

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

21. 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**

**Stellungnahme
Klaus Heitmann, Hauptgeschäftsführer des ZDS
zum**

- **Antrag der Fraktion der SPD
Zukunftsfähigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sichern**
Drucksache 17/4030
- **Antrag der Fraktion DIE LINKE
Kein Personalabbau bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung - Aufgaben an ökologischer Flusspolitik ausrichten**
Drucksache 17/5548
- **Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Neue Netzstruktur für Wasserstraßen präzisieren und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung reformieren**
Drucksache 17/5056

Zu den Anträgen der drei Bundestagsfraktionen zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) möchten wir im Hinblick auf die

- Ziele und Aufgaben der WSV-Reform
- äußere Aufbauorganisation der WSV
- Kategorisierung der Netzstruktur der Bundeswasserstraßen

wie folgt Stellung nehmen:

1. Ziele und Aufgaben der WSV-Reform

Wir teilen die Auffassung, dass für die Reform eine fundierte Analyse der Ziele und Aufgaben der WSV notwendig ist.

Die deutschen See- und Binnenhäfen sind die Verkehrsknotenpunkte im Netz der Bundeswasserstraßen. Der Transport auf den Wasserstraßen beginnt oder endet in den Häfen. Für den Seehafenstandort Deutschland ist eine leistungsfähige WSV daher von großer Bedeutung.

Die deutschen Seehäfen sind für die außenhandelsorientierte deutsche Volkswirtschaft von nationaler Bedeutung. Für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Seehäfen ist ihre seewärtige Erreichbarkeit besonders wichtig. Nach dem Koalitionsvertrag wird die Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen daher durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen. Die dazu notwendigen Fahrrinnenanpassungen sollen zügig realisiert werden. Nach dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie dem Nationalen Hafenkonzept haben diese Maßnahmen oberste Priorität.

Für die Standortbedingungen der deutschen Seehäfen ist es außerdem wichtig, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten. Zudem müssen die wasserseitigen Hinterlandanbindungen wettbewerbsfähig gestaltet werden. Angesichts des prognostizierten Mengenwachstums in den Seehäfen sieht das Nationale Hafenkonzept daher als eine wichtige Maßnahme für den Hinterlandverkehr die Vernetzung von See- und Binnenhäfen vor. Hierfür müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden.

Um die seewärtigen Zufahrten unserer Häfen sowie den Nord-Ostsee-Kanal mit seinen Schleusen bedarfsgerecht auszubauen, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten sowie im Hinterlandverkehr die See- und Binnenhäfen zu einem kombinierten Verkehrssystem auszubauen, benötigen wir eine WSV, die diesen Anforderungen gerecht wird und diese Aufgaben kompetent und kundenfreundlich wahrnehmen kann.

Ein leistungsfähiges und bedarfsorientiertes Management der Bundeswasserstraßen ist ein Standortvorteil, der die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehafenwirtschaft stärkt. An diesen Zielen und Aufgaben sollte sich die WSV-Reform orientieren.

2. Äußere Aufbauorganisation der WSV

Wir teilen die Auffassung, die Fachaufgaben zu bündeln.

Nach der bisherigen Aufbauorganisation sind die beiden Küstendirektionen in ihrem Bereich als Planfeststellungsbehörden für Infrastrukturmaßnahmen zur Unterhaltung und zum Ausbau von Bundeswasserstraßen sowie für den Neubau von Häfen (JadeWeserPort) zuständig und haben außerdem die Aufgabe, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten.

Die Reform der äußeren Aufbauorganisation der WSV bietet die Chance, die Strukturen zu modernisieren, um eine zeitgemäße und funktional vernünftige Aufgabenteilung der WSV vorzunehmen. Dabei sollte sich die neue Organisationsstruktur an dem Verbundcharakter des Systems Schiff/Wasserstraße/Häfen orientieren.

Die bisherige Struktur der Verwaltung ist vorwiegend von der bautechnischen Ausrichtung der Unterhaltungsmaßnahmen geprägt. Sie sollte zugunsten eines wasserstraßenbezogenen Ansatzes verändert werden, bei dem die Bereitstellung eines effizienten regionalen Infrastrukturangebotes „Wasserstraße“ im Vordergrund steht. Die bisherige Trennung der Verwaltung zwischen see- und binnenschiffsorientierten Bau- und Verwaltungstätigkeiten widerspricht dem Verbundcharakter des Systems Schiff/Wasserstraße/Häfen, durchgehende Verkehrsfunktionen von Wasserstraßen auf unterschiedliche Zuständigkeiten und Organisationseinheiten aufzuteilen.

Wir schlagen daher einen neuen Ansatz vor, der eine Wasserstraße als Organisationseinheit betrachtet und dabei die Zuständigkeiten für die seewärtigen Zufahrten und wasserseitigen Hinterlandbindungen der deutschen Seehäfen organisatorisch zusammenlegt. Dies führt zur Beibehaltung der beiden Küstendirektionen Nord und Nordwest mit folgender Organisationsstruktur:

- WSD Nordwest: Seeschiffahrtsstraßen Ems, Jade, Weser und Seewasserstraße Nordsee einschließlich Binnenwasserstraßen Ems, Weser, Dortmund-Ems-Kanal und Küstenkanal.
- WSD-Nord: Seeschiffahrtsstraßen Elbe, Nord-Ostsee-Kanal, Trave, Warnow, Peene und Seewasserstraße Ostsee einschließlich Binnenwasserstraßen Elbe, Trave, Elbe-Lübeck-Kanal und Elbe-Seitenkanal.

Dabei sollten die bisherigen Zuständigkeiten für die Nord- und Ostsee bestehen bleiben.

3. Kategorisierung der Netzstruktur der Bundeswasserstraßen

Wir teilen die Auffassung, die Kategorisierung der Netzstruktur der Bundeswasserstraßen nicht nur nach der Höhe der beförderten Tonnen pro Jahr vorzunehmen.

Mit der vom BMVBS vorgeschlagenen Neustrukturierung der Bundeswasserstraßen als ein neues strategisches Konzept wird die Umsetzung wichtiger

Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzpts für die See- und Binnenhäfen in Frage gestellt.

Nach dem Nationalen Hafenkonzpt 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 Hafenkonzpt 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.

Die vorgeschlagene Kategorisierung der Netzstruktur der Bundeswasserstraßen hätte jedoch 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 Fahrrinne 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.

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.

Das Nationale Hafenkonzpt sieht als eine weitere 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.

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.

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

Die Binnenwasserstraßen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen sollen allenfalls dem Haupt- und Ergänzungsnetz angehören. Wesentliche Bereich 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. Ein aktuelles Beispiel ist die zunehmende Bedeutung der Offshore-Windpark-Logistik. Eine moderne Verkehrspolitik darf daher nicht auf eine veraltete „Tonnenideologie“ basieren.

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

Der Maßstab für die Vorrangwasserstraßen im Küstenbereich ist zudem gegenüber dem Maßstab des Vorrangnetzes 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.

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.

Zusammenfassend möchten wir 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 aber auch tatsächlich zu ihrer bedarfs- und zeitgerechten Realisierung führen.