

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

ZDS-Informationsveranstaltung

**„Vertiefungen der Außenweser und Unterelbe zur
Standortsicherung deutscher Seehäfen“**

**auf der Hansekogge „Roland von Bremen“
am 1. Juli 2004 in Berlin**

Position des ZDS

Detthold Aden, Vorstandvorsitzender des ZDS

Dank für die Fachbeiträge,

Wir haben die Zusicherung der Bundesregierung sehr begrüßt, bei positiven Bewertungsergebnissen weitere Vertiefungen der Außenweser und Unterelbe auch außerhalb des Zeitplans des Bundesverkehrswegeplans 2003 zu beschließen und durchzuführen.

Diese Zusage ist ein Ergebnis der 2. Nationalen Maritimen Konferenz in Warnemünde, dem auch die Küstenländer zugestimmt haben.

Die Ergebnisse der Voruntersuchungen liegen seit Anfang dieses Jahres vor. Die beiden Studien bestätigen, dass der Fahrrinnenausbau von Außenweser und Unterelbe technisch realisierbar, wirtschaftlich sinnvoll und ökologisch vertretbar ist.

Der erforderliche Kabinettsbeschluss darf daher nicht weiter verzögert werden.

Der augenblickliche Stillstand des Verfahrens bereitet uns große Sorge.

Eine positive Entscheidung ist äußerst dringend, damit die beiden Maßnahmen vordringlich und parallel zum Bundesverkehrswegeplans 2003 entwickelt und die Hauptuntersuchungen endlich eingeleitet werden können.

Die Sicherung der seewärtigen Erreichbarkeit der Häfen in Hamburg und Bremerhaven ist für die wirtschaftliche Entwicklung und für die Beschäftigung in Norddeutschland von großer Bedeutung.

Elbe und Weser verbinden die Häfen mit den Weltmeeren. Sie sind nicht nur die Lebensadern einer großen Region, sondern auch für das gesamt-

wirtschaftliche Interesse der außenhandelsintensiven Wirtschaft in ganz Deutschlands unerlässlich.

Die enorme regionalwirtschaftliche Bedeutung spricht schon durch die hohe Beschäftigungs-Intensität in den Küstenländern für sich.

In Hamburg sind rund 145.000 Arbeitsplätze an die Leistung des Hafens gebunden. Mehr als ein Drittel der Beschäftigten wohnen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

Die Bremischen Häfen sichern mehr als 80.000 Arbeitsplätze. Dabei kommen über 40 Prozent der Arbeitnehmer aus Niedersachsen.

In den letzten fünf Jahren ist der Containerverkehr in Hamburg und Bremerhaven mit teils zweistelligen Zuwachsraten gestiegen.

Dieses Wachstum basiert vor allem auf der hohen Produktivität des Containerverkehrs. Die hohe Produktivität ist ganz wesentlich an die Größenentwicklung der Containerschiffe gebunden. Damit sind die Transportkosten weiter gesunken.

Der Auftragsbestand an Containerschiffen mit Ladekapazitäten von mehr als 8.000 TEU und einem Tiefgang um 14,50 m liegt gegenwärtig weltweit bei über 100 neuen Schiffen.

Diese Größenordnung repräsentiert aber schon heute das Standard-Großschiff im interkontinentalen Containerverkehr.

Hamburg und Bremerhaven können zwar von 8.000 TEU-Schiffen angefahren werden, allerdings nur unter teils erheblichen zeitlichen Beschränkungen und nicht in voll beladenem Zustand.

Wir haben also eine schnell wachsende Zahl von Containerschiffen, die Hamburg und Bremerhaven nicht tideunabhängig anlaufen und verlassen können.

Diese eingeschränkte Erreichbarkeit der Häfen akzeptiert auf Dauer kein Reeder.

Die großen Einzel-Reeder und Container-Konsortien werden daher Liniendienste in die Westhäfen verlagern – dies mit den bekannten ökologischen Nachteilen im Hinterlandverkehr und mit Arbeitsplatzverlusten in Norddeutschland.

Ohne die Anpassung des Fahrwassers wären Hamburg und Bremerhaven nicht mehr von den gebräuchlichsten Container-Schiffen erreichbar. Sie wären vom direkten Zugang zu den wichtigsten internationalen Containerverbindungen abgeschnitten.

Wenn aber die Zufahrten aufgrund ihrer geringen Fahrwassertiefe zum Nadelöhr für moderne Containerschiffe werden, verlieren auch die natürlichen Standortvorteile unserer Häfen an Bedeutung.

Denn je kürzer der Hinterlandverkehr auf Straße oder Schiene ist, desto kostengünstiger ist ihr Transport.

