

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

6. Juli 2012
Hei/Al/III-3/625

**Stellungnahme des ZDS
zum
5. Bericht des BMVBS
an den Deutschen Bundestag
zur Reform der
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
(WSV)**

Stand: 22.06.2012

Zum 5. Bericht des Bundesverkehrsministeriums an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) nimmt der ZDS wie folgt Stellung:

1. Ziele der WSV-Reform

Der ZDS begrüßt das Ziel der WSV-Reform, eine leistungsfähige, effiziente sowie für den Steuerzahler kostengünstige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu sichern und trotz der begrenzten Ressourcen Infrastrukturvoraussetzungen zu schaffen, die Gütertransportverlagerungen auf das Schiff ermöglichen und die eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur gewährleisten. Dabei unterstützen wir grundsätzlich die Umsetzungsmaßnahme, die Wasserstraßen als zusätzliches strategisches Element zum effizienten Einsatz der knappen Ressourcen zu kategorisieren.

Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzungen weisen wir auf die Absichtserklärungen der Koalitionsparteien in ihrer Koalitionsvereinbarung hin, das Nationale Hafenkonzert umzusetzen und die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen gezielt auszubauen.

Dabei erwarten wir von der Priorisierung der Investitionsmaßnahmen für den Erhalt, Betrieb und Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur eine Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.

2. Aufbauorganisation

Bezogen auf die geplante Aufbauorganisation der WSV sollen alle überregionalen fachlichen und administrativen Aufgaben des Bundesverkehrsministeriums, der bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sowie der bestehenden Fach- und Sonderstellen bei der „Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt“ mit vorgesehenem Sitz in Bonn zusammengeführt werden.

Die bestehenden Wasser- und Schifffahrtsämter sollen zukünftig in drei verschiedene Aufgabenbereiche gegliedert werden:

- Ämter für Betrieb und Unterhaltung der Infrastruktur
- Ämter für revierbezogene Aufgaben (Verkehrsmanagement, Schifffahrt, Vermessung, Liegenschaften, Peilwesen, Fahrzeugbereederung)
- Ämter mit funktionalen, d.h. bundesweiten Investitionsaufgaben.

Ämter für revierbezogene Aufgaben sollen jeweils für ein bestimmtes verkehrliches Einzugsgebiet zuständig sein (z.B. Nordsee, Ostsee, Elbe/Nord-Ostsee-Kanal). Für Investitionsaufgaben sollen Bauämter als selbstständige Organisa-

tionseinheiten eingerichtet werden. Ihnen sollen funktionale Aus- und Neubaufgaben übertragen werden.

Investitionsmaßnahmen im Bereich der Seewasserstraßen und der seewärtigen Hafenzufahrten sollen allerdings wegen des engen Revier- und Aufgabenbezugs in die Wasser- und Schifffahrtsämter für Betrieb und Unterhaltung integriert werden. Für besondere Maßnahmen (Neubau der 5. Schleuse in Brunsbüttel) sollen vor Ort Projektgruppen eingerichtet werden.

Danach sollen die bisherigen Standorte der insgesamt sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen in einer Zentralbehörde in Bonn zusammengeführt werden. Der Schwerpunkt der Transporte auf den deutschen Wasserstraßen liegt jedoch eindeutig im Bereich der Küste. Der Standort einer Zentralbehörde sollte daher an der Küste liegen. Ein leistungsfähiges Wasserstraßenmanagement muss unmittelbar regionale und personelle Bezüge zu der Region haben, in der der überwiegende Teil des Wasserstraßenverkehrs stattfindet. Der Außenhandelsstandort Deutschland hängt entscheidend von einer effizienten und bedarfsorientierten Abwicklung der Verkehre über die deutschen Seehäfen ab. Hierzu bedarf es unmittelbarer Kommunikations- und Entscheidungskompetenz in der Küstenregion.

Bisher liegen die Aufgaben des Betriebs und der Unterhaltung sowie des Verkehrsmanagements in unmittelbarer Nähe bei den jeweiligen regionalspezifisch strukturierten Wasser- und Schifffahrtsämtern in einer Organisationseinheit. Damit werden Synergieeffekte genutzt.

Künftig sollen Betrieb und Unterhaltung einerseits sowie Verkehrsmanagement andererseits voneinander getrennt und in unterschiedlichen regionalen Organisationseinheiten untergebracht werden. Wie hierdurch Synergien gewonnen werden, die der Bericht hervorhebt, ist für uns nicht nachvollziehbar.

