

## Infrastrukturplanung **Die Zukunft der Bundeswasserstraßen**

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

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

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



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

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

Das wesentliche Kriterium für die Aufnah-

### Kategorisierung der Wasserstraßen im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrsministeriums

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

Bei den Wasserstraßen bleiben Nutzungen wie der

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

**Die Originalgrafiken und weitere Infos finden Sie im Internet unter [www.bvwp2030.de](http://www.bvwp2030.de)**

### Schleusen-Abgabe

## Nord-Ostsee-Kanal für Sportboote vorerst kostenlos

**A**us Sicherheitsgründen ist in den Schleusenammern Brunsbüttel und Kiel-Holtenau die Benutzung der für Notfälle und Rettungszwecke angebrachten Leitern nicht mehr möglich. Somit sind für Sportbootfahrer auch die Automaten, der



Nord-Ostsee-Kanal, Schleuse Brunsbüttel

und umgesetzt, so z.B. Bezahlautomaten in Kiel-Holtenau oder eine Internetanwendung bzw. App. Die hierfür erforderliche Infrastruktur wird im Laufe der Sportboot-saison 2016 fertig gestellt werden. Bis zur Betriebsaufnahme der neuen Bezahlmöglichkeiten wird das Entrichten der Befahrensabgaben für Sportboote ausgesetzt.

**Weitere Infos finden Sie auf der Seite des Wasser- und Schiff-**

**fahrtsamts Kiel-Holtenau ([www.wsa-kiel.wsv.de](http://www.wsa-kiel.wsv.de), Rubriken: Schifffahrt / Sportschifffahrt / Befahrensabgaben Sportboote). Auf der Seite des KYCD ([www.kycd.de](http://www.kycd.de)) ist in der Rubrik „News“ ein Direktlink geschaltet**

### VERANSTALTUNGEN

**30.04. - 01.05.2016**  
 Medizinseminar im Schleihafen Kopperby: Intensivkurs mit praktischen Übungen zum Umgang mit Verletzungen und Erkrankungen an Bord.

**21.05. - 22.05.2016**  
 Praxisseminar Motor und Elektrik im Schleihafen Kopperby: In Theorie und Praxis wird sich mit dem oft vernachlässigten guten Stück in unserem Boot beschäftigt: dem Motor!

**07.10. - 08.10.2016**  
 KYCD Sicherheitsseminar: „Den Seenotfall erleben und trainieren, ohne in Gefahr zu geraten“: Zwei Tage Theorie und Praxis im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine in Neustadt/Holstein.

**11.11. - 12.11.2016**  
 KYCD-Workshop „Berufsschifffahrt verstehen, bedeutet Sicherheit im Sportboot“: Praktische Übungen im Schiffsführungssimulator des Maritimen Zentrum der Fachhochschule Flensburg.

Die Veranstaltungen werden nicht ausschließlich für KYCD-Mitglieder durchgeführt, **segeln**-Leser und Gäste sind willkommen. Die jeweiligen Detailinformationen und Anmeldeunterlagen können in der Geschäftsstelle angefordert werden und stehen auf [www.kycd.de](http://www.kycd.de) in der Rubrik Lehrgänge zum Download bereit.



**Auszüge aus dem Leistungskatalog des KYCD:** Mitgliedschaft viermal im Jahr mit nautischen Informationen, aktuellen Nachrichten und Clubinformationen; Infoschriften und Broschüren zu nautischen Themen, Seminarreisen, Praxistrainings und Lehrgänge sowie Einkaufsvorteile bei den Partnern des KYCD. **...und das alles für nur 48 Euro im Jahr.**

### Pyrotechnik

## Rückrufaktionen verschiedener Händler

**D**ie Hersteller Albatross S.R.L., Hansson Pyrotech, Ningbo Zhenhua, Pains Wessex und Comet haben Rückrufaktionen gestartet, da die Gefahr besteht, dass möglicherweise nicht die volle Funktion einiger Handfackeln, Fallschirmraketen und Rauchsignale in allen Fällen gewährleistet ist und damit ein Sicherheitsrisiko nicht ausgeschlossen werden kann.



**Die Detailinformationen dazu gibt es in der Übersicht auf der Homepage des BSH ([www.bsh.de](http://www.bsh.de)) in der Rubrik „Marktüberwachung“. Auf der Homepage des KYCD ([www.kycd.de](http://www.kycd.de)) in der Rubrik „News“ ist ein Direktlink geschaltet**

➔ **Einen Mitgliedsantrag finden Sie unter [www.kycd.de](http://www.kycd.de)**