Mit der Anpassung von Außenweser und Untereibe stärken wir aber nicht nur einen ökonomisch, sondern auch ökologisch attraktiven Verkehrsträger.

Ein Containerschiff, das 8.000 Standardcontainer transportieren kann, ersetzt etwa 6.400 LKW oder 160 Eisenbahnzüge auf dem Landweg.

Je später die Ware vom umweltfreundlichen Schiff auf die Straße oder Schiene umgeladen wird, desto geringer sind die Umweltbelastungen.

Selbstverständlich muss bei der Anpassung der Außenweser und der Unterelbe dem Umweltschutz und der Deichsicherheit Rechnung getragen werden.

Durch einen sensiblen Fahrrinnenausbau ist gewährleistet, dass sich die hydrologischen und ökologischen Verhältnisse nur geringfügig ändern werden.

Dies ist gleichzeitig der entscheidende Aspekt für die Deichsicherheit.

Die dennoch durch den Fahrrinnenausbau verursachten Auswirkungen auf Flora und Fauna werden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Moderner Fahrrinnenausbau führt also nicht zwangsläufig zu Umweltschäden und unsicheren Deichen. Das zeigen ja auch die Untersuchungen der Wasser- und Schifffahrsdirektionen.

Am 17. Juni haben sich die Bürgermeister und Ministerpräsidenten der Küstenländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein auf eine gemeinsame norddeutsche Hafen- und Infrastrukturpolitik verständigt.

Ich zitiere aus der gemeinsamen Erklärung: „Der Umschlag von Waren und Gütern in den norddeutschen Seehäfen hat sich als zentraler Wachstumsmotor für ganz Norddeutschland mit außerordentlich positiven Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt entwickelt. Gleichzeitig wird damit eine leistungsfähige Anbindung an die Weltmärkte geboten, die der gesamten deutschen Wirtschaft zugute kommt. Gerade angesichts der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Lage ist es dringend erforderlich, die sich hieraus ergebenden Wachstumspotenziale aktiv zu nutzen. Dies kann nur gelingen, wenn die notwendigen Infrastrukturinvestitionen in die Häfen und ihre

seewärtigen Zufahrten bedarfs- und zeitgerecht umgesetzt werden. Als zentrale Vorhaben sind in diesem Zusammenhang die Fahrrinnenvertiefungen von Elbe und Weser sowie der Bau des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven zu nennen.“ Zitat Ende.

Einem schnellen Kabinettsbeschluss sind durch den Konsens von Politik und maritimer Wirtschaft alle Wege geebnet.

Ich betone an dieser Stelle noch einmal: Mit dem Kabinettsbeschluss ist lediglich der weitere Gang des Verfahrens sichergestellt. Der Beschluss hat keinen Einfluss auf das Planfeststellungsverfahren und die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Unsere Mahnung zur Eile ist dringend geboten. Denn mit jeder Verzögerung verstreicht wertvolle Zeit, in der die notwendigen Vorbereitungen für das Planfeststellungsverfahren betrieben werden können.

Angesichts der hohen Zuwachsraten und der zunehmenden Fragen nach dem Stand des Ausbaufahrens durch die Hafenkunden sind Zeitverzögerung nicht zu vertreten.

Nur wenn die Anpassungen von Außenweser und Unterelbe zügig umgesetzt werden, können wir unsere Wachstumschancen wahrnehmen und unsere Wettbewerbsposition behaupten.

Wir fordern die Bundesregierung daher auf, den erforderlichen Beschluss sehr zeitnah zu fassen.

Lassen Sie mich nun auf die von den Bündnisgrünen vorgeschlagene Arbeitsteilung zwischen den norddeutschen Seehäfen eingehen.

Wir haben das Arbeitspapier der hafenpolitischen Sprecher der Landtagsfraktionen der Grünen aus Norddeutschland und der Bundestagsfraktion sehr aufmerksam studiert.

Wir begrüßen, dass die norddeutschen Grünen den notwendigen Ausbau der Häfen als eine wichtige nationale Aufgabe bezeichnen und die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Infrastruktur im Hinterlandverkehr anerkennen.

Wir haben ebenfalls mit Freude zur Kenntnis genommen, dass die Grünen den Bau der Y-Trasse auf der Strecke Hamburg-Bremen-Hannover ebenso unterstützen wie den umweltfreundlichen Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals und die Stärkung des Nord-Ostsee-Kanals.

Diesen und anderen Projekten kommt angesichts der enormen Wachstumsraten in unseren Häfen große Bedeutung für die bessere Abwicklung unseres Hinterlandverkehrs zu.

Auch die verkehrspolitische Zielsetzung der Grünen, durch geeignete Rahmenbedingungen noch mehr Warenströme auf den umweltfreundlichen Kurzstreckenseeverkehr zu verlagern, wird von uns unterstützt.

