

ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

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

05. Dezember 2012
Hei/Ra III-3/401

**Stellungnahme des ZDS
zum
Dialogpapier der Projektgruppe „Infrastrukturkonsens“
der SPD-Bundestagsfraktion**

**Die Bundeswasserstraßen in Deutschland stärken:
Für ein leistungsfähiges Netz und neue Entwicklungs-
perspektiven**

I. Ist-Analyse

Die Ausführungen zur Lage der Schifffahrt in Deutschland, der Bundeswasserstraßen sowie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes werden von uns im Wesentlichen geteilt.

Auch wir sind der Auffassung, dass bisher jährlich rund 400 bis 500 Mio. € an Investitionsmitteln für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen im Bundeshaushalt fehlen. Der Finanzbedarf beträgt etwa 1,3 Mrd. € im Jahr. Im Bundeshaushalt stehen bisher dagegen knapp 900 Mio. € für diese Maßnahmen zur Verfügung.

Außerdem stimmen wir der Feststellung zu, dass die seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen sowie der Nord-Ostsee-Kanal und der Elbe-Seitenkanal zu den Hauptverkehrsachsen der Bundeswasserstraßen zählen.

II. Problemlage

Für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist die seewärtige Erreichbarkeit unserer Häfen von entscheidender Bedeutung. Angesichts der Schiffsgrößenentwicklung sind Fahrrinnenanpassungen unverzichtbar.

Dies gilt nicht nur für die Außen- und Unterweser sowie für die Außen- und Untere Elbe, sondern auch für die Außenems, die Wismarer Bucht und den Rostocker Seekanal.

Alle seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen müssen in die höchste Kategorie für Ausbauinvestitionen der Bundeswasserstraßen aufgenommen werden.

Für den Seehafenstandort Deutschland ist zudem die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals von außerordentlicher Bedeutung. Neben dem Ausbau der Schleusen in Brunsbüttel und Holtenau sowie der Oststrecke ist der Vollausbau des Nord-Ostsee-Kanals weiterhin sehr wichtig.

Ein Engpass im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen mit Binnenschiffen ist das Schiffshebelwerk Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal. Sein Ausbau ist dringend erforderlich.

Außerdem muss die Anpassung der Mittelweser zwischen Bremen und Minden ohne Abstriche am bisherigen Bauprogramm abgeschlossen werden. Nur so kann verhindert werden, dass die bisher in den Ausbau von Flussabschnitten und Schleusen an der Mittelweser investierten öffentlichen Mittel in Höhe von ca. 250 Mio. € ohne verkehrlichen Nutzen bleiben.

Im Hinblick auf eine neue Netzstruktur der Bundeswasserstraßen teilen wir die Auffassung, regelmäßige Netzzustandsberichte vorzulegen.

III. Ziele und Grundsätze einer nachhaltigen Politik für die Wasserstraße

Um die Wachstumschancen der deutschen Seehäfen zu nutzen, setzen wir im Hinterlandverkehr auch auf die stärkere Berücksichtigung der Binnenschifffahrt. Dabei ist es unser Ziel, See- und Binnenhäfen stärker zu vernetzen, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Hinterlandverkehr besser abwickeln zu können. Wasserstraßen sind der Verkehrsträger mit dem relativ größten Entwicklungspotenzial. Die Zielsetzung, Verkehrsanteile auf Wasserstraßen zu verlagern, wird von uns daher tatkräftig unterstützt.

Wir begrüßen, dass sich die SPD-Bundestagsfraktion für den Erhalt der Infrastrukturverantwortung des Bundes einsetzt. Wir unterstützen die Auffassung, dass der Bund seine im Grundgesetz verankerte Infrastrukturverantwortung für ein angemessenes und nachhaltig genutztes überregionales Wasserstraßennetz konsequent wahrnehmen muss. Der Ausbau und die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen in Deutschland sind auch nach unserer Überzeugung auch künftig als eine vorrangig öffentliche Aufgabe zu definieren.

Für die Benutzung der Bundeswasserstraßen werden bisher Schifffahrts- und Befahrensabgaben in Höhe von etwa 75 Mio. € sowie Lotsabgaben in Höhe von knapp 60 Mio. € jährlich erhoben. Diese Entgelte reichen nicht aus, notwendige Investitionen in den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen zu finanzieren.