Für uns erschließt sich kein Handlungsbedarf für eine derartige Trennung. Im Gegenteil befürchten wir mehr Abstimmungsbedarf als bisher, wobei auf dieser Ebene künftig keine zentralen Entscheidungskompetenzen mehr bestehen würden.

Auch die Aufhebung der Wasser- und Schifffahrtsämter in Hamburg, Brunsbüttel und Kiel, die Außenstellen der WSÄ in Cuxhaven, Kiel-Holtenau und Stralsund werden sollen, trägt den tatsächlichen Gegebenheiten nicht Rechnung. Dies gilt auch für das geplante WSA Cuxhaven, das für das Verkehrsmanagement der Elbe und des Nord-Ostsee-Kanals zuständig sein soll.

Das „Produkt“ Wasserstraße darf in seinen funktionalen Aufgaben nicht auseinandergerissen werden. Abstimmungs-, Prüfungs- und Genehmigungsprozesse würden darunter leiden. Außerdem bleibt offen, wer bei unterschiedlichen Auffassungen in Sachfragen künftig entscheiden soll.

Mit der vorgeschlagenen äußeren Aufbauorganisation wird die bisherige Dezentralität der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aufgehoben. Aus der bisherigen Dreigliedrigkeit wird eine Fünfgliedrigkeit mit Rückzug aus der Fläche.

Wir halten es daher für dringend erforderlich, die vorgeschlagene äußere Aufbauorganisation der WSV entsprechend zu überarbeiten.

3. Netzkategorisierung

Von einem unabhängigen Gutachter wurde vorgeschlagen, ein Kernnetz, ein ergänzendes Kernnetz und ein Netz sonstiger Wasserstraßen zu entwickeln. Dabei haben sich Bund und Länder darauf verständigt, dass der Netzerhalt Vorrang vor dem Ausbau haben soll.

Für die Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen hält das Bundesverkehrsministerium eine Untergliederung des Kernnetzes des Gutachtens in drei Unterkategorien (A, B, C) für erforderlich:

- Ausbauinvestitionen, die die Wasserstraßenrelation durchgehend größeren Schiffseinheiten öffnen, sollen künftig lediglich in der höchsten Kategorie A vorgenommen werden.
- Bei notwendigen Ersatzinvestitionen in der Kategorie B sollen die Ausbauparameter der Kategorie A beachtet werden. Ferner können in der Kategorie B Optimierungsmaßnahmen durchgeführt werden.
- Wasserstraßen der Kategorie C sowie die sonstigen Wasserstraßen sollen nicht weiter ausgebaut, aber ihr Bestand erhalten werden.

Im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung sollen neben Ersatzinvestitionen in den oberen drei Kategorien und der qualifizierten Beendigung bereits laufender Maßnahmen Ausbauinvestitionen für größere Fahrzeuge somit ausschließlich in der höchsten Kategorie A vorgenommen werden.

In der dem Bericht beigefügten Wasserstraßenkarte werden die seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen Wilhelmshaven, Bremerhaven, Hamburg, Lübeck und Rostock sowie der Nord-Ostsee-Kanal als Wasserstraßen der Kategorie A ausgewiesen. Dies wird von uns begrüßt. Allerdings sollen Ausbauinvestitionen ausschließlich nur an diesen Wasserstraßen vorgenommen werden, um sich der Schiffsgrößenentwicklung anzupassen.

Dagegen sollen die seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen Emden, Brake, Bremen, Wismar und Saßnitz in die Wasserstraßen-Kategorie B fallen. Hier sollen zwar Optimierungsmaßnahmen möglich sein, wobei im Bericht Vertiefungen, geringfügige Verbreiterungen, Tiefenbaggerungen und geringfügige Uferabtragungen erwähnt werden. Anpassungen an künftige Schiffsgrößenentwicklungen sollen demnach offenbar jedoch nicht mehr möglich sein. Außer-

dem sollen bei Ersatzinvestitionen die Ausbauparameter der Kategorie A beachtet werden, worunter wohl Transportvolumina zu verstehen sind.

Die Einstufung dieser Seehäfen in die Kategorie B ist für uns nicht akzeptabel. Sie hätte zur Folge, dass sich diese Seehafenstandorte nicht weiter entwickeln können und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Dies kann nicht hingenommen werden.

