

# 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](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

08. April 2013

**Eingangsstatement  
von  
Klaus-Dieter Peters,  
Präsident des ZDS**

**auf dem Hafenworkshop  
der 8. Nationalen Maritimen Konferenz  
am 8. April 2013  
in Kiel**

Meine sehr geehrten Damen und Herren, in meinem Eingangsstatement möchte ich mich mit dem Zustand und dem erforderlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und dabei insbesondere mit den Seehafenanbindungen befassen. Ich denke, dass es legitim ist, kurz vor Ende dieser Legislaturperiode eine vorläufige Bilanz zu ziehen.

Meine Damen und Herren, nach der Seeverkehrsprognose 2025 wird der deutsche Seegüterumschlag gegenüber 2004 um das Zweieinhalbfache ansteigen. Dementsprechend wird auch der Hinterlandverkehr unserer Häfen deutlich zunehmen. Die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen bis 2025 geht davon aus, dass sich die Verkehre mehr als verdoppeln werden.

Auch wenn sich der Anstieg des deutschen Seegüterumschlags aufgrund der europäischen Staatsschuldenkrise und den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen derzeit etwas verlangsamt hat, darf dies nicht als Vorwand gelten, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu verschieben. Die Herausforderung, ausreichende Kapazitäten für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen zu schaffen, bleibt unverändert bestehen und wir haben heute bereits einen erheblichen Nachholbedarf, den es gilt abzubauen.

Wir brauchen daher dringender denn je ein eindeutiges – und zwar mit finanziellen Mitteln untermauertes - Bekenntnis der Bundesregierung zum Ausbau der Seehafenanbindungen.

Meine Damen und Herren, an politischen Absichtserklärungen fehlt es ja im Übrigen auch nicht.

So wurde der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen als Vorhaben von nationaler Bedeutung mit oberster Priorität im Koalitionsvertrag der Bundesregierung, im Nationalen Hafenkonzept und im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik definiert sowie insbesondere

auch als Ergebnis der vergangenen Nationalen Maritimen Konferenzen dokumentiert.

Leider fallen Anspruch und Wirklichkeit jedoch erheblich auseinander.

Oder, um es ganz deutlich zu sagen, kann bei der Umsetzung der Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur von einem Schwerpunkt „Seehafenbindungen“ keine Rede sein.

Unsere Erwartungen wurden bisher enttäuscht.

Was also ist falsch gelaufen?

Meine Damen und Herren, damit sich die deutschen Seehäfen als Drehscheiben globaler Logistikketten im internationalen Wettbewerb behaupten können, ist zunächst einmal die seewärtige Erreichbarkeit unserer Häfen von grundlegender Bedeutung. Angesichts der Schiffsgrößenentwicklungen – deren Dynamik selbst Branchenkenner zugegebenermaßen unvorbereitet getroffen hat – sind Fahrrinnenanpassungen, um die Erreichbarkeit unserer Häfen sicherzustellen, unverzichtbar.

Die meisten von uns kennen den Leidensweg der Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassungen von Außen- und Unterelbe sowie Außen- und Unterweser und die erheblichen Verzögerungen, zu denen es hierbei gekommen ist.

Nachdem die Planfeststellungsbeschlüsse nach jahrelangen Verzögerungen heute endlich vorliegen, werden sie derzeit durch Minderheitsinteressen beklagt. Dementsprechend wird sich die Umsetzung dieser für uns lebenswichtigen Maßnahmen auf ungewisse Zeit weiter verzögern. Dies kostet uns Tag für Tag Wertschöpfung, Arbeitsplätze und vor allen Dingen Reputation bei unseren Kunden.

Um die laufenden gerichtlichen Verfahren möglichst zu verkürzen, sieht das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz eine direkte Befassung durch das Bundesverwaltungsgericht vor. Aber, meine Damen und Herren, dafür muss dieses personell auch so ausgestattet werden, dass es Klagen zügig bearbeiten kann.

Es gibt Anzeichen, dass dies jetzt offenbar geschehen soll. Wir hoffen, dass hiervon auch unsere Verfahren profitieren werden. Es ist bereits zehn nach zwölf und selbst unsere westlichen Wettbewerber üben sich mittlerweile in Mitleidsdeklarationen.

Vor dem Hintergrund der strategischen und wirtschaftlichen Bedeutung der deutschen Seehäfen – vor allem auch als Beschäftigungsmotor - ist es völlig unverständlich, dass auch die Planungen für den Ausbau der Wismarer Bucht und des Rostocker Seekanals eingestellt wurden.

Der Nord-Ostsee-Kanal ist nach Einzelbewegungen die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Dies dokumentiert eindrucksvoll den hohen Stellenwert für die maritime Wirtschaft und den Standort Deutschland. Umso bedauerlicher ist es, dass beim Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals ebenfalls kein wesentlicher Fortschritt erreicht werden konnte.

Für den Bau der 5. Schleuse in Brunsbüttel wurden die Mittel zwar bereitgestellt, Aufträge sind bisher jedoch nicht erteilt worden. Hier wurde offensichtlich versäumt, die Ausschreibungen termingerecht auf den Weg zu bringen. Wir gehen davon aus, dass sich der Bau der 5. Schleuse daher um ein weiteres Jahr verzögert und auch dies führt bereits heute zu für uns negativen Auswirkungen im Dispositionsverhalten der Reeder.

Und auch hier lässt sich das Problem auf personelle Engpässe, nämlich bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern, zurückführen. Nach den bisherigen Vor-

schlagen zur WSV-Reform dürfte sich die kritische Personalsituation bedauerlicherweise auch in Zukunft nicht wesentlich verbessern.

