

ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04

Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de

Internet: www.zds-seehaefen.de

Parlamentarischer Abend des ZDS
am 24. März 2004
in der Vertretung der Freien und Hansestadt Hamburg beim Bund
zum Thema:

**Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland durch Ausbau
der Verkehrswege**

**Beitrag von Detthold Aden,
Vorstandsvorsitzender des ZDS**

Deutsche Seehäfen im Bundesverkehrswegeplan 2003

Prioritäre Projekte zum Ausbau seewärtiger Zufahrten und
Hinterlandanbindungen

(Start-Chart)

Anreden,

Im Namen des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe begrüße auch ich Sie herzlich zu unserem Parlamentarischen Abend.

(Chart 2)

Den eigentlichen Rahmen für diesen Abend bieten die gegenwärtigen Beratungen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages über die Ausbaugesetze Straße und Schiene. Das Ziel ist die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2003.

Wir begrüßen sehr, dass der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und der Hinterlandanbindungen unserer Seehäfen im Plan besonders berücksichtigt ist.

Im Herbst 2001 hatten sich Bund und Küstenländer auf ein „Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen“ verständigt, um die see- und landseitigen Anbindungen zu verbessern.

Demnach sollten 10 Maßnahmen entsprechend ihrer Baureife und Finanzierungsfähigkeit auf der Zeitschiene von 2004 bis 2010 beschleunigt werden.

Anfang November 2001 wurde dieser Katalog auf der 2. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock/Warnemünde bestätigt.

Im März 2002 hat das Bundeskabinett Eckpunkte für das Zukunftsprogramm Mobilität beschlossen. Als Investitionsschwerpunkt bis

Ende dieses Jahrzehnts wurde auch die Stärkung des maritimen Standorts Deutschland durch Ausbau der Hinterlandanbindungen festgelegt.

Zudem sieht die Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung für die 15. Legislaturperiode die „Stärkung des maritimen Standorts Deutschland durch gezielten Ausbau der Hinterlandanbindungen und Verbindungen mit den Wirtschaftszentren in Deutschland“ vor.

(Chart 3)

Anfang Juli 2003 hat das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan 2003 verabschiedet. Er sieht 15 prioritäre Projekte für unsere Seehäfen vor. Außerdem soll die Anpassung der Unterelbe und der Außenweser untersucht und einer Entscheidung zugeführt werden.

Wir begrüßen, dass die Stärkung des maritimen Standortes Deutschland jetzt integraler Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans ist.

Mit Ausnahme des Baus der Hafenspanne Hamburg umfasst der Plan die bisherigen 10 prioritären Punkte, die um weitere Projekte ergänzt wurden.

Der Plan enthält nun insgesamt 15 prioritäre Projekte zum Ausbau der Verkehrsanbindung unserer Seehäfen.

Vor dem Hintergrund der politischen Absichtserklärungen erwarten wir, dass diese Maßnahmen bis 2010 auch tatsächlich realisiert werden.

Sie dürfen an den fehlenden Maut-Einnahmen nicht scheitern. Es wäre wirklich fatal, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu verzögern.

Die politischen Zusagen sind von elementarer Bedeutung, um das anhaltende Wachstum des Seeverkehrs auch in den deutschen Häfen konsequent zu nutzen.

(Chart 4)

Dabei greift die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegende Prognose deutlich zu kurz. Diese Prognose sieht für den Containerumschlag in Hamburg und Bremerhaven für das Jahr 2015 ein Aufkommen von 10,3 Millionen Standardcontainern vor.

Tatsächlich aber haben die beiden Häfen schon 2003 ein Volumen 9,4 Millionen erreicht.

Die bis 2015 prognostizierten 10,3 Millionen Container werden wir also schon in diesem Jahr übertreffen.

Das durchschnittliche Jahreswachstum liegt zwischen 7 und 8 Prozent. Damit wird sich das Containeraufkommen in Bremerhaven und Hamburg bis 2015 auf rund 18 Millionen Container verdoppeln. Es ist also besondere Eile geboten.

Auch für den Ro/Ro-Verkehr sind die Prognosen für die deutschen Ostseehäfen zu pessimistisch. Dasselbe gilt für verschiedene Massengüter in den Nordseehäfen.

