



Präsidenten der Industrie- und
Handelkammer Ostbrandenburg
Herrn Dr. Ulrich Müller
Puschkinstraße 12 b
15236 Frankfurt (Oder)

Präsidenten der Industrie- und
Handelskammer Berlin
Herrn Dr. Eric Schweitzer
Fasanenstraße 85
10623 Berlin

**Betreff: Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des
Bundes (WSV)
- Netzkategorisierung**

Bezug: Resolution für eine zukunftssichere Entwicklung der
Binnenwasserstraßen zwischen Elbe und Oder
Aktenzeichen: WS 10/5216.1/4
Datum: Berlin, *11. 12. 12*
Seite 1 von 4

Sehr geehrte Herren Präsidenten,

vielen Dank für die Resolution, die Sie anlässlich Ihrer Protestaktion
am 24.09.2012 in Berlin einem Vertreter des Bundesministeriums für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) übergeben haben. Da-
rin äußern Sie Ihre Besorgnis, dass im Zuge der Reform der WSV in
Verbindung mit der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen die
gesamte Region Ostdeutschlands in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung
behindert werde.

Dieser Besorgnis möchte ich mit meiner nachfolgenden Stellungnah-
me zu den von Ihnen formulierten Forderungen entgegenreten. Ich
bitte Sie, meine Antwort auch den Mitunterzeichnern der Resolution
zur Kenntnis zu geben.

Es ist der Anspruch der Bundesregierung, eine verlässliche und zu-
kunftsorientierte Binnenschifffahrtspolitik zu betreiben – selbstver-
ständlich unter Berücksichtigung der europäischen Integration – inso-
weit sind wir uns einig. Unweigerlich müssen dabei allerdings auch
die vorhandenen Randbedingungen eingehalten werden, allen voran

EINGEGANGEN

Amsicht
17. Dez. 2012

736

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de





Seite 2 von 4

die des Haushalts.

Gerade um der Binnenschifffahrt trotz geringer Spielräume für Ausbauprojekte wegen tendenziell zunehmenden Erhaltungsinvestitionen eine verlässliche Zukunftsperspektive zu geben, ist es notwendig, die knappen Ressourcen auf prioritäre Maßnahmen zu konzentrieren. Zur Verlässlichkeit gehört dabei auch, zu den getroffenen Entscheidungen – auch wenn sie schmerzhaft sind – zu stehen.

In Anbetracht der realistischen mittelfristigen Finanzierungsmöglichkeiten des Bundeshaushalts, die es nicht zulassen, alle Projekte, für die ein hoher, auch zwingender Bedarf besteht, zeitgleich oder zeitnah zu realisieren, haben wir mit der Kategorisierung der Wasserstraßen ein zusätzliches Priorisierungsinstrument für die Investitionssteuerung geschaffen. Für die Kategorisierung wurde das von Ihnen genannte Bund-Länder Gutachten - trotz methodischer Ungereimtheiten - als Grundlage herangezogen. Um zu einer volkswirtschaftlich und verkehrlich sinnvollen Priorisierung des Mittelansatzes zu gelangen, war es allerdings notwendig, innerhalb des vom Gutachter vorgeschlagenen Kernnetzes weitere Kategorien zu bilden.

Mit der Kategorisierung wird für die Wasserstraßeninfrastruktur eine Investitions- und Unterhaltungsstrategie verfolgt, die die verfügbaren Ressourcen entsprechend dem Maß der Wirtschaftlichkeit der erwogenen Projekte und darüber hinaus entsprechend der Verkehrsbedeutung von Wasserstraßen und Relationen konzentriert. Denn nur so können zumindest in bereits verkehrlich hoch belasteten Räumen günstige Rahmenbedingungen für Verkehrsverlagerungen auf das Schiff geschaffen werden.

Vorrangig wollen wir die Funktionsfähigkeit der Wasserstraßen gewährleisten. Mit oberster Priorität werden daher Ersatzinvestitionen im gesamten Kernnetz (Kategorien A-C) vorgenommen. Auch an den sonstigen Wasserstraßen wollen wir im Rahmen der verfügbaren Ressourcen den bestehenden Zustand grundsätzlich erhalten, soweit es wirtschaftlich zu vertreten ist. Insofern bleibt die heutige Befahrbarkeit der Wasserstraßen grundsätzlich erhalten.