Für die Unterweser liegt bereits ein Planfeststellungsbeschluss zur Anpassung der Wasserstraße an den Verkehr mit größeren Schiffseinheiten vor, um insbesondere die Erreichbarkeit des Braker Hafens für größere Schiffseinheiten im Futtermitteltransport zu sichern. Auch für die Anpassung der Außenems an Verkehre mit größeren Schiffseinheiten für den Autotransport über den Emdener Hafen bestehen Voruntersuchungen für ein Planfeststellungsverfahren. Dies gilt auch für die Anpassung der Wismarer Bucht an die Anforderungen des Schiffsverkehrs. Die vorgesehene qualifizierte Beendigung bereits laufender Maßnahmen reicht jedoch nicht aus. Die seewärtige Erreichbarkeit dieser Häfen muss auch weiterhin gesichert werden.

Zudem sollen die seewärtigen Zufahrten für den Seehafen Stralsund in die Kategorie C fallen. Dies würde bedeuten, dass diese Wasserstraße nicht mehr ausgebaut, aber in ihrem Bestand erhalten bleiben soll. Damit würde dem Hafen seine Entwicklungsfähigkeit genommen, für den aktuell ein langfristig angelegtes Hafentwicklungs- und Flächenvorsorgekonzept erarbeitet wurde.

Wir halten es daher für dringend erforderlich, alle seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen in die Kategorie A aufzunehmen. Anderenfalls würden Häfen ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

Die Mittelweser soll nach dem Bericht des Bundesverkehrsministeriums in die Wasserstraßenkategorie B fallen. Sie gehört als Anbindung der bremischen und niedersächsischen Seehäfen an den Mittellandkanal jedoch zu den vorrangig auszubauenden Seehafenhinterlandanbindungen. Die Bundesregierung hat sich u.a. im Nationalen Hafenkonzept hierzu bekannt. Nach Inbetriebnahme der Schleusenneubauten in Dörverden und Minden (2013/2014) und Abschluss der vereinbarten Ausbaumaßnahmen der Flusstrecken und Schleusenkanälen werden sich die Verkehrspotenziale durch den Einsatz größerer Binnenschiffe um ein Vielfaches erhöhen. Diese Entwicklungsmöglichkeiten müssen berücksichtigt und die Wasserstraße Mittelweser mit in die höchste Kategorie eingeordnet werden.

Der Elbe-Lübeck-Kanal wird als Kategorie C ausgewiesen. Auch dies halten wir nicht für akzeptabel. Im Verordnungsentwurf der EU-Kommission für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ist diese Wasserstraße Teil des Kernnetzes. Diese Kategorie muss auch national übernommen werden.

Auch die Mittel- und Oberelbe muss in die Kategorie A aufgenommen werden. Sie ist eine internationale Hauptwasserstraße, die auch im TEN-V-Netz der Eu-

ropäischen Union enthalten ist. Sie stellt zudem die einzige direkte Anbindung der Tschechischen Republik an das europäische Binnenwasserstraßennetz dar. Bereits aus diesem Grund ist eine Zuordnung des Abschnitts zu dem Kernnetz gerechtfertigt. Hinzu kommt, dass durch die in Tschechien gegenwärtig geplante Staustufe bei Decin in den nächsten Jahren auch mit einer deutlichen Verbesserung der ganzjährigen Schiffbarkeit dieses Elbeabschnitts zu rechnen und dementsprechend auch von einem steigenden Aufkommen auszugehen ist.

Wir begrüßen jedoch, dass der Elbe-Seiten-Kanal in die Kategorie A fallen soll. Die Voraussetzungen für den Ausbau des Schiffshebewerkes in Scharnebeck wären damit gegeben, der für den Binnenschiffs-Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens von großer Bedeutung ist.

4. Nutzerfinanzierung

Im Bericht wird auch darauf hingewiesen, dass das bestehende System der Schifffahrtsabgaben auf der Grundlage des geplanten Bundesgebührengesetzes novelliert wird. Zurzeit würden die schifffahrtsbedingten Kosten der Wasserstraßenverwaltung als Bemessungsgrundlage für die Novellierung des Gebührensystems ermittelt.

Wir möchten in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass eine mögliche Erhebung von Gebühren für die Nutzung der seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen führen würde. Ein nationaler Alleingang hätte gravierende Nachteile für die deutschen Seehäfen zur Folge. Im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen bestehen gegenüber den Rheinmündungshäfen bereits jetzt durch die Gebührenfreiheit auf dem Rhein aufgrund der Mannheimer Akte Wettbewerbsverzerrungen.

