

Bundesverkehrswegeplan 2030 zügig umsetzen – Planungskapazitäten schaffen

Im Zusammenspiel mit dem Investitionshochlauf, dem Nationalen Hafenkonzept, dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik und dem Forschungsprogramm für innovative Hafentechnologie ISETEC III bietet der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 klare sachliche und politische Zielvorgaben für die deutsche Verkehrs- und Wirtschaftspolitik. Einige Ergänzungen sind notwendig. Zentral für den Erfolg des Bundesverkehrswegeplans zur Stärkung des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland ist eine rechtzeitige und enge Verzahnung der Personalplanung von Bund und Ländern mit dem Bundesverkehrswegeplan sowie der entsprechende Ausbau von Personalkapazitäten.

Das ist das Fazit, das der ZDS zum Entwurf des BVWP 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in einer [Stellungnahme](#) im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zieht.

Der ZDS unterstützt die übergeordneten Ziele des BVWP und betont zugleich, dass nur die Sicherstellung der Güterversorgung und der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen die materielle Grundlage für Umweltschutz und Lebensqualität gewährleistet und insofern vorrangig zu berücksichtigen ist.

Der ZDS begrüßt die Feststellung im BVWP, dass deutlich mehr Investitionen in die deut-

sche Infrastruktur fließen müssen. Der Investitionshochlauf muss auf hohem Niveau verstetigt werden und regelmäßig den Preissteigerungsraten angepasst werden.

Der ZDS unterstützt ebenso den Grundsatz der Bundesregierung „Erhalt vor Ausbau“, merkt jedoch an, dass zudem eine hohe Notwendigkeit von Neubaumaßnahmen im Verkehrsbereich besteht und diese Notwendigkeit auch künftig klar kommuniziert werden sollte.

Schon jetzt sollten die längerfristigen Planungen für wichtige Großprojekte begonnen werden. Der ZDS appelliert in diesem Zusammenhang an den Gesetzgeber, mit Nachdruck das Planungs- und Umweltrecht zu reformieren, damit dringliche Projekte rechtzeitig fertiggestellt werden können.

Der ZDS begrüßt die Berücksichtigung aller Projekte zur Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und des Nord-Ostseekanals. Gleichzeitig fordert er das Vorantreiben aller Projekte zur Verbesserung von seewärtigen Zufahrten mit höchster Dringlichkeit, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen dauerhaft zu gewährleisten. Zudem bittet der ZDS darum, die Richtigstellung des Projekts zur Vertiefung des Seekanals Rostock auf eine Wassertiefe von 16,50 m sowie eine fest zugesagte Disponierung von VB-E-Projekten, wie die Fahrrinnenanpassungen der Unter- und Außenweser, vorzunehmen.

Zudem sollten die Ausführungen zur wachsenden Bedeutung deutscher Seehäfen im Kontext der Seeverkehrsprognose ergänzt werden, da das Hinterlandaufkommen der deutschen

Seehäfen stärker ansteigen wird als jenes der Häfen in den Nachbarstaaten.

Die Ahrensburger Liste, die notwendige überwiegend hafentrelevante Verkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung umfasst, wird im BVWP nicht erwähnt. Die Abarbeitung der Ahrensburger Liste bleibt dennoch von zentraler Bedeutung für den Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen und ist Gegenstand des Nationalen Hafenkonzepts 2015 der Bundesregierung. Der BVWP sollte daher die Projekte der Ahrensburger Liste in den Projektlisten ausdrücklich kennzeichnen.

Für nicht nachvollziehbar hält der ZDS die Nichtberücksichtigung der Erreichbarkeit von Fährhäfen im Modul Raumplanung. Dadurch werden Hafenhinterlandanbindungen im BVWP systematisch benachteiligt, obwohl Fährstandorte wichtige und umweltfreundliche Verkehrsverbindungen für den Individual- und Frachtverkehr darstellen.

In Bezug auf die beschränkten Zuständigkeiten des Bundes im Bereich der Eisenbahnen und Häfen bittet der ZDS die Bundesregierung in seiner Stellungnahme, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel zu nutzen, um zu gewährleisten, dass die Deutsche Bahn ausreichend in den Güterverkehr und insbesondere in die Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen investiert sowie ihre Leistungsfähigkeit in diesem Bereich aufrechterhält.

Darüber hinaus fordert der ZDS, obwohl See- und Binnenhäfen nicht in die Zuständigkeit des Bundes fallen, dass die Beschreibung der Zu-

ständigkeiten von Bund und Ländern in Hafenanangelegenheiten auch auf die Aufgaben des Bundes, die sich im Zusammenhang mit den logistischen Anforderungen aus der Energiewende im Bereich der Offshore-Windenergie ergeben, eingehen sollte.