Wir werden laufende Maßnahmen, wie beispielsweise das für Berlin und Brandenburg wichtige VDE 17 und den Bau des Schiffshebewerks Niederfinow, sachgerecht zu Ende führen. Hierzu zähle ich auch, dass wir im Zuge des Ersatzes zweier noch anstehender Brücken an der Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) die notwendige Durchfahrtshöhe für den uneingeschränkten zweilagigen Containerverkehr herstellen werden. Was allerdings die von Ihnen angesprochenen Schleusen Kleinmachnow und Fürstenwalde betrifft, sind in Anbetracht der geringen Verkehrsauslastung Ausbaumaßnahmen volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen und nicht vorgesehen. Künftig werden wir Ausbauinvestitionen für den Verkehr größerer Fahrzeuge bzw. Optimierungsmaßnahmen für die vorhandenen





Seite 3 von 4

Fahrzeuggrößen ausschließlich auf die Kategorien A und B beschränken müssen. Wasserstraßen der Kategorie C werden nicht weiter ausgebaut, werden aber, um es nochmals zu betonen, in ihrem Bestand erhalten.

Mit dieser Strategie bleiben Entwicklungschancen der Bundeswasserstraßen grundsätzlich erhalten. Es wird zukünftig ganz wesentlich darum gehen, Potenziale der vorhandenen Flotte und der vorhandenen Infrastruktur deutlich stärker als bisher zu nutzen. Hier sind wir gemeinsam mit den Häfen, der Binnenschifffahrt und der verladenden Wirtschaft gefordert, entsprechende Konzepte zu entwickeln bzw. zu unterstützen.

Mit der Reform der WSV verfolgt das BMVBS das Ziel, trotz begrenzter Sachmittel und Personalressourcen für Erhalt, Betrieb und Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur den Gütertransportanteil der Schifffahrt zu erhöhen. Ferner dient sie dem Erhalt und der Stärkung der WSV als effiziente, leistungsfähige und für den Steuerzahler kostengünstige Fachverwaltung, dem Kompetenzerhalt durch langfristige Sicherung der Arbeitsplätze sowie der Beendigung der nunmehr über 20 Jahre andauernden Reformdiskussion und der damit verbundenen Unsicherheit für die Beschäftigten.

Die vorgenannten Ziele werden durch die konsequente Konzentration des vorhandenen Personals und der Sachmittel auf den Erhalt des bestehenden Wasserstraßennetzes, den zügigen Ausbau von Wasserstraßen mit hoher Transportbedeutung sowie eine am tatsächlichen Bedarf ausgerichtete Verwaltungsstruktur erreicht. Die Behördenstruktur der WSV wird so geordnet, dass revierübergreifende Steuerungsaufgaben zentralisiert und revierbezogene sowie örtliche Aufgaben auf die Ebene der Wasser- und Schifffahrtsämter delegiert werden. Mit der neuen Struktur stehen den Regionen auch weiterhin fachkompetente Ansprechpartner zur Verfügung.

Der Haushaltsausschuss und der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages haben unseren 5. Bericht zur Reform der WSV zur Kenntnis genommen und haben uns mit der zügigen Umsetzung der darin beschriebenen Zielstruktur beauftragt.

Zur Steuerung der Aufgaben und Ressourcen werden alle Wasser- und Schifffahrtsdirektionen mit der Einrichtung der zentralen Stelle aufgelöst. Die vorgesehene Ämterstruktur, insbesondere die Trennung von Verkehr und Infrastruktur, wird gemäß des Beschlusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 26.09.2012 vom BMVBS nochmals überprüft. Dabei werden allerdings die Ziele des Reformkonzeptes, die Anzahl der WSV-Behörden signifikant zu reduzieren und revierbezogene Aufgaben auf der Ämterebene zu bündeln, angemessen berücksichtigt. Die neue zentrale Stelle wird diese Überprüfung veranlassen.





Seite 4 von 4

Eine Trennung von Zuständigkeiten für See- und Binnenwasserstraßen wurde im Rahmen der WSV-Reform geprüft aber verworfen. Zur Verbesserung der Ressourcensteuerung, ist die Bündelung der Zuständigkeiten bei einer zentralen Stelle eine wesentliche Voraussetzung.

Bitte leiten Sie meine Antwort an die anderen Unterzeichner der Resolution weiter.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann