



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Anette Langner und Thomas Rother (SPD)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Verkehrskonzept für die Bundeswasserstraßen

Vorbemerkung der Fragestellerin und des Fragestellers:

Mit einem neuen Konzept für die Bundeswasserstraßen will Bundesverkehrsminister Ramsauer Personal und Investitionsmittel künftig auf ein Vorrangnetz der meist befahrenen Wasserstraßen konzentrieren. Bei den Häfen sollen Zufahrten mit einem Aufkommen von unter 50 Millionen Tonnen Gütern im Jahr herabgestuft werden. Bei Wasserstraßen mit weniger als einer Million Tonnen jährlicher Güterbeförderung soll auf Ausbauten verzichtet und der Unterhalt zurückgefahren werden.

Vorbemerkung der Landesregierung:

Der am 24. Januar 2011 vorgelegte Bericht zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes spiegelt den gegenwärtigen Stand der Reformüberlegungen des zuständigen Ressorts wider und ersetzt nicht das noch zu erwartende Gesamtkonzept für eine Reform der WSV. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Beschluss vom 9. Februar 2011 aufgefordert, ein bundesweites strategisches Gesamtkonzept zu entwickeln, bis zum 30. April 2011 über die sich hieraus ergebenden konkreten Veränderungen der Aufgaben- und Personalstruktur und der Aufbauorganisation der WSV zu berichten und zum gleichen Termin einen Zeit- und Maßnahmenplan für die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen vorzulegen.

Auch der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hat sich mit dieser Angelegenheit in seiner Sitzung am 9. Februar 2011 befasst und beschlossen, eine Sachverständigenanhörung zu diesem Thema durchzuführen. Der Termin dieser Anhörung steht noch nicht fest.

Die Landesregierung zeigt grundsätzlich Verständnis für die Überlegungen des Bundesverkehrsministeriums, dass vor dem Hintergrund der Einsparzwänge auch im Infrastruktursektor Wasserstrassen/Wasserstrassenverwaltung die verfügbaren Haushaltsmittel in Zukunft konzentriert eingesetzt werden müssen. Dabei müssen aber die schleswig-holsteinischen Interessen gewahrt bleiben.

1. Welche Auswirkungen haben diese Maßnahmen auf die Wettbewerbsfähigkeit und den Betrieb der schleswig-holsteinischen Häfen?

Für die schleswig-holsteinischen Häfen ist die zuverlässige Erreichbarkeit von entscheidender Bedeutung; u. a. ausreichende Wassertiefen der Hafenzufahrten, navigatorische Hilfsmittel sowie laufende Unterhaltungsmaßnahmen gewährleisten einen sicheren Schiffsverkehr.

Der am 24.01.2011 vorgelegte Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) lässt aufgrund seines Abstraktionsgrades nicht zu, hieraus konkrete Auswirkungen auf die künftige Unterhaltung konkreter einzelner Hafenzufahrten abzuleiten. Jedenfalls für die kleineren Häfen könnten sich aufgrund der Ankündigung, die Unterhaltung und den Betrieb der „sonstigen Wasserstraßen“ stark zu reduzieren, Nachteile ergeben. Nachteile sind auch für Werften nicht auszuschließen, da die vom BMVBS aufgestellten Kategorien die Bedeutung der Wasserstraßen für den Schiffbau nicht berücksichtigen.

Für die an „Hauptwasserstraßen“ liegenden Häfen ist mit Wettbewerbsnachteilen und anderen Erschwernissen dem Wortlaut des Berichtes nach nicht zu rechnen. Dort steht zwar die Bestandserhaltung im Vordergrund, lokale Optimierungen bleiben aber möglich. Verbesserungen standen auch bisher schon unter der Voraussetzung einer positiven Nutzen-Kosten-Analyse und der Finanzierbarkeit. Nach hiesigem Verständnis ist für die Häfen Lübeck, Kiel, Puttgarden und Brunsbüttel deshalb nicht mit Verschlechterungen zu rechnen.