Nach neueren Untersuchungen der deutschen Ostseehäfen wird das Güteraufkommen von 60 Millionen Tonnen im Jahre 2000 bis 2010 wahrscheinlich auf 83 Millionen Tonnen steigen, zumindest aber bei 73 Millionen Tonnen liegen.

Überdurchschnittlich werden die Fähr- und Ro/Ro-Verkehre zunehmen. Sie bilden im Jahr 2010 etwa zwei Drittel des Gesamtvolumens.

Diese Zuwachsraten machen deutlich: Die deutsche Hafenwirtschaft ist eine Wachstumsbranche. Wir sind ein starker Motor der wirtschaftlichen Entwicklung – und dies weit über die Küstenregion hinaus.

Die deutschen Seehäfen tragen maßgeblich zur Stärkung von Beschäftigung, Einkommen und Steuerkraft in Deutschland bei. Wir sind für die stabile Wirtschaftsentwicklung unverzichtbar.

Die Bundesregierung betrachtet die Küstenregion also aus sehr guten Gründen als einen Schwerpunkt für den Ausbau der Verkehrswege.

Wenn nicht rechtzeitig Vorsorge getroffen wird, dann wird das Wachstum den Rheinmündungshäfen zugute kommen.

Dies wäre nicht nur ein nachhaltiger Schaden für die Beschäftigung in Deutschland. Es würde auch die Stauprobleme – insbesondere in Nordrhein-Westfalen – ganz erheblich verschärfen und erhebliche Finanzmittel des Bundes für den Fernstraßenausbau erzwingen.

Diesen Investitionen würden dann aber nicht die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigung in Deutschland stärken, sondern bei unseren Nachbarn im Westen.

Lassen Sie mich kurz auf die prioritären Projekte eingehen.

(Chart 5)

Bei den hier aufgeführten Strecken sind zusätzliche Kapazitäten dringend erforderlich, um die bereits bestehenden Engpässe zu beseitigen.

Der Containerumschlag erfordert vor allem erweiterte Kapazitäten auf der Strecke Hamburg/Bremen – Hannover. Mit der Y-Trasse soll eine 2-gleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Personenverkehr gebaut werden, um auf den bestehenden Trassen zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen.

Die Betuwe-Linie zwischen Rotterdam und Emmerich sowie die Reaktivierung des „Eisernen Rheins“ zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet führt zu erheblichen Kapazitätserhöhungen im Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen.

Daher muss die Schienenanbindung der deutschen Seehäfen mindestens zeitgleich verbessert werden, um Nachteile für uns zu vermeiden.

Die Betuwe-Linie soll bereits 2007 in Betrieb gehen. Dies ist auch für die deutsche Anschlussstrecke von der deutsch/niederländischen Grenze bei Emmerich nach Oberhausen vorgesehen.

Bei der Y-Trasse ist also besondere Eile geboten!

Auch der Ausbau der Strecken Oldenburg – Wilhelmshaven und Langwedel – Uelzen sowie der 3-gleisige Ausbau Stelle – Lüneburg sind vordringlich, um die Engpässe im Hinterlandverkehr unserer Nordseehäfen auf der Schiene zu beseitigen.

Dabei kommt dem Ausbau des Streckenabschnitts Oldenburg – Wilhelmshaven vor dem Hintergrund des Baus des Tiefwasserhafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven besondere Bedeutung zu.

Zudem erfordert der wachsende Fähr- und Ro/Ro-Verkehr über Lübeck die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck, die auch als Landbrücke

zwischen den Häfen Hamburg und Lübeck für den Containerverkehr dringend geboten ist.

Schließlich sind für den Eisenbahnverkehr der Häfen Rostock, Stralsund und Mukran der Ausbau der Strecken Berlin – Rostock sowie Berlin – Pasewalk und Stralsund als länderübergreifende Projekte von zukunftsweisender Bedeutung.

Zur Sicherung unserer Seehäfen müssen diese Projekte unbedingt in diesem Jahrzehnt realisiert werden.