5. Zusammenfassung

Der ZDS begrüßt das Ziel der WSV-Reform, eine leistungsfähige, effiziente sowie für den Steuerzahler kostengünstige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu sichern und trotz der begrenzten Ressourcenvoraussetzungen zu schaffen, die Gütertransportverlagerungen auf das Schiff ermöglichen und die eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur gewährleisten. Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzungen weisen wir auf die Absichtserklärungen der Koalitionsparteien in ihrer Koalitionsvereinbarung hin, das Nationale Hafenkonzept umzusetzen und die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen gezielt auszubauen. Dabei erwarten wir von der Priorisierung der Investitionsmaßnahmen eine Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.

Im Hinblick auf die geplante „Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt“ in Bonn weisen wir darauf hin, dass der Schwerpunkt der Transporte auf

den deutschen Wasserstraßen eindeutig im Bereich der Küste liegt. Der Standort einer Zentralbehörde sollte daher an der Küste liegen.

Bisher liegen die Aufgaben des Betriebs und der Unterhaltung sowie des Verkehrsmanagements in unmittelbarer Nähe bei den jeweiligen regionalspezifisch strukturierten Wasser- und Schifffahrtsämtern in einer Organisationseinheit. Damit werden Synergieeffekte genutzt. Künftig sollen Betrieb und Unterhaltung einerseits sowie Verkehrsmanagement andererseits voneinander getrennt und in unterschiedlichen regionalen Organisationseinheiten untergebracht werden. Wie hierdurch Synergien gewonnen werden, die der Bericht hervorhebt, ist für uns nicht nachvollziehbar. Für uns erschließt sich kein Handlungsbedarf für eine derartige Trennung. Im Gegenteil befürchten wir mehr Abstimmungsbedarf als bisher, wobei auf dieser Ebene künftig keine zentralen Entscheidungskompetenzen mehr bestehen würden.

Mit der vorgeschlagenen äußeren Aufbauorganisation wird die bisherige Dezentralität der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aufgehoben. Aus der bisherigen Dreigliedrigkeit wird eine Fünfgliedrigkeit mit Rückzug aus der Fläche. Wir halten es daher für dringend erforderlich, die vorgeschlagene äußere Aufbauorganisation der WSV entsprechend zu überarbeiten.

In der dem Bericht beigelegten Wasserstraßenkarte werden die seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen Wilhelmshaven, Bremerhaven, Hamburg, Lübeck und Rostock sowie der Nord-Ostsee-Kanal als Wasserstraßen der Kategorie A ausgewiesen. Dies wird von uns begrüßt. Allerdings sollen Ausbauinvestitionen ausschließlich nur an diesen Wasserstraßen vorgenommen werden, um sich der Schiffsgrößenentwicklung anzupassen.

Dagegen sollen die seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen Emden, Brake, Bremen, Wismar und Sassnitz in die Wasserstraßenkategorie B fallen. Hier sollen zwar Optimierungsmaßnahmen möglich sein, nicht jedoch Anpassungen an künftige Schiffsgrößenentwicklungen.

Die Einstufung dieser Seehäfen in die Kategorie B ist für uns nicht akzeptabel. Sie hätte zur Folge, dass sich diese Seehafenstandorte nicht weiter entwickeln können und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Dies kann nicht hingenommen werden. Die seewärtige Erreichbarkeit dieser Seehäfen muss auch weiterhin gesichert werden.

Zudem sollen die seewärtigen Zufahrten für den Seehafen Stralsund in die Kategorie C fallen. Dies würde bedeuten, dass diese Wasserstraße nicht mehr ausgebaut, aber in ihrem Bestand erhalten bleiben soll. Damit würde dem Hafen seine Entwicklungsfähigkeit genommen.

Wir halten es daher für dringend erforderlich, alle seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen in die Kategorie A aufzunehmen. Anderenfalls würden Häfen ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

Außerdem sollten die Mittelweser, der Elbe-Lübeck-Kanal und die Mittel- und Oberelbe in die höchste Kategorie eingeordnet werden.

Wir begrüßen jedoch, dass der Elbe-Seiten-Kanal in die Kategorie A fallen soll. Die Voraussetzungen für den Ausbau des Schiffshebewerks in Scharnebeck wären damit gegeben, der für den Binnenschiffs-Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens von großer Bedeutung ist.

Im Hinblick auf die Novellierung des bestehenden Systems der Schiffsabgaben auf der Grundlage des geplanten Bundesgebührengesetzes möchten wir darauf hinweisen, dass eine mögliche Erhebung von Gebühren für die Nutzung der seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen führen würde. Ein nationaler Alleingang hätte gravierende Nachteile für die deutschen Seehäfen zur Folge. Er sollte daher nicht unternommen werden.