

# 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](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

29. Juni 2011  
Hei/St/III-3/652

**Öffentliche Anhörung  
zur WSV-Reform  
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des  
Deutschen Bundestages  
29. Juni 2011 in Berlin  
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus, Saal 3.101**

## **Eingangsstatement**

**Klaus Heitmann,  
Hauptgeschäftsführer des ZDS**

Meine schriftliche Stellungnahme liegt Ihnen vor.

In meinem Eingangsstatement möchte ich kurz auf die vom BMVBS vorgeschlagene Kategorisierung der Bundeswasserstraßen eingehen.

Die deutschen Seehäfen stehen vor einem dynamischen Mengenwachstum.

Nach der Seeverkehrsprognose im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird der Güterumschlag in unseren Seehäfen bis 2025 mit dem Faktor 2,6 auf 760 Mio. t steigen.

Dabei wird sich der Hinterlandverkehr auf ein Volumen von 450 Mio. t mehr als verdoppeln.

Um diese Wachstumschancen der deutschen Seehäfen im Interesse von Wohlstand, Arbeitsplätzen und Steueraufkommen nicht nur in Norddeutschland zu nutzen, müssen die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Nach dem Nationalen Hafenkonzept hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten unserer Seehäfen oberste Priorität.

Im Hinterlandverkehr sollen die See- und Binnenhäfen vernetzt werden.

Die Umsetzung dieser beiden prioritären Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts wird mit der vom BMVBS als ein neues strategisches Konzept vorgeschlagenen Kategorisierung der Netzstruktur der Bundeswasserstraßen jedoch in Frage gestellt.

Der Vorschlag hätte zur Folge, dass nur ein Teil der seewärtigen Zufahrten unserer Seehäfen als Vorrangwasserstraßen ausgewiesen wird.

Nur auf diesen Wasserstraßen wären Ausbaumaßnahmen zur Anpassung der Fahrinne an die Schiffsgößenentwicklung möglich.

Alle übrigen seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen würden als Hauptwasserstraßen oder sonstige Wasserstraßen kategorisiert, die für künftige Ausbaumaßnahmen nicht mehr in Betracht kämen.

Für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist ihre seewärtige Erreichbarkeit jedoch von entscheidender Bedeutung. Wir halten es daher dringend für erforderlich, alle seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen auf Dauer in die Kategorie „Vorrangwasserstraßen“ aufzunehmen.

Die deutschen See- und Binnenhäfen sind die Verkehrsknotenpunkte im Netz der Bundeswasserstraßen. Der Transport auf den Wasserstraßen beginnt oder endet in den Häfen. Verbindet man die einzelnen Knotenpunkte, so ergibt sich das erforderliche Netz der Binnenwasserstraßen.

Dieses Netz muss gestärkt und nicht geschwächt oder beseitigt werden.

Die Binnenwasserstraßen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen sollen jedoch allenfalls dem Haupt- und Ergänzungsnetz angehören. Wesentliche Bereiche werden sogar nur dem Neben- und Randnetz zugeordnet.

Ausbaumaßnahmen im Wasserstraßennetz des Hinterlandverkehrs unserer Seehäfen sollen damit nicht mehr möglich sein, bestenfalls Optimierungen oder Bestandserhaltung.

Dagegen wird der wasserseitige Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen dem Vorrangnetz zugeordnet und sein beschleunigter Ausbau in Aussicht gestellt.

Als Kriterien für die geplante Kategorisierung der Wasserstraßen sollen ausschließlich beförderte Gütertonnen herangezogen werden. Dieses Kriterium ist allein jedoch nicht geeignet, die vorhandenen Mittel bedarfs- und zeitgerecht auf prioritäre Projekte zu konzentrieren.

Die einzelnen Güterarten haben unterschiedliche Auswirkungen auf Wertschöpfung und Arbeitsplätze. Außerdem müssen die Entwicklungsmöglichkeiten von Standorten und ihre regionale und volkswirtschaftliche Bedeutung berücksichtigt werden.

Bisheriges Kriterium für den Ausbau der Bundeswasserstraßen ist das Nutzen/Kosten-Verhältnis der einzelnen Projekte. Dabei werden auch Umweltas-

pekte mitberücksichtigt. Diese Betrachtungen müssen auch weiterhin für die Auswahl der Projekte von entscheidender Bedeutung sein.

Wir halten es daher auch weiterhin für notwendig, die gesamtwirtschaftliche Bedeutung eines Projektes als ein entscheidendes Auswahlkriterium heranzuziehen.

Der Maßstab für die Vorrangwasserstraßen im Küstenbereich (mindestens 50 Mio. t) ist zudem gegenüber dem Maßstab des Vorrangnetzes der Binnenwasserstraßen (mindestens 10 Mio. t) unausgewogen. Bei der Definition der einzelnen Kategorien sollten Wasserstraßen im Küstenbereich jedoch nicht schlechter gestellt werden als Binnenwasserstraßen.

Zusammenfassend möchte ich darauf hinweisen, dass wir Verständnis für eine Priorisierung der Investitionsmaßnahmen vor dem Hintergrund der notwendigen Haushaltskonsolidierung haben.

Die Kriterien für diese Priorisierung müssen allerdings ausgewogen sein, gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigen sowie im Einklang mit dem Nationalen Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen stehen.

Die Konzentration auf prioritäre Maßnahmen muss dann aber auch tatsächlich zu ihrer bedarfs- und zeitgerechten Realisierung führen.