

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

10. Januar 2012
Hei/Al/III-3/104

**Stellungnahme des ZDS
zum Entwurf des
Investitionsrahmenplans 2011-2015
für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)**

Zum Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) nimmt der ZDS wie folgt Stellung:

1. Koalitionsvertrag 17. Legislaturperiode

Im Koalitionsvertrag der 17. Legislaturperiode haben CDU, CSU und FDP insbesondere Folgendes vereinbart: „Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen werden wir durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen. Die dazu notwendigen Fahrinnenanpassungen wollen wir zügig realisieren. Der Ausbau der Hafenhinterlandverkehre ist von allergrößter Bedeutung für die gesamte exportorientierte Wirtschaft. Wir werden die Seehafenhinterlandanbindungen gezielt ausbauen.“

Der ZDS erwartet, dass die Vereinbarungen des Koalitionsvertrages im IRP 2011-2015 berücksichtigt werden.

2. Aktionsplan Güterverkehr und Logistik und Nationales Hafenkonzzept

Nach dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie dem Nationalen Hafenkonzzept für die See- und Binnenhäfen hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen oberste Priorität.

Im Beirat für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts haben sich Bund, Länder und Verbände darauf verständigt, insbesondere folgende Maßnahmen vordringlich umzusetzen: 1.1 seewärtige Zufahrten ausbauen, 1.2 Priorität für den Ausbau von Hinterlandanbindungen.

Danach wird der Bund zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen die Fahrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe sowie Unter- und Außenweser mit Priorität vorantreiben. Außerdem werden der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals sowie der Schleuse Brunsbüttel vorbehaltlich zur Verfügung stehender Mittel beschleunigt umgesetzt.

Darüber hinaus hat die Anbindung der Seehäfen an das Hinterland hohe Priorität. Der Bund wird die dafür notwendigen Infrastrukturprojekte gemäß den jeweiligen Bedarfsplänen vorbehaltlich zur Verfügung stehender Haushaltsmittel vorantreiben.

Das Bundesverkehrsministerium hat eine Liste mit den Fertigstellungsperspektiven der noch nicht abgeschlossenen Projekte der Ahrensburger Liste erstellt und diese den Mitgliedern des Lenkungsausschusses zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts zugeleitet.

Der ZDS erwartet, dass die entsprechenden Maßnahmen des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik sowie des Nationalen Hafenkonzpts und die vom Bundesverkehrsministerium dargelegten zeitlichen Realisierungshorizonte der Ahrensburger Liste im IRP 2011-2015 berücksichtigt werden.

3. 7. Nationale Maritime Konferenz

Auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz am 27. und 28. Mai 2011 in Wilhelmshaven hat der Hafenworkshop zu folgenden Ergebnissen geführt:

Die Bundesregierung versteht die bedarfsgerechte Anpassung der seewärtigen Zufahrten als eine Aufgabe von nationaler Bedeutung. Entsprechend den eindeutigen Aussagen im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode, im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie im Nationalen Hafenkonzept hat der Ausbau der Zufahrten zu den großen deutschen Seehäfen Vorrang vor volkswirtschaftlich weniger bedeutsamen Projekten. Die Bundesregierung wird daher eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen. Derzeit sind Ausbaumaßnahmen an der Elbe, Weser, Nord-Ostsee-Kanal und Ems geplant.

Der Ausbau der Hafenhinterlandverkehre ist von allergrößter Bedeutung für die gesamte exportorientierte Wirtschaft. Das Bundesverkehrsministerium wird die in seiner Verantwortung liegenden Seehafenhinterlandanbindungen gezielt ausbauen. Gemäß den Festlegungen im Nationalen Hafenkonzept soll dies auf der Grundlage der Prüfung der Ahrensburger Liste erfolgen.

Der ZDS erwartet, dass die Vereinbarungen auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz im IRP 2011-2015 berücksichtigt werden.

4. Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes

Von einer besonderen Berücksichtigung der Projekte zum Ausbau der Hinterlandangrundungen der deutschen Seehäfen kann im Entwurf des Fünfjahresplans für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 2011-2015 jedoch keine Rede sein. In der Liste der laufenden Vorhaben sind nur zwei Hinterlandprojekte aufgeführt:

- ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (zweigleisiger Ausbau)
- ABS Stelle-Lüneburg (dreigleisiger Ausbau).

Der Finanzbedarf für beide Projekte beträgt zusammen 432 Mio. Euro. Insgesamt beläuft sich der Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf 8,5 Mrd. Euro. Der Anteil der Seehafenanbindungen beträgt somit 5%.

In der Liste mit Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt und bis 2015 erlangt werden kann, sind ebenfalls zwei Hinterlandprojekte der deutschen Seehäfen vertreten:

- ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (Bahnumgehung Sande, Elektrifizierung)
- ABS Uelzen-Stendal (zweigleisiger Ausbau, 1. Baustufe).

Der Finanzbedarf beider Projekte beträgt zusammen 365 Mio. Euro von insgesamt 4,2 Mrd. Euro (9%). Dabei entfallen allein auf die deutsche Anschlussstre-

cke zur Betuwe-Linie (ABS Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen) 711 Mio. Euro, die dem Hinterlandverkehr des Hafens Rotterdam dient.

In der Liste der Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden, und mit deren Projekten in der Regel erst nach 2015 begonnen werden kann, sind ebenfalls zwei Hinterlandprojekte der deutschen Seehäfen enthalten:

- Knoten Hamburg
- NBS/ABS Hamburg/Bremen-Hannover (Y-Trasse).

Während die Betuwe-Linie schon seit Jahren in Betrieb ist und ihre deutsche Anschlussstrecke ausgebaut wird, wodurch die Kapazitäten im Güterverkehr der Rheinmündungshäfