

Bund:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Länder:

Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur,
Bayern, Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie,
Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Bremen, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Hessen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung,
Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung
Niedersachsen, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Saarland, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr,
Sachsen-Anhalt, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
Sachsen, Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Schleswig-Holstein, Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr
Thüringen, Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Verbände:

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB)

Gemeinsame Erklärung der Länder und des Bundes sowie des BÖB zur Kategorisierung der Bundeswasserstraßen (Railistics-Gutachten)

Für den umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Güterverkehr sind leistungsfähige Wasserwege von großer Bedeutung. Bund und Länder stimmen darin überein, dass in Deutschland ein Wasserstraßennetz in einem für die Schifffahrt guten Zustand zu erhalten ist und bedarfsgerecht weiter entwickelt werden muss.

Vor dem Hintergrund der notwendigen Haushaltskonsolidierung, dementsprechend begrenzter Ressourcen für Ausbau, Betrieb und Unterhaltung kann absehbar nur ein Teil der gesamtwirtschaftlich sinnvollen Maßnahmen umgesetzt werden.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages hat das BMVBS u.a. aufgefordert, die auf der transportierten Gütermenge basierende Netzstruktur anhand alternativer Kriterien zu überprüfen, die Anzahl der Netzkategorien zu reduzieren und ein Verfahren für einen Wechsel der Wasserstraßen in eine höhere oder niedrigere Kategorie zu entwickeln.

Auf der Grundlage eines Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 5./6. Oktober 2011 haben 14 Bundesländer, das BMVBS und der BÖB gemeinsam einen Gutachter damit beauftragt,

- die Eignung und Verfügbarkeit alternativer Bewertungskriterien (u.a. Personenschifffahrt, Wassertourismus, Schwer- und Spezialtransporte, Werthaltigkeit der Transporte, Wertschöpfung) für eine Netzstruktur der Binnenwasserstraßen zu prüfen,
- eine Methodik für die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen vorzuschlagen und daraus eine Netzstruktur zu entwickeln, die für eine Priorisierung der Aufgabenerledigung (Ausbau, Betrieb und Unterhaltung) geeignet ist und den Wechsel einzelner Wasserstraßen in eine andere Kategorie ermöglicht,
- die Anzahl der vom BMVBS vorgeschlagenen Netzkategorien zu reduzieren.

INHALT UND METHODE DES GUTACHTENS

Grundlagen der vom Gutachter entwickelten Netzstruktur sind einerseits die zwischen nationalen Wirtschaftszentren auf den Wasserstraßen transportierten Gütermengen in t, andererseits ein sich aus dem Bruttoumsatz (in Mrd. €) und Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (in 10.000 Beschäftigten) der jeweiligen Wirtschaftszentren errechneter Multiplikator zwischen 1,0 und 1,5. Der Untersuchung wurden die Transportmengen des Jahres 2004 sowie Umsatzdaten von insgesamt 75 nationalen Wirtschaftszentren mit einem Binnenhafen zu Grunde gelegt.

Das Gutachten schlägt insgesamt drei Netzkategorien vor:

- Binnenwasserstraßen mit ≥ 1 Mio. bewertete Transporteinheiten wurden dem "Kernnetz", Wasserstraßen des Core Network (Kernnetzes) des Entwurfes der TEN-V Richtlinie der EU wurden – ohne Überprüfung im Detail – dem "ergänzenden Kernnetz" zugeordnet, soweit sie nicht dem Kernnetz im Sinne des Railistics-Gutachtens zugeordnet sind.
- Binnenwasserstraßen mit ≤ 1 Mio. bewertete Transporteinheiten wurden dem "Nebennetz" zugeordnet.
- Wasserstraßen ohne nennenswerten gewerblichen Güterverkehr wurden als Freizeitnetz/sonstige Wasserstraßen eingestuft, auftragsbedingt aber nicht bewertet¹).