Vor dem Hintergrund jüngster Schäden an den Schleusentoren in Brunsbüttel erwarten wir vom Bund, dass er zügig ein schlüssiges Konzept mit einem Zeit- und Maßnahmenplan zur Sicherung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals vorlegt.

Meine Damen und Herren, mit dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II wurden die Investitionsmittel des Bundesverkehrssetats 2013 um 750 Mio. € aufgestockt. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Leider reicht dies aber vor dem Hintergrund einer jährlichen Finanzierungslücke von bis zu 4 Mrd. EUR bei weitem nicht aus.

Dies zeigt sich beispielsweise auch beim Ausbau der Mittelweser, für den nur 5 Mio. EUR eingestellt wurden, obwohl der Planfeststellungsbeschluss bereits vorliegt. Der Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals ist sogar überhaupt nicht berücksichtigt worden. Auch diese Maßnahme ist fast baureif.

Von der Kategorisierung des Bundeswasserstraßennetzes als Teil der WSV-Reform hatten wir erwartet, dass der Ausbau der Seehafenanbindungen stärker berücksichtigt wird. Auch dies ist jedoch offenbar nicht der Fall.

Meine Damen und Herren, auch beim Ausbau der Schienenverkehrswege für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen ist die Lage nicht besser.

So ist beispielsweise die Umsetzung des Sofortprogramms für den Seehafen-hinterlandverkehr aus dem Jahre 2008 bereits um zwei Jahre verzögert. Dies sind belegbare Fakten. Ursprünglich sollten Bundesmittel in Höhe von bis zu 255 Mio. € zeitnah investiert werden, um erwartete Kapazitätsengpässe zu vermeiden.

In dem 5-Jahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes bis 2015 sind in der Liste der laufenden Vorhaben ganze zwei Hinterlandprojekte aufgenommen worden: der zweigleisige Ausbau der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven und der dreigleisige Ausbau der Strecke Stelle-Lüneburg.

Hinsichtlich der Planungen für die seit Jahren kontrovers diskutierte Y-Trasse erwarten wir daher, dass die DB Netz AG ihre Überlegungen zeitnah abschließt und die Planungsergebnisse in diesem Frühjahr kommuniziert werden.

Meine Damen und Herren, ich will auch ein positives Beispiel an dieser Stelle aufführen – nämlich das Programm von DB Netz zum Ausbau des Seehafen-hinterlandverkehrs, welches insbesondere den Ausbau des Ostkorridors vorsieht. Das Programm ist ein wichtiger und richtiger Schritt zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit. Dies wird von uns auch anerkannt.

Dennoch möchte ich an dieser Stelle festhalten, dass diese Maßnahmen in keinem Verhältnis zu den Kapazitätserweiterungen im Schienenhinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen, u.a. durch die Betuwe-Linie, stehen, die seit einigen Jahren in Betrieb ist.

Meine Damen und Herren, die Vorhabensliste zum Ausbau der Bundesschienenwege sieht auch die Hinterlandanbindung der festen Querung des Fehmarnbelts vor. Zweifellos wird dieses Projekt nicht nur erhebliche Finanzmittel im Wettbewerb zu den bereits heute unterfinanzierten und von mir genannten Maßnahmen binden, sondern es wird auch – dies ist ja beabsichtigt - zu weiteren Mengensteigerungen auf der Schiene mit täglich 100 zusätzlichen Zügen führen.

Ohne dass die bereits heute bestehenden Kapazitätsengpässe in Norddeutschland vorher beseitigt werden, wird die zusätzliche Einspeisung dieser Mengen zu einer unhaltbaren Situation führen.

Dringend erforderliche Maßnahmen sind hier beispielsweise der Ausbau der Knoten Hamburg, Bremen und Hannover sowie der Bau der eben bereits von mir genannten Y-Trasse.

Um das Bild abzurunden: Auch im 5-Jahresplan 2011 bis 2015 für den Ausbau der Bundesfernstraßen ist eindeutig kein Schwerpunkt auf die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zu erkennen.

Meine Damen und Herren, zusammenfassend kann ich daher leider nur feststellen, dass der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen den politischen Ankündigungen bisher nicht gerecht worden ist.

Dabei lege ich Wert darauf, dass die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur primär eine staatliche Aufgabe der Daseinsvorsorge ist und es auch bleiben muss.

Daher sind Überlegungen, zusätzliche Nutzerentgelte auf Bundeswasserstraßen zu erheben, nur unter der Voraussetzung einheitlicher Regelungen in der gesamten EU einschließlich des Rheins – und ich betone nochmals: einschließlich des Rheins - akzeptabel.

Meine Damen und Herren, sehen Sie mir meine offenen Worte nach, aber im Hinblick auf die Umsetzung der Ausbauprogramme für die Infrastruktur unserer Seehäfen ist es inzwischen zehn nach zwölf.

Ich möchte daher abschließend – und zwar in aller Eindringlichkeit - an die Politik appellieren, ihren Ankündigungen nunmehr Taten folgen zu lassen und die Seehafenanbindungen zügig und bedarfsgerecht auszubauen und hierfür vor allem auch die erforderlichen Mittel bereitzustellen.

Leistungsfähige Infrastruktur und Hinterlandanbindungen der Seehäfen sind Voraussetzungen für den Erfolg der gesamten deutschen außenhandelsorientierten Wirtschaft und ihrer Einbindung in die globalen Transport- und Logistikketten. Sie garantiert eine hohe Wertschöpfung und schafft sichere und soziale Arbeitsplätze in Deutschland.