(Chart 6)

Auch im Zu- und Ablaufverkehr auf der Straße muss die Anbindung der deutschen Seehäfen vor dem Hintergrund des prognostizierten Mengenwachstums weiter verbessert werden. Die Straße bleibt trotz unserer Stärken bei den Schienen- und Wasserwegen – immer ein wichtiger Verkehrsträger.

Die einzelnen, vordringlichen Projekte habe ich hier aufgelistet. Sie begründen sich ohne Ausnahme auf den dringenden Bedarf der Gegenwart und der nahe Zukunft.

Leider wurde der Bau der Hafenspanne in Hamburg im Zuge der A 252 nur in den weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans unter „Neue Vorhaben mit Planungsrecht“ aufgenommen.

Gleiches gilt für die Küstenautobahn A22 als kürzeste Verbindung der Häfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven, die gleichzeitig eine Entlastung für die Autobahn A1 Hansalinie ist.

Allerdings kann damit zumindest die Planung des Projekts fortgesetzt und die Planfeststellung eingeleitet werden.

(Chart 7)

Um die Entwicklungspotenziale der deutschen Seehäfen auszuschöpfen, muss auch die wasserseitige Anbindung unserer Häfen verbessert werden.

Der seewärtige Zugang unserer Seehäfen ist eine Basis des deutschen Außenhandels überhaupt und hat daher absolute Priorität.

Der freie Zugang zu den Weltmeeren! Diesem enormen Kapital der großen Universalhäfen in Bremen/Bremerhaven und Hamburg darf nicht das Wasser abgegraben werden.

Deshalb sind einerseits die Mittel für die Unterhaltungsbaggerungen zwingend.

Zudem müssen wir das Fahrwasser in Unterelbe und Außenweser unbedingt den Erfordernissen des modernen Containerverkehrs anpassen. Die Entwicklung der Schiffsgrößen ist das entscheidende Kriterium.

Die gebotenen Anpassungen konnten im Bundesverkehrswegeplan leider nicht mehr berücksichtigt werden, weil die notwendigen Untersuchungsergebnisse noch nicht vorlagen.

Diese Untersuchungen betreffen die technische Machbarkeit und die Bewertung des Umweltrisikos sowie die volkswirtschaftlich orientierte Nutzen-Kosten-Untersuchung.

Die notwendigen Projekte sollen jedoch nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse einer zügigen Entscheidung zugeführt werden.

Dabei setzen wir auf die Zusicherung des Bundes, dass bei positiven Ergebnissen die Anpassungen der Unterelbe und der Außenweser auch außerhalb des engen Zeitrahmens des Bundesverkehrswegeplans beschlossen und durchgeführt werden.

Nachdem nun auch in Hamburg die Vorarbeiten abgeschlossen sind, ist ein Kabinettsbeschluss zur Aufnahme der Planungen für die dringend notwendigen Ausbaumaßnahmen erforderlich.

Schon aufgrund aller bisherigen Erfahrungen können Sie als gesichert betrachten, dass der Hochwasserschutz an der deutschen Küste in jeder Hinsicht berücksichtigt wird.

Das Verfahren der nachträglichen Berücksichtigung von Anpassungsmaßnahmen sollte auch für die Außenems gelten, deren Fahrwasser angesichts der Schiffsgrößenentwicklung beim Ro/Ro- und Fahrzeugverkehr ebenfalls angepasst werden muss.

Zudem ist die Vertiefung der Unterweser für Schiffe mit 12,80 Meter Tiefgang bis Brake und 11,10 Meter tideabhängig bis Bremen dringend erforderlich.

Sie sichert die Wettbewerbsfähigkeit der Seehafenstandorte Nordenham, Brake und Bremen.

Um den wachsenden Hinterlandverkehr der Unterweserhäfen stärker mit Binnenschiffen abzuwickeln, ist die Vertiefung der Mittelweser notwendig.

Dabei müssen für den Einsatz von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden auch die Schleusen in Minden und Dörverden bis zum Jahre 2008 auf 140 Meter verlängert werden.

Für das wachsende Aufkommen im Hinterlandverkehr der Lübecker Häfen hat der Elbe-Lübeck-Kanal hohe Bedeutung. Der Bundesverkehrswegeplan sieht daher die Verlängerung der Schleusen für Großmotorschiffe als prioritäre Maßnahme vor.