Unter dem Aspekt der Vernetzung von Wirtschaftsräumen folgt aus den Ergebnissen des Gutachtens, dass das darin entwickelte Kernnetz und das ergänzende Kernnetz strategisch in geeigneter Form bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung des Netzzusammenhanges zu entwickeln sind.

¹ Diese Wasserstraßen wurden nur summarisch betrachtet, da der Auftrag an die Firma Railistics auf die gewerbliche Binnenschifffahrt beschränkt war und die Methodik auf andere Nutzungsarten nicht anwendbar ist.

FESTSTELLUNGEN

Die Auftraggeber stellen fest:

A. Netzkategorisierung für den Bereich Betrieb und Unterhaltung

Für die notwendige Priorisierung der Maßnahmen im Bereich des Betriebes und der Unterhaltung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) das Netz der Bundeswasserstraßen kategorisiert. Art und Tiefe der zukünftigen Aufgabenerledigung sowie die hierfür erforderliche Behördenstruktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) wird an dieser Kategorisierung ausgerichtet.

Nach Art. 89 GG zählt diese Aufgabe zu den originären Aufgaben der Bundesregierung und muss von ihr in alleiniger Zuständigkeit entschieden werden.

Die Länder werden diese Aufgabe des Bundes mit fachlichen Beiträgen begleiten.

B. Netzkategorisierung für die strategische Weiterentwicklung des Wasserstraßennetzes

Die strategische Weiterentwicklung des Wasserstraßennetzes liegt im Interesse des Bundes und der Länder. Der Bund, die Länder und der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen stellen fest:

1. Die vorgeschlagene Netzstruktur des vorgelegten Gutachtens folgt konsequent aus der angewandten bzw. entwickelten Methodik einer Vernetzung nationaler Wirtschaftsstandorte.
2. Die transportierte Gütermenge bleibt ein wesentlicher Indikator für die Einstufung der Wasserstraßen in die Netzstruktur. Durch die Ermittlung von bewerteten Transporteinheiten für die einzelnen Wasserstraßenabschnitte des Kernnetzes stehen Differenzierungskriterien zur Konkretisierung der Kernnetzentwicklung unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsräumen und des Netzzusammenhanges zur Verfügung.
3. Die Anzahl der Netzkategorien wurde auf drei (Kernnetz, Nebennetz, Freizeitnetz/sonstige Wasserstraßen reduziert).
4. Für die Priorisierung von Ausbaumaßnahmen im Kern- und im ergänzenden Kernnetz des Gutachtens sind weitere Kriterien zur Festlegung der weiteren Netzentwicklung notwendig. Hier bietet sich eine Differenzierung nach dem Krite-

rium der bewerteten Transporteinheiten an. Des Weiteren werden auch die bewährten Nutzen-Kosten-Untersuchungen als Maßstab herangezogen.

5. Um die Vernetzungsfunktion der Wasserstraßen zwischen den nationalen und internationalen Wirtschaftszentren angemessen zu berücksichtigen, erfolgt die Bewertung relationsbezogen.
6. Wasserstraßen des Freizeitnetzes und sonstige Wasserstraßen erhalten die einheitliche Bezeichnung „sonstige Wasserstraßen“ (Eigentümerunterhaltung, Verkehrssicherungspflicht, eingeschränkter Betrieb, ggf. alternative Betriebsformen). Für die Beurteilung dieser Wasserstraßen sind gesonderte Kriterien und Strategien zu entwickeln.
7. Die Netzkategorisierung wird auf der Grundlage aktueller Prognosen regelmäßig fortgeschrieben.
8. Wegen der begrenzten Mittel der öffentlichen Haushalte (Personal und Sachmittel) für Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur und der notwendigen Hafen- und Landinfrastrukturen bedarf es weiterer Abstimmungen zwischen dem Bund, den beteiligten Ländern, und gegebenenfalls den Verbänden. Die bisherige Zusammenarbeit hat sich bewährt und sollte fortgesetzt werden.