



EuGH-Urteil zur Weservertiefung

## DSLVL: Entscheidung wichtige Etappe für Weser- und Elbvertiefung

**Bonn, 1. Juli 2015. Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) reagiert mit verhaltenem Optimismus auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Fahrrinnenanpassung der Weser. Die Luxemburger Richter haben entschieden, dass die europäische Wasserrahmenrichtlinie Eingriffe in Gewässer grundsätzlich verbietet, wenn sie eine Verschlechterung des Gewässerzustands verursachen können, jedoch unter strengen Auflagen eine Ausnahme zulassen. Der Urteilspruch ist zugleich richtungsweisend für die ebenfalls strittige Fahrrinnenanpassung der Elbe.**

„Das Luxemburger Urteil ist ein Schritt in die richtige Richtung nicht nur für die Häfen an der Unterweser, sondern auch für den Hamburger Hafen und damit für den Logistikstandort Deutschland überhaupt“, bewertet Willem van der Schalk, DSLVL-Vizepräsident und Vorsitzender des Komitees Deutscher Seehafenspediteure (KDS) das Urteil. Vor allem durch die Entscheidung, dass negative Änderungen innerhalb einer Zustandsklasse noch keine Gewässerverschlechterung im Sinne der Richtlinie sind, herrscht nun rechtliche Klarheit. Jedoch trügen die abermaligen Verzögerungen der dringend notwendigen Fahrrinnenanpassungen beider Flüsse zu einem nachhaltigen Vertrauensverlust in die Infrastruktur der deutschen Seehäfen bei. Die Planungsbehörden müssten nun unverzüglich die Urteilsbegründung analysieren und zügig die vom EuGH vorgegebenen Auslegungskriterien in ihre Nachbesserungen einbeziehen, bevor das Leipziger Bundesverwaltungsgericht abschließend über die Klagen entscheidet. Selbst wenn in der Fahrrinnenanpassung tatsächlich eine Verschlechterung der Gewässerklasse gesehen werde, bliebe immer noch auf eine Ausnahmegenehmigung wegen überwiegendem öffentlichen Interesse zu hoffen.

Die nationalen Seehäfen sind für den deutschen Außenhandel unverzichtbar und garantieren hunderttausende Arbeitsplätze. Diese Funktion können sie aber nur erfüllen, wenn sie auch für moderne Schiffgrößen seewärtig erreichbar seien. Ohne die

**Pressekontakt:**

Dr. Christoph Sokolowski  
Leiter Politik und Kommunikation

DSLVL Deutscher Speditions- und  
Logistikverband e. V.

Platz vor dem Neuen Tor 5  
10115 Berlin

Telefon: +49 (0) 30 2787469-0  
Telefax: +49 (0) 30 2787469-9  
E-Mail: CSokolowski@dslvl.spediteure.de

www.dslvl.org

dringend notwendigen Fahrrinnenanpassungen von Weser und Elbe erleide die Infrastruktur und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen einen nachhaltigen Vertrauensverlust, so van der Schalk. „Das Mammutverfahren muss bald ein Ende haben“, fordert der DSLV-Vizepräsident. „Ansonsten drohen Fluss und Gelder zu versanden.“

Er kritisiert bei der Gelegenheit zudem das deutsche Verbandsklagerecht als dringend korrekturbedürftig. Es ist mittlerweile zu einem reinen Blockadeinstrument gegen Infrastrukturvorhaben geworden. In Kombination mit bürokratischen Hürden führt es dazu, dass in Deutschland große Infrastrukturprojekte immer schwerer umzusetzen sind. Das gefährdet den Wirtschaftsstandort und damit Arbeitsplätze.“ Dies gilt auch für die handwerklich schlecht gemachte EU-Wasserrahmenrichtlinie, die in der Praxis kaum noch handhabbar sei.

#### **Der DSLV:**

Der DSLV vertritt als Spitzenorganisation deutscher Speditions- und Logistikdienstleister eine der größten Branchen Deutschlands. Über seine 16 Landesverbände repräsentiert der Dachverband etwa 3.000 Betriebe mit annähernd 520.000 Beschäftigten.

Der DSLV ist kompetenter Ansprechpartner für Politik und Medien zu allen Fragen rund um die Themen der Spedition und der Güterlogistik mit allen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, See- und Binnenschifffahrt sowie Luftfracht) einschließlich der Organisation, Bereitstellung, Steuerung, Optimierung und Sicherung von Prozessen der Güterströme entlang der Lieferkette.