosten des Projekts 17, und nach welchen Methoden wurden sie erhoben, geschätzt und gewichtet?

Bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung von Projekten der Bundesverkehrswegeplanung werden die projektbedingten Vor- und Nachteile gegenübergestellt. Die Projektwirkungen werden dabei als Differenz zwischen dem Vergleichsfall, der sich ohne die zu bewertenden Verkehrswegeinvestitionen ergeben würde, und dem Planungsfall, der diese einbezieht, ermittelt. Die Quantifizierung der Projektwirkungen erfolgt auf gesamtwirtschaftlicher Basis, d. h. unternehmensinterne Kosten werden um externe ergänzt. Als externe Kosten wird derjenige Ressourcenverzehr eines Verkehrssystems bezeichnet, der von dem betreffenden Verkehrssystem bzw. Nutzer verursacht wird, diesem aber nicht angelastet wird, sondern von der Gesellschaft getragen wird. Hierbei handelt es sich bei Wasserstraßenprojekten im wesentlichen um nicht gedeckte Wegekostenanteile und um Umwelteffekte.

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung aller Investitionsvorhaben des Bundesverkehrswegeplans '92 erfolgt nach der einheitlichen verkehrszweigübergreifenden Methodik der Bundesverkehrswegeplanung. Einzelheiten zur Methodik der Qualifizierung, Quantifizierung und Evaluierung sind in Heft 72 der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Verkehr unter dem Titel „Gesamtwirtschaftliche Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen“ veröffentlicht.

Diese Methodik liegt auch der gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts 17 Deutsche Einheit zugrunde.

Im Umweltbereich sind berücksichtigt

- auf der Kostenseite die Anteile der Investitionskosten für einen ökologisch verträglichen Ausbau einschließlich Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen,

- auf der Nutzenseite die reduzierten Abgasbelastungen, die sich bei Projektrealisierung infolge der geänderten Fahrzeugstrukturen und -auslastungen ergeben. Hierbei sind nur die relativ geringen Differenzen innerhalb des Verkehrssystems Binnenschifffahrt/Wasserstraße angesetzt, wobei Verkehrsverlagerungen trotz begrenzter Kapazitäten des Vergleichsfalls nicht in die Berechnungen eingegangen sind.

Die Projektbewertung ist daher als vorsichtige Einschätzung anzusehen. Denn entsprechend der Bundesverkehrswegeplan '92-Methodik wurde nicht untersucht, welche Verkehrsteilung sich für den Prognoseverkehr ergeben würde, wenn das Projekt 17 nicht realisiert würde. Bei Berücksichtigung der sich bei Nichtrealisierung ergebenden Verkehrsverlagerungen auf Schiene und Straße würden die hohen Umweltvorteile des Wasserstraßenverkehrs gegenüber alternativen Verkehrsträgern das Projekt 17 erheblich begünstigen.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die bisherige Erhebung der externen Kosten durch die von ihr beauftragten Gutachter im Vergleich zum letzten Stand der Monetarisierungstechniken?

Die Bundesregierung beurteilt die bisherige Schätzung der Nutzen und Kosten als sachgerecht und dem neuesten Erkenntnisstand der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik entsprechend.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß die gegensätzlichen Interessen des Bauvorhabenträgers sowie des Umweltschutzes bei der Planfeststellung in der Verantwortung ein und derselben Behörde liegen?

Die Bundesregierung hat keine Bedenken dagegen, daß unter dem Dach einer Behörde (Wasser- und Schifffahrtsdirektion) sowohl der Träger des Vorhabens als auch die Planfeststellungsbehörde angesiedelt sind. Das entspricht der Gesetzeslage, denn nach § 14 Abs. 1 Satz 4 WaStrG ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Planfeststellungsbehörde (Dezernat A 4 in der Wasser- und Schifffahrtsdirektion) und nach § 45 in Verbindung mit § 12 WaStrG das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt der Träger des Vorhabens. Hervorzuheben ist, daß die Weisungsungebundenheit der Planfeststellungsbehörde im Bereich ihres planerischen Ermessens durch Erlasse und Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes gewährleistet ist. Diese Regelung hat sich bewährt und auch mehrfach gerichtlichen Nachprüfungen standgehalten.

