

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

12. März 2013
Hei/Ra/III-3/104

Stellungnahme des ZDS
zum
Entwurf der Grundkonzeption
für den Bundesverkehrswegeplan 2015

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Wir begrüßen die Diskussion über Ziele und Lösungsstrategien für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015), die in der neuen Grundkonzeption abgeleitet werden sollen.

Auch wir sind der Auffassung, dass in der künftigen Verkehrsinfrastrukturpolitik auf einen zielgerichteten Umgang mit den knappen Finanzmitteln geachtet werden muss. Dabei müssen sich die Investitionsentscheidungen strikt am Bedarf ausrichten.

Außerdem müssen die erforderlichen Finanzmittel für die bedarfsgerechte Erhaltung und Erweiterung der Verkehrsnetze verlässlich bereitgestellt werden.

II. Ziele des BVWP 2015

Nach dem Entwurf der Grundkonzeption sollen die Ziele des BVWP 2015 auf infrastrukturelle Aspekte fokussiert werden, wobei von verkehrspolitischen Oberzielen abgeleitete Ziele und Lösungsstrategien entwickelt werden.

Wir begrüßen, dass dabei auch die im EU-Weißbuch Verkehr genannten Forderungen, wie die Verbesserung der Hinterlandanbindungen, berücksichtigt werden.

Im Hinblick auf das Ziel der Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger zur Emissionsreduktion sowie zur Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft schlagen wir vor, auch die Förderung von Kurzstreckenseeverkehren in die abgeleiteten Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP 2015 aufzunehmen.

III. Priorisierungsstrategie für den BVWP 2015

Wichtigste Aufgabe in der Grundkonzeption ist die Entwicklung von Kriterien zur Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen, um ein realistisches und finanzierbares Gesamtkonzept aufzustellen.

Wir begrüßen, dass bei der Priorisierungsstrategie nach fachlich fundierten sowie klaren und nachvollziehbaren Kriterien vorgegangen werden soll. Dabei soll sich die Priorisierungsstrategie eng an die Ziele des BVWP 2015 orientieren.

Ein abgeleitetes Ziel des BVWP 2015 ist die Beseitigung der größten Engpässe im Verkehrsnetz. Ein wichtiges Kriterium für die Priorisierungsstrategie ist daher die Engpassbeseitigung.

Vor allem im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen, der ein wichtiger „Treiber“ der Verkehrsentwicklung ist, bestehen erhebliche Engpässe. Bei den Schwerpunktsetzungen für die Priorisierungsstrategie muss der Seehafenhinterlandverkehr daher besonders berücksichtigt werden.

Nach der Koalitionsvereinbarung, dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik und dem Nationalen Hafenkonzept hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen oberste Priorität. Auch im BVWP 2015 müssen diese Projekte Priorität erhalten und vorrangig gegenüber Infrastrukturprojekten zur Stärkung des Hinterlandverkehrs ausländischer Wettbewerbshäfen (z.B. Mainport-Strategie Rotterdams) umgesetzt werden. Dies ist notwendig, um mögliche Wettbewerbsverzerrungen insbesondere zugunsten der ZARA-Häfen zu vermeiden.

Wir begrüßen, dass in der neuen Priorisierungsstrategie eine zusätzliche Dringlichkeitsstufe eingeführt wird. Zukünftig soll es eine Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“ geben. Darin sollen die Projekte eingestellt werden, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen.

In die Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus“ sollten insbesondere Projekte des Seehafenhinterlandverkehrs aufgenommen werden. Dies ist auch deshalb gerechtfertigt, weil diese Projekte ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis haben.

Die vorgesehene Priorisierungsstrategie beeinflusst sowohl die Verteilung der Finanzmittel zwischen Aus- und Neubau sowie zwischen den Verkehrsträgern als auch die Realisierungsreihenfolge der erwogenen Infrastrukturprojekte. Sie ist damit das Herzstück der Grundkonzeption, da es die Umsetzungsstrategie der einzelnen Projekte im späteren BVWP maßgeblich festlegt.

Wir halten es daher für dringend erforderlich, den Ausbau der Seehafenanbindungen im Rahmen der Priorisierungsstrategie angemessen zu berücksichtigen.

Die Einstufung von Projekten zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen in die Kategorie VB+ darf jedoch nicht durch die Umweltbetroffenheit der Projekte in Frage gestellt werden.

Nach dem Entwurf der Grundkonzeption sollen Projekte in der neuen Priorisierungsstrategie nur dann in den VB+ eingestuft werden, wenn sie keine sehr hohe Umweltbetroffenheit aufweisen. Dies würde bedeuten, dass Fahrrinnenanpassungen oder Schienenprojekte, wie z.B. die Y-Trasse, trotz Erfüllung aller übrigen Kriterien nicht in die Kategorie VB+ eingestuft werden können. Dies ist nicht akzeptabel.

In der Nutzen-Kosten-Analyse gehen auch die Kosten des Umweltschutzes ein, so dass die Umweltbetroffenheit einzelner Projekte ohnehin berücksichtigt wird. Außerdem fängt der BVWP 2015 nicht bei Null an. Bei der Aufnahme einzelner Projekte in den BVWP 2015 werden bisherige Planungen berücksichtigt. Das Kriterium „Umweltbetroffenheit“ sollte daher nochmals eingehend diskutiert werden. Erforderlich ist ein pragmatisches Vorgehen. Die Umweltbetroffenheit darf jedoch nicht zu einem K.O.-Kriterium für die Aufnahme von Projekten in die Kategorie VB+ führen.

Vielmehr sollten die Planungsvorläufe für diese Projekte verkürzt und bei eventuellen Klagen die Instanzenwege gemäß dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz verkürzt werden.