Dagegen können wir eine vertiefte Arbeitsteilung zwischen den norddeutschen Häfen im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzepts nur ablehnen.

Diese Arbeitsteilung soll insbesondere zwischen einem neuen Tiefwasserhafen und den klassischen Universalhäfen wie Hamburg und Bremerhaven erfolgen, wodurch die weitere Vertiefung der Außenweser und Unterelbe nicht mehr zu rechtfertigen sei.

Jede Art von Zwangskooperation ist wirtschaftlich höchst problematisch und politisch absurd. Sie wäre weder im Markt, noch in der nationalen Politik und schon gar nicht in Brüssel durchsetzbar.

Markt und Wettbewerb bestimmen die Entwicklung. Darin herrscht politisch wie wirtschaftlich absolut Konsens.

Der Wettbewerb zwischen den Hafenstandorten hat sichergestellt, dass der Gesamtwirtschaft immer voll funktionsfähige und kostengünstige Zugänge zu den Weltmärkten zur Verfügung stehen. Mit einer verordneten Arbeitsteilung wäre schon die Hanse vor 700 Jahren gescheitert.

Wird der Wettbewerb zwischen den Seehäfen durch eine planwirtschaftliche Kooperation aufgehoben, würden alle Beteiligten auf der Verliererseite stehen, weil eine wettbewerbs- und bedarfsgerechte Entwicklung unserer Häfen nicht mehr möglich wäre.

Die von den Grünen geforderte Arbeitsteilung zwischen den Häfen würde nicht nur die Entwicklungschancen einer ganzen Region vernachlässigen, sondern ist auch unter Kostengesichtspunkten sowie unter ökologischen Aspekten sinnlos.

Auch ein Blick nach Brüssel sagt uns ganz klar: Das ist unmöglich!

Die EU-Kommission hat schon eine Neuauflage des gescheiterten Port Package ins Auge gefasst. Unabhängig von Sinn und Inhalt einer solchen Neuauflage ist die Stoßrichtung völlig eindeutig: Mehr Wettbewerb!

Selbstverständlich sind auch wir für Kooperationen, wenn sie für die Unternehmen zu einer Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit führen.

Die Globalisierung hat Beschaffungs-, Produktions- und Absatzlogistik verändert und fordert neue Konzepte für die weltweite Zulieferung, Lagerung und Distribution.

Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, setzen auch deutsche Hafenunternehmen auf Konzentration und Kooperation und folgen damit dem allgemeinen Trend der Bildung von Allianzen.

Kooperationen mit Partnern aus der Hafenwirtschaft oder mit anderen Partnern der Transportkette stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenunternehmen oder eröffnen neue Chancen auf den internationalen Märkten.

Deutsche Hafenunternehmen gehen daher sowohl auf horizontaler als auch auf vertikaler Ebene Kooperationen ein. Sie positionieren sich damit im Hafenwettbewerb mit neuen Leistungsprofilen in einer Kombination aus Netzwerk- und Logistik-Provider.

Jede Kooperation aber muss im Rahmen marktwirtschaftlicher Prinzipien erfolgen. Der Kunde muss frei wählen können, über welchen Hafen er seine Güter verschiffen will.

Eine Arbeitsteilung zwischen den Häfen, die anders erfolgt als durch den Willen des Marktes, ist daher ausgeschlossen. Und eine Politik, die zu irgendeiner Form von staatlicher Investitionslenkung gegen die Erfordernisse des Marktes führt, ist undenkbar.

Wir halten wir viele Formen von Zusammenarbeit für sinnvoll und einiges für möglich. Mit Zusammenarbeit können jedoch nie Steuerung des Marktgeschehens durch Arbeitsteilung oder Ausschaltung des Wettbewerbs gemeint sein.

Der Kabinettsbeschluss zur Anpassung von Außenweser und Untereibe darf daher nicht von einem neuen Konzept für die Entwicklung der deutschen Seehäfen und ihrer Hinterlandanbindungen abhängig sein.

Das Verfahren darf durch eine derartige Forderung nicht blockiert werden!

Als verbindliche Orientierungshilfe im Rahmen der hafenpolitischen Entscheidungsprozesse dient allein die Gemeinsame Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik.

Diese Gemeinsame Plattform sieht das von den Grünen geforderte Nordseehafen-Konzept aus guten Gründen nicht vor.

Deshalb abschließend nochmals unser eindringlicher Appell an die Bundesregierung, unverzüglich den Beschluss zur Anpassung von Außenweser und Untereibe zu fassen!

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und hoffe auf eine - zwar angelegte aber nicht aufgeregte – Diskussion!