

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

31. Januar 2011
Hei/St/III-3/652

**Positionspapier des ZDS
zum
Bericht des Bundesverkehrsministeriums
zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
des Bundes
vom 24. Januar 2011**

Zu dem Bericht des Bundesverkehrsministeriums zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nimmt der ZDS im Hinblick auf die vorgeschlagene Netzstruktur der Bundeswasserstraßen wie folgt Stellung:

1. Vor dem Hintergrund der notwendigen Haushaltskonsolidierung begrüßt der ZDS grundsätzlich das Vorhaben, die verfügbaren Ressourcen an Investitions- und Sachmitteln sowie Personal zukünftig zu konzentrieren. Die Kriterien für die Steuerung begrenzter Ressourcen müssen allerdings ausgewogen sein, gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nicht außer Acht lassen und sich aus dem Nationalen Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen herleiten.
2. Nach dem Nationalen Hafenkonzept und dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen oberste Priorität. 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 Reformüberlegungen sehen dagegen vor, die Bundeswasserstraßen im Küstenbereich sowie die Seewasserstraßen/Seehafenzufahrten in Vorrangwasserstraßen (Verkehrsaufkommen ≥ 50 Mio. t pro Jahr), Hauptwasserstraßen (Verkehrsaufkommen ≥ 5 Mio. t pro Jahr) sowie sonstige Wasserstraßen zu kategorisieren.

Danach würden nur die Außen- und Unterelbe sowie die Außenweser und der Nord-Ostsee-Kanal zu den Vorrangwasserstraßen zählen. Die seewärtigen Zufahrten zu den übrigen deutschen Seehäfen würden unter die Kategorien Hauptwasserstraße oder sonstige Wasserstraßen fallen.

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

3. 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. Für die Fahrrinnenanpassung der Unterweser wurde z. B. ein Kosten/Nutzen-Faktor von 26 errechnet. Nach der vorgeschlagenen Einteilung würde dieses Projekt jedoch in die Kategorie „Hauptwasserstraßen“ fallen.

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

4. Dagegen wird vorgeschlagen, die geplante Kategorisierung der Netzstruktur im Wesentlichen am Verkehrsaufkommen festzumachen. Dabei soll zwischen der Wertschöpfung der einzelnen Güterarten nicht unterschieden werden. Der Massengutumschlag mit relativ geringer Wertschöpfung würde damit dem Stückgutumschlag mit hoher Wertschöpfung gleichgestellt. Dies kann nicht hingenommen werden. Hier ist eine Differenzierung dringend erforderlich.
5. Zudem ist der vorgeschlagene Maßstab für die Vorrangwasserstraßen im Küstenbereich mit einem Verkehrsaufkommen ≥ 50 Mio. t pro Jahr gegenüber dem Maßstab für das Vorrangnetz der Binnenwasserstraßen mit einem Verkehrsaufkommen ≥ 10 Mio. t pro Jahr völlig unausgewogen. Wasserstraßen im Küstenbereich sollten bei der Definition der einzelnen Kategorien jedoch nicht schlechter gestellt werden als die einzelnen Netze im Bereich der Binnenwasserstraßen.
6. Unabhängig von möglichen Netzkategorisierungen müssen laufende und baureife Investitionsprojekte vollendet werden. Dies sollte auch für Projekte gelten, deren Planfeststellungsverfahren bereits weit fortgeschritten sind, wie z. B. die Fahrrinnenanpassung der Unterweser.
7. Zusammenfassend kann festgestellt werden, 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 kommenden zehn Jahre sowie der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sehen dies jedoch vor.

Das vorgeschlagene Konzept zum Ausbau der Bundeswasserstraßen führt nicht, wie von der Bundesregierung angekündigt, zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.