Darüber hinausgehend, halten wir es für erforderlich, den Elbe-Lübeck-Kanal für Großmotorschiffe mit 2,80 Meter Abladetiefe auszubauen.

Neben diesen prioritären Vorhaben hatten wir uns dafür eingesetzt, auch Grundinstandsetzungen an der Mittelelbe zur Niedrigwasserregulierung in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen. Leider konnte dies nicht erreicht werden.

Im Gegensatz zu den Schienenwegen und Fernstraßen werden für Bundeswasserstraßen keine Ausbaugesetze erlassen, in denen die Finanzierung und der Zeitpunkt der Realisierung einer Maßnahme festgelegt werden.

Eine solide Finanzierung der Wasserstraßenprojekte ist im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans daher dringend erforderlich.

Auf der Basis der Finanzierungslinie von 7,5 Milliarden € für den Planungszeitraum bis 2015 und bei dem Vorrang der Erhaltungsinvestitionen von 6,6 Milliarden € verbleiben für die Fertigstellung laufender und fest disponierter Vorhaben sowie für neue Vorhaben 0,9 Milliarden €

Unter Einbeziehung einer Planungsreserve von 4,2 Milliarden € wird dieses Volumen auf 5,1 Milliarden € aufgestockt.

Damit sind bis 2015 nur 18 Prozent des tatsächlichen Investitionsbedarfs für laufende und fest disponierte Vorhaben sowie für neue Vorhaben gedeckt. Die Unterfinanzierung beläuft sich also auf 82 Prozent. Der größte Teil der Projekte ist damit stark gefährdet.

Wir appellieren eindringlich an die Bundesregierung, die prioritären Wasserstraßenprojekte der deutschen Seehäfen, wie zugesagt, noch in diesem Jahrzehnt zu realisieren.

Verzögerungen oder gar die Streichung einzelner Projekte gefährden den maritimen Standort Deutschland und würden im krassen Widerspruch zu der politischen Absichtserklärung stehen.

Im Übrigen dürfen alle Projekte des Bundesverkehrswegplans nicht durch die Ausweisung von FFH-Gebieten an ungeeigneter Stelle gefährdet werden.

Bund und Küstenländer müssen darauf hinwirken, dass der notwendige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht durch den europäischen Naturschutz gestört wird.

Frau Staatssekretärin Mertens, meine sehr verehrten Mitglieder des Deutschen Bundestages, ich möchte die Gelegenheit nutzen, noch einige Sätze zur geplanten Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu sagen.

Im Namen der deutschen Seehäfen darf ich Ihnen versichern, dass wir mit der bisherigen Arbeit der zuständigen Direktionen in Aurich und Kiel in hohem Maße zufrieden sind.

Aus Sicht der Kunden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – und hierzu zählen sich die Seehäfen – ist es wichtig, dass bei einer künftigen Neuordnung die Zuständigkeiten für die angrenzenden Flussreviere unverändert bleiben.

(Chart 8)

Wir möchten Sie, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete des Deutschen Bundestages, bitten, sich bei den laufenden Beratungen über die Gesetzentwürfe zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes dafür einzusetzen, dass die prioritären Projekte zum Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen in den Ausbaugesetzen berücksichtigt und noch in diesem Jahrzehnt realisiert werden.

Zusätzliche Kapazitäten auf Schiene und Straße im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen sind dringend erforderlich, um das Mengenwachstum des deutschen Seegüterumschlags abzuwickeln.

An die Bundesregierung appellieren wir, trotz des Ausfalls an Maut-Einnahmen den notwendigen Aus- und Neubau der Verkehrswege sicherzustellen und an der politischen Zusage festzuhalten, die 15 prioritären Projekte für die deutschen Seehäfen bis 2010 zu realisieren.

Nach dem Zukunftsprogramm Mobilität sollen in diesem Jahrzehnt 90 Milliarden € in den Ausbau der Verkehrswege investiert werden. Ein Schwerpunkt dieser Investitionen muss, wie zugesagt, den maritimen Standort Deutschland stärken und dessen hohe Qualität im Interesse des ganzen Landes nachhaltig zu sichern.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und bitte nun Frau Staatssekretärin Mertens, uns die Position der Bundesregierung zu erläutern.