

**Bericht  
des Arbeitskreises  
Schifffahrt, Häfen, Güterverkehr, intermodaler Verkehr und Logistik**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)  
am 13./14. März 2019 in Berlin

und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 4./5. April 2019 in Saarbrücken

**TOP 8.1b) Schifffahrtsabgaben - Nord-Ostsee-Kanal**

Mit ca. 30.000 Schiffspassagen jährlich ist der Nord-Ostsee-Kanal die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Er verbindet den Wirtschaftsraum Ostsee mit den Nordseehäfen. Mit massiven Investitionen wird der in die Jahre gekommene Kanal nun modernisiert und für eine zukunftsfähige Ausrichtung ausgebaut. Zu den Maßnahmen zählen u. a. Neubauten und Sanierungen der Schleusen in Kiel und Brunsbüttel, der Ausbau der Oststrecke, der Ersatzneubau der Levensauer Hochbrücke und die Vertiefung auf 12 m. Mit dem Bau der 5. Schleuse in Brunsbüttel hat der Bund den umfangreichen Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals begonnen und die weiteren Maßnahmen teils schon konkret geplant. Vorsichtige Schätzungen gehen von einer Bauzeit bis 2030 und Kosten von mindestens 1,3 Mrd. EURO aus.

Als Alternative zur Nutzung des Nord-Ostsee-Kanals können die Reedereien auf die etwa 250 Seemeilen längere Fahrt um die Nordspitze Dänemarks und durch den Skagerrak zurückgreifen. Abhängig von der Höhe der Bunkerkosten kann dies wirtschaftlich attraktiv sein, verursacht aber größere Emissionen. Aus Klima- und Umweltschutzaspekten, aber auch wegen der Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals für die deutschen Ost- und Nordseehäfen sollten Anstrengungen unternommen werden, damit Reeder nicht auf eine regelmäßige Nutzung dieser Ausweichroute umschwenken. Da während der langen Bauzeit auf dem Nord-Ostsee-Kanal Erschwernisse für die Schifffahrt zu erwarten sind, sollte der Bund Maßnahmen ergreifen, die zur Steigerung der Attraktivität des Kanals für die Reeder beitragen. Dabei sollte auch eine Unterstützung klimafreundlicherer Antriebe erfolgen.