Zusätzliche Nutzerentgelte auf Bundeswasserstraßen zu erheben, sollte nur unter der Voraussetzung einheitlicher Regelungen für die Nutzung der Wasserwege in der gesamten EU einschließlich des Rheins in Erwägung gezogen werden. Eine einseitige nationale Einführung von Nutzerentgelten für die Anbindung der deutschen Seehäfen hätte gravierende Wettbewerbsnachteile zur Folge.

Auch wir sind für eine eindeutige Prioritätensetzung beim Ausbau der Bundeswasserstraßen, wobei ein netzbezogener Ansatz zugrunde gelegt werden sollte. Wir sind jedoch der Auffassung, dass an politischen Absichtserklärungen konsequent festgehalten werden muss.

So sieht der Koalitionsvertrag der laufenden Legislaturperiode vor, dass die Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen und die Seehafenanbindungen gezielt ausbauen wird. Dieser Ausbau sei von allergrößter Bedeutung für die gesamte exportorientierte Wirtschaft.

Auch im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik des Bundesverkehrsministeriums sowie im Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen oberste Priorität.

Auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz 2011 in Wilhelmshaven hat die Bundesregierung nochmals bekräftigt, dass sie die bedarfsgerechte Anpassung der seewärtigen Zufahrten als eine Aufgabe von nationaler Bedeutung versteht. Das Bundesverkehrsministerium werde die in seiner Verantwortung liegenden Seehafenhinterlandanbindungen gezielt ausbauen.

An diesen Prioritätensetzungen, die durch Koalitionsvereinbarungen, Kabinettsbeschlüsse oder Aktionspläne von Bundesministerien zustande gekommen sind, muss festgehalten werden.

Die Zielsetzung der SPD-Bundestagsfraktion, einen verlässlichen Rahmen für die künftige Finanzausstattung der Bundeswasserstraßen in Deutschland zu schaffen und insbesondere die Investitionen in die Infrastruktur zu steigern, wird von uns nachdrücklich unterstützt. Dabei halten wir auch einen regelmäßigen Netzzustandsbericht als wichtige Voraussetzung für erforderlich.

IV. Lösungsansätze

Wir begrüßen die Absicht der SPD-Bundestagsfraktion, im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden Bundesverkehrsnetzplanung ein schlüssiges Konzept für die Netzplanung der Bundeswasserstraßen zu entwickeln.

Der Vorschlag, für den Neu- und Ausbau eine Verteilung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel in einem Verhältnis von mindestens 80% für Verkehrsprojekte mit vorrangig überregionaler Bedeutung und 20 % für Projekte von vorrangig regionaler Bedeutung vorzunehmen, der auch dazu dienen sollte, die Seehäfen verkehrlich besser als bisher mit dem Binnenland zu verbinden, wird von uns grundsätzlich unterstützt. Dabei sollte allerdings auch berücksichtigt werden, die einzelnen Verkehrsprojekte auf der Grundlage einer umfassenden Analyse und Bewertung gemäß den Inhalten und Methoden der Bundesverkehrswegeplanung zu priorisieren.

Wir begrüßen, dass die SPD-Bundestagsfraktion für eine angemessene Finanzausstattung der Bundeswasserstraßen und eine Verstetigung der Mittel sorgen will, um die bisherige Unterfinanzierung zu beenden und notwendige Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen zeitnah zu ermöglichen.

Hinsichtlich der Frage nach den Möglichkeiten einer Nutzerfinanzierung der Bundeswasserstraßen möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass zusätzliche Nutzerentgelte auf Bundeswasserstraßen nur unter der Voraussetzung einheitlicher Regelungen für die Nutzung der Wasserwege in der gesamten EU einschließlich des Rheins in Erwägung gezogen werden sollten.

Auch wir sind der Auffassung, dass die Bundeswasserstraßen im Rahmen eines Verkehrswegeausbaugesetzes berücksichtigt werden sollten. Mit diesem Instrument könnten künftige Infrastrukturmaßnahmen einer parlamentarischen Kontrolle unterzogen werden, die notwendigen Haushaltsmittel für Baumaß-

nahmen bereitgestellt und den Wirtschaftsbeteiligten ein hohes Maß an Planungs- und Rechtsicherheit gegeben werden.

Zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes möchten wir abschließend bemerken, dass wir eine Trennung von Betrieb und Erhaltung einerseits sowie Verkehrsmanagement andererseits in unterschiedlichen regionalen Organisationseinheiten nicht für sinnvoll halten.

Der Schwerpunkt der Transporte auf den deutschen Wasserstraßen liegt zudem eindeutig im Bereich der Küste. Der Standort der geplanten „Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt“ sollte daher an der Küste und nicht in Bonn liegen.