Problematisch ist jedoch generell, dass nur noch das Transportaufkommen bzw. das Entwicklungspotenzial über den Einsatz der Ressourcen entscheiden sollen und somit auch gesamtwirtschaftlich vorteilhafte Maßnahmen an den weniger frequentierten Wasserstraßen nicht mehr erfolgen. Damit würde das im Nationalen Hafenkonzept formulierte Anliegen, Verkehr von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern, indem alle Verkehrsträger auf der Basis einheitlicher Wettbewerbsbedingungen ihre spezifischen Stärken im Güterverkehr optimal einbringen, in Frage gestellt. Zu beachten ist allerdings, dass aufgrund begrenzter Mittel auch heute schon nicht jede volkswirtschaftlich sinnvolle Maßnahme auch durchgeführt werden kann.

2. Was bedeutet dies für die Entwicklungs- und Zukunftsfähigkeit des Elbe-Lübeck-Kanals und damit für die Kooperation zwischen den Lübecker Häfen und dem Hamburger Hafen?

Während der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) im Jahr 2008 eine Steigerung von 1 Mio. t auf 1,05 Mio. t verzeichnete, zeigte das Krisenjahr 2009 einen Rückgang auf 825.377 t, der sich im Jahr 2010 mit nur noch 633.530 t fortsetzte. Damit wäre der ELK heute als dem Nebennetz zugehörig zu klassifizieren. Deshalb bestünde bei Umsetzung des vorliegenden Berichts die Sorge, dass auch die bislang für

den Fall der Sanierung vorgesehene Anpassung der – für heutige Großmotorgüterschiffe zu kleinen – Schleusen unterbleibt. Sollte sich diese Sorge bewahrheiten, wird der ELK nicht mehr die Chance bekommen, das im Einsatz größerer Binnenschiffe liegende Potenzial zu realisieren. Allerdings ist auch festzustellen, dass konkrete Bekundungen der Wirtschaft, den ELK verstärkt als binnenseitige Anbindung des Lübecker Hafens zu nutzen, nicht vorliegen.

Eine Kooperation zwischen den Häfen in Hamburg und Lübeck fand in der Vergangenheit nur in sehr begrenztem Umfang über den ELK statt. Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes würde sich deshalb unter diesem Teilaspekt nicht relevant auswirken.

3. Welchen Stellenwert hat unter diesen Rahmenbedingungen zukünftig das Ziel, den Anteil des Güterverkehrs auf den Wasserstraßen zu steigern („from road to sea“)?

Die Landesregierung hält weiterhin an ihrem verkehrspolitischen Ziel fest, den Anteil des Güterverkehrs auf den Wasserstraßen zu steigern und wird sich auch in Zukunft gegenüber dem hierfür zuständigen Bund für eine Stärkung des Verkehrsträgers Wasserstraße einsetzen.

4. Welche Konsequenzen ergeben sich aus diesem Konzept für die Struktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Schleswig-Holstein und die damit verbundenen Arbeitsplätze?

Der Landesregierung liegen bisher keine Angaben dazu vor, wie die zukünftige Struktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aussehen wird und welche Auswirkungen dies auf einzelne Standorte und die dort Beschäftigten haben wird. Der Bericht selbst sieht die Vorlage eines Konzepts zur WSV-Struktur für April 2011 vor.

5. Ist die Landesregierung schon im Interesse der schleswig-holsteinischen Häfen und Wasserstraßen tätig geworden?

Die Landesregierung hat bereits in Gesprächen mit dem Bundesverkehrsminister, den Vertretern der anderen Küstenländer und den Mitgliedern des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages die Vereinbarkeit des Berichtes mit den Zielen des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik sowie des Nationalen Hafenkonzepts erörtert. Die Landesregierung wird diese Gespräche fortsetzen, um in die Erarbeitung der auch vom Haushaltsausschuss des Bundestages geforderten weiteren Detailinformationen und in die konkrete Umsetzung des Berichtes die Interessen der schleswig-holsteinischen Häfen einfließen zu lassen. In diesem Zusammenhang wird sich die Landesregierung weiterhin dafür einsetzen, dass die norddeutschen Infrastrukturprojekte bei der Mittelverteilung angemessen berücksichtigt werden.

6. Gibt es, nachdem nun eine Priorisierung der Investitionsmaßnahmen im Rahmen der Finanzplanung für die Wasserstraßeninfrastruktur festgelegt wurde, einen aktuellen Termin für den Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel?

Nach Aussagen des Bundesverkehrsministers ist eine Priorisierung der Investitionsmaßnahmen im Rahmen der Finanzplanung für die Wasserstraßeninfrastruktur noch nicht erfolgt. Dem entsprechend gibt es keinen konkreten Termin für den Bau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel.