

Errichtung eines „Kompetenzzentrum Küste“ für die Belange Seeschifffahrt, Seeschiffahrts- straßen, Seehäfen und maritime Belange von Nord- und Ostsee

Im Koalitionsvertrag zur Bildung einer Bundesregierung für die 18. Legislaturperiode ist zum Bereich Wasserstraßen u.a. vereinbart worden:

„Den angestoßenen Reformprozess der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes werden wir unter Einbindung der Beschäftigten so entwickeln, dass die notwendigen regionalen Kompetenzen gesichert werden.“

Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzung fordern die unterzeichnenden Verbände und Unternehmen für die Aufgabenerledigung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) in den spezifisch maritimen Arbeitsbereichen die

Errichtung eines „Kompetenzzentrum Küste“ für die Belange Seeschifffahrt, Seeschiffahrtsstraßen, Seehäfen und maritime Belange von Nord- und Ostsee in einem Standort an der Küste.

Mit einem Kompetenzzentrum Küste innerhalb der neuen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) würden die Zielerreichung der WSV-Reform und Vorteile der Zentralisierung gesichert, die negativen Auswirkungen einer küstenfernen und nicht ausreichend effizienten Organisationsstruktur vermieden sowie die zwingend notwendige maritime Präsenz und Kompetenz der WSV im Bereich Seeschifffahrt, Seeschiffahrtsstraßen, Seehäfen und maritime Belange von Nord- und Ostsee bedarfsorientiert gesichert.



Bremer Rhederverein
gegr. 1884



Wirtschaftsverband **WESER.**

Für die transportorientierte Wirtschaft in Deutschland stellt ein leistungsfähiges und bedarfsorientiertes Management der Wasserstraßen einen wesentlichen Wettbewerbs- und Standortvorteil dar, der auch zukünftig gewährleistet werden muss.

Die bisherige intensive Kooperation zwischen den Seehäfen und der transportaffinen Wirtschaft einerseits und andererseits den regionalstrukturierten Organisationseinheiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung - in Form der Wasser- und Schifffahrtsämter sowie den bisherigen Wasser- und Schifffahrdirektionen - hat einen hohen Stellenwert für ein bedarfsorientiertes und effizientes Wasserstraßenmanage-

ment. Die sich hieraus ergebenden Synergieeffekte, die sich unmittelbar auf die Wettbewerbsfähigkeit der schifffahrtsaffinen Wirtschaftsstandorte auswirken, dürfen nicht gefährdet werden!

Der grundsätzlich unterstützte Reformansatz zur Steigerung der Effizienz der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung darf sich nur in diesem Rahmen bewegen. Organisationsänderungen oder einseitige Kostenreduzierungen in der Verwaltung, deren Auswirkungen direkt oder indirekt zu Lasten der Wirtschaft gehen und damit gesamtwirtschaftlich negativ wirken, müssen unterlassen werden.

Die Forderung der unterzeichnenden Verbände und Unternehmen begründet sich wie folgt:

1 Erhaltung der Dienstleistungsfunktion der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Die Sicherstellung einer regionalspezifischen und bedarfsorientierten Dienstleistungsfunktion des Wasserstraßenmanagements durch eine aufgaben- und revierbezogene Organisation mit hoher Entscheidungskompetenz und qualifiziertem Fachpersonal muss das Entscheidungskriterium für die neue Organisationsstruktur der WSV bilden.

2 Grenzen der Zentralisierung

Die Zentralisierung von Aufgaben muss dort ihre Grenzen finden, wo regionale und aufgabenspezifische Kenntnisse und Netzwerke zwischen Wirtschaft und Wasserstraßenmanagement und die damit verbundenen Synergieeffekte gefährdet werden.

Die Errichtung einer Zentralbehörde mit Sitz in Bonn, in der u. a. die Bereiche Seeschifffahrt, Seeschifffahrtsstraßen, Seehäfen und maritime Angelegenheiten von Nord- und Ostsee bearbeitet werden, erfüllt nicht die Anforderungen, die an

ein modernes Wasserstraßenmanagement im Bereich Nord- und Ostsee zu stellen sind. Effizientes Wasserstraßenmanagement hat bereits von der grundsätzlichen Aufgabenstellung her starke regionale Bezüge, die nicht angemessen in einer bundesweiten Zentralbehörde berücksichtigt werden können. Zentralisierung schafft nur dann Effizienzgewinne, wenn regionale oder revierbezogene Faktoren unerheblich sind. Dies ist jedoch im Bereich der Funktionen und Aufgabenerfüllung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für die Bereiche Nord- und Ostsee nicht der Fall!

