

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

9. Mai 2011
Hei/St/III-3/652

**Positionspapier des ZDS
zum
2. Bericht des BMVBS an den
Deutschen Bundestag
zur
Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
vom 28. April 2011**

Zu dem 2. Bericht des Bundesverkehrsministeriums an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in der Fassung vom 28. April 2011 nimmt der ZDS wie folgt Stellung:

1. Gegenüber seinem Bericht zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vom 24. Januar 2011 hat das Bundesverkehrsministerium in seinem 2. Bericht keine inhaltlichen Änderungen im Hinblick auf die geplante Netzstruktur der Bundeswasserstraßen vorgenommen.

Der ZDS hält deshalb seine Kritik an der vorgeschlagenen Zuordnung der Bundeswasserstraßen zu den Netzkategorien (siehe ZDS-Positionspapier zur WSV-Reform vom 31.01.2011) uneingeschränkt aufrecht.

2. Eine Priorisierung der Investitionsmaßnahmen über einen Investitionsrahmenplan Wasserstraßen wird vom ZDS grundsätzlich begrüßt. Angesichts von Einsparzwängen zur notwendigen Konsolidierung des Bundeshaushalts haben wir Verständnis für eine Priorisierung der Maßnahmen.

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.

3. Nach dem Nationalen Hafenkonzept und dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen oberste Priorität. Diesen Maßnahmen soll Vorrang vor volkswirtschaftlich weniger rentablen Projekten eingeräumt werden.

Gemäß dem Nationalen Hafenkonzept wird der Bund nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses mit den entsprechenden Baumaßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie der Unter- und Außenweser beginnen. Außerdem wird der Bund den Nord-Ostsee-Kanal ausbauen und die Außenems und die Peene vertiefen.

Auch der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht vor, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherzustellen. Die dazu notwendigen Fahrrinnenanpassungen sollen zügig realisiert werden.

4. Mit der vorgeschlagenen Neustrukturierung der Wasserstraßen wird das Nationale Hafenkonzept jedoch in Frage gestellt.

Auch in seinem 2. Bericht schlägt das Bundesverkehrsministerium vor, die Netzkriterien aus dem Umfang der Nutzung einer Wasserstraße gemessen an der jährlichen Transportleistung in Tonnage zu definieren. Dabei soll vom Jahr 2009 und der Prognose der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025 ausgegangen werden.

Für die Seewasser- und Seeschifffahrtsstraßen werden weiterhin folgende Kategorien für ihre Zuordnung vorgeschlagen:

Vorrangwasserstraßen

Seeschifffahrtsstraßen mit einem Gütertransport ≥ 50 Mio. t/Jahr

Hauptwasserstraßen

Seeschifffahrtsstraßen mit einem Gütertransport ≥ 5 Mio. t/Jahr

Sonstige Wasserstraßen.

Danach könnten Ausbaumaßnahmen nur noch im Vorrangnetz vorgenommen werden. Im Hauptnetz könnten Maßnahmen zur Optimierung getätigt werden, die die Verhältnisse für die Schifffahrt verbessern. Auf den sonstigen Wasserstraßen können nur noch Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, die der Bestandserhaltung der Wasserstraßen dienen.

5. Das vorgeschlagene Konzept hätte zur Folge, dass die Außenjade, Außenweser, Außen- und Unterelbe, der Nord-Ostsee-Kanal sowie die seewärtigen Zufahrten zu den Häfen Lübeck und Rostock als Vorrangwasserstraßen ausgewiesen werden. Nur auf diesen Wasserstraßen wären Ausbaumaßnahmen zur Anpassung der Fahrrinnen an die Schiffsgrößenentwicklung möglich.

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

Über die Entwicklung des Umschlags in den deutschen Seehäfen und damit über das jährliche Transportaufkommen auf den einzelnen Wasserstraßen informiert die beiliegende Tabelle.

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

6. Als Kriterien für die geplante Kategorisierung der Wasserstraßen sollen weiterhin 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. Ein aktuelles Beispiel ist die zunehmende Bedeutung der Offshore-Windpark-Logistik. Eine moderne Verkehrspolitik darf daher nicht auf eine veraltete „Tonnenideologie“ basieren.

7. Bisheriges Kriterium für den Ausbau der Bundeswasserstraßen ist das Kosten/Nutzen-Verhältnis der einzelnen Projekte. Dabei werden auch Umweltaspekte mit berücksichtigt. Diese Betrachtungen müssen auch weiterhin für die Auswahl der Projekte von entscheidender Bedeutung sein.

Das vorgeschlagene Klassifizierungskonzept leitet dagegen einen Systemwechsel in der Allokation staatlicher Investitionen ein, der über die Tragweite eines einzelnen Haushaltsplans hinausgeht. Hierfür fehlt jedoch eine ordnungsrechtliche Grundlage.

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

8. Der Maßstab für die Vorrangwasserstraßen im Küstenbereich ist gegenüber dem Maßstab des Vorrangnetz der Binnenwasserstraßen unausgewogen. Während im Küstenbereich ein Transportaufkommen von mindestens 50 Mio. t jährlich erforderlich ist, soll für die Aufnahme von Bundeswasserstraßen im Vorrangnetz bereits ein Güteraufkommen von mindestens 10 Mio. t ausreichen. Bei der Definition der einzelnen Kategorien sollten Wasserstraßen im Küstenbereich jedoch nicht schlechter gestellt werden als Binnenwasserstraßen.
9. Trotz dieser Unausgewogenheit sollen die Binnenwasserstraßen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen 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.

Das Nationale Hafenkonzept sieht jedoch als eine wichtige Maßnahme die Vernetzung von See- und Binnenhäfen vor. Der ZDS und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen arbeiten an dem Ziel, See- und Binnenhäfen zu einem kombinierten Verkehrssystem auszubauen.

Hierfür müssen allerdings auch die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden. Die Binnenschifffahrt ist der einzige Verkehrsträger mit Kapazitätsreserven. Die vorgeschlagene Neustrukturierung der Wasserstraßen ist jedoch nicht geeignet, ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen auf- und auszubauen.

10. Ausbaumaßnahmen, die unabhängig von der geplanten Netzstruktur begonnen wurden, sollen fortgesetzt und qualifiziert beendet werden. Dies sollte auch für Projekte gelten, deren Planfeststellungsverfahren bereits weit fortgeschritten sind, wie z. B. die Fahrrinnenanpassung der Unterweser.
11. Der 2. Bericht enthält auch erste Überlegungen zur Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf der Grundlage der vorgeschlagenen Netzstruktur.

Wir regen hierzu an, eine Wasserstraße als Organisationseinheit zu betrachten und dabei die Zuständigkeiten für seewärtige Zufahrten und wasserseitige Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen organisatorisch zusammenzulegen.

12. Zusammenfassend stellen wir fest, dass der 2. Bericht des Bundesverkehrsministeriums zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gegenüber dem 1. Bericht keine Änderungen im Hinblick auf die vorgeschlagene Neustrukturierung der Wasserstraßen enthält.

Der ZDS hält daher uneingeschränkt an seiner Kritik fest, dass das vorgeschlagene Konzept nicht geeignet ist, der politischen Zielsetzung gerecht zu werden, dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen oberste Priorität einzuräumen. Das Nationale Hafenkonzept als strategische Leitlinie für die deutsche Hafenpolitik der kommenden zehn Jahre sowie der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sehen dies jedoch vor.

Das vorgeschlagene Konzept zum Ausbau der Bundeswasserstraßen ist daher nicht geeignet, den Seehafenstandort Deutschland zu stärken.

Anlage