3 Erfahrungen der maritimen Wirtschaft mit der neuen WSV-Struktur

Die bisherigen und sehr erfolgreichen fachlich-regionalorientierten Netzwerke und Kooperationen zwischen maritimen Akteuren und WSV sind stark eingeschränkt oder sogar weitgehend aufgelöst. Entscheidungskompetente Ansprechpartner in der Küstenregion für die Bereiche der Seeschifffahrt, Seewasserstraßen, Häfen und maritime Belange von Nord- und Ostsee stehen kaum noch zur Verfügung; die zuständigen Abteilungsleiter der GWDS für Seeschifffahrt, Seeschifffahrtsstraßen und weitere maritime Belange sind weitge-

hend unbekannt – Dialogprozesse mit den maritimen Akteuren auf Seiten der Wirtschaft und Häfen fehlen ebenfalls.

4 Besonderer Schwerpunkt der WSV verlangt adäquate Antworten

Der Schwerpunkt der Gütertransporte auf den deutschen Wasserstraßen liegt im Bereich der deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee. Im Jahr 2012 wurden über die deutschen Seehäfen ca. 300 Mio. Tonnen umgeschlagen, während der Umschlag über die Binnenhäfen bei ca. 257 Mio. Tonnen lag. Die herausragende Bedeutung der Wasserstraßen im Bereich der Küste als Zu- und Abfahrtswege zu den deutschen Seehäfen begründet sich darüber hinaus durch die Tatsache, dass die deutsche Ex- und Importwirtschaft auf leistungsfähige und bedarfsorientierte Wasserwege zu den deutschen Seehäfen zwingend angewiesen ist – die Sicherstellung dieser Aufgaben stellt einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung des Außenhandelsstandortes Deutschland dar.

Ein leistungsfähiges Wasserstraßenmanagement muss unmittelbar regionale und personelle Bezüge zu der Region haben, in der der überwiegende Teil des Wasserstraßenverkehrs stattfindet. Eine Aufgabenerledigung in Bonn - weit ab

von den Küsten von Nord- und Ostsee – ist genauso wenig zielführend wie eine Zentralbehörde für den Schutz der Küste gegen Sturmfluten mit Sitz in Süddeutschland.

5 Verlust eines zentralen Ansprechpartners für die Wirtschaft – Kosten der Neuorganisation werden auf transportorientierte Wirtschaft und Häfen verlagert

Der Verlust regional ansässiger und damit besonders regional-fachkundiger Ansprechpartner für die Belange von Seeschifffahrt, Seeschifffahrtsstraßen, Seehäfen und maritime Aufgaben der

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird darüber hinaus bei den Unternehmen zu erheblichen zusätzlichen Kostenbelastungen sowie erhöhtem zeitlichen Aufwand führen. Auf Seiten der Wasserstraßenverwaltung ist hingegen nicht von einer nennenswerten Reduzierung der Personal- und Sachkosten auszugehen, sondern durch den Verlust der Synergien zwischen Verwaltung und maritimer Wirtschaft wird ein erhöhter Abstimmungs- und Verwaltungsaufwand eintreten – zu Lasten zügiger und kostengünstiger Problemlösungen; die Effizienz der zur Verfügung stehenden öffentlichen Haushaltsmittel wird nachhaltig verschlechtert.

6 Sicherung eines effizienten maritimen Netzwerkes statt Zentralisierungsverluste

Mit den bereits bestehenden Informations- und Kommunikationssystemen der WSV können die internen Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse innerhalb der Verwaltung schnell und ohne Reibungs- und Abstimmungsverluste erfolgen – und dies unabhängig von den behördeninternen Standorten. Vergleichbare Informations- und Kommunikationssysteme zwischen der WSV und der Vielzahl an Akteuren im Bereich Seeschifffahrt, Seeschifffahrtsstraßen, Seehäfen, Verkehrsmanagement, Hafenverwaltungen, Lotsen etc. stehen jedoch nicht zur Verfügung, so dass eine fach- und entscheidungskompetente Fachbehörde an der Küste – und damit in räumlicher Nähe zu den Akteuren außerhalb der WSV - zwingend erforderlich ist, um schnelle und effiziente Arbeits- und Entscheidungsprozesse zu gewährleisten und das bisherige Netzwerk der maritimen Akteure mit den daraus generierten Mehrwerten nicht zu gefährden.

Die Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) können aufgrund ihrer örtlichen Begrenzung auf einzelne Wasserstraßen diese Aufgaben nicht erledigen. Dazu bedarf es einer von operativen Alltagsaufgaben entbundenen, im engen Dialog mit den maritimen Akteuren im Bereich der Länder und der Unternehmen der maritimen Wirtschaft stehenden Verwaltungsebene, die die konzeptionellen Anforderungen an das System Schiff – Wasserstraße zukunftsorientiert und effizient weiterentwickelt. Hier hat sich – dies wird insbesondere von den Ländern, Hafenverwaltungen und Vertretern der maritimen Wirtschaft bestätigt – in der Vergangenheit die WSD-Ebene als Mittelbehörde bewährt.



7 Optimierte Organisationsstruktur der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt unter Berücksichtigung einer küstennahen „Außenstelle Seeschifffahrt, Seeschifffahrtstraßen, Seehäfen und maritime Belange von Nord- und Ostsee“

Die mit der WSV-Reform verfolgten Ziele eines funktions- und effizienzbezogenen Wasserstraßenmanagements und der damit verbundenen Zentralisierung lassen sich nur erreichen, wenn negative Effekte der Zentralisierung soweit wie möglich ausgeschlossen werden. Dazu bedarf es einer Organisationsstruktur mit einer starker Zentrale und einer dauerhaft in küstennähe ansässigen „Außenstelle“ oder „Abteilung“ für die Aufgabenbereiche Seeschifffahrt, Seeschifffahrtstraßen, Seehäfen (inkl. Verkehrsmanagement) und maritime Belange auf Nord- und Ostsee.

Während der Zentrale die Gestaltung der Grundsatzangelegenheiten und die wsv-weite Ressourcensteuerung vorbehalten sein sollte, fungiert die Außenstelle als fachorientiertes Kompetenzzentrum der Zentrale für die Bedarfsträger in der Region.

8 Spezifische Aufgaben verlangen bedarfsorientierte Organisation

Angesichts der besonderen Anforderungen des Verkehrs auf den Wasserstraßen an der Küste und der maritimen Wirtschaft muss die operative Aufgabenerledigung in einer küstennah ansässigen Organisationseinheit erfolgen. Diese besondere Organisationseinheit begründet sich durch die im Vergleich zum Binnenbereich herausgehobene Aufgabenstruktur der WSV an der Küste, die u.a. durch folgende spezifische Arbeitsbereiche gekennzeichnet ist:

- In den morphologisch hoch aktiven Ästuaren von Ems, Weser und Elbe stellen sich besondere wasserbauliche Anforderungen an das Unterhaltungsmanagement und den Ausbau der Seeschifffahrtstraßen.
- Die Gewährleistung der verkehrslogistischen Prozesse auf den Wasserstraßen im Zu- und Ablauf zu den deutschen Seehäfen durch das professionelle Verkehrsmanagement der WSV hebt sich von den im Binnenbereich gestellten Anforderungen deutlich ab.
- Mit der in enger Kooperation mit den Häfen erfolgenden intensiven Überwachung und Steuerung der Verkehre aus den VTS-Zentralen (Vessel Traffic Service) der WSV wird ein wichtiger Beitrag für die Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen geleistet, dessen Bedeutung angesichts steigender Schiffsgrößen weiter zunehmen wird.
- Laufende Anpassung des Verkehrsmanagement auf den Seehafenzufahrten wie z.B. Elbe und Weser an die durch steigende Schiffsgrößen entstehenden Herausforderungen; enger und ständiger Abstimmungsprozess mit den zuständigen Hafenverwaltungen und Terminalbetreibern; laufende Steigerung der Leistungsfähigkeit der Seeschifffahrtstraßen trotz konstanter Fahrwassergeometrie durch interaktive, it-gestützte Verkehrsmanagementsysteme.
- Förderung der Vereinbarkeit von Verkehrssicherheit sowie des ungehinderten Zugangs zu den deutschen Seehäfen und den Ausbauzielen der regenerativen Energiegewinnung auf See durch Nutzung der fachlichen Expertise und Erfahrung der WSV im Dialogprozess mit der Windenergiewirtschaft.
- Einbringen der regionalen und lokalen Seeverkehrskompetenz der WSV in nationale und internationale Projekte zur Förderung des Meeresumwelt-

schutzes und der Natur; Sicherstellung verkehrswirtschaftlicher Mindestanforderungen an einen ungehinderten und wettbewerbsneutralen Zugang zu den deutschen Seehäfen, z. B. hinsichtlich der „Trilaterale Wattenmeerkonferenz“ oder Nationalparkrestriktionen Wattenmeer.

- Weitere, spezifisch küstenaffine Aufgabenstellungen wie die Aufsicht über das Seelotswesen und die Vorsorge vor maritimen Notfällen sind ebenso Alleinstellungsmerkmale der WSV-Küste.

9 Kompetenzzentrum Küste fördert Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft

Die Auflösung der zwei bisher bestehenden küstenorientierten Wasser- und Schifffahrtsdirektionen in Kiel und Aurich und die Konzentration der Aufgabenerledigung der spezifisch maritimen Arbeitsbereiche in einem Kompetenzzentrum Küste der GDWS würde die Zielerreichung der WSV-Reform und Vorteile der Zentralisierung sichern, die negativen Auswirkungen einer küstenfernen und nicht ausreichend effizienten Organisationsstruktur vermeiden sowie die zwingend notwendige maritime Präsenz und Kompetenz der WSV im Bereich Seeschifffahrt, Seeschifffahrtstraßen, Seehäfen sowie maritime Belange von Nord- und Ostsee bedarfsorientiert und kostengünstig verbinden.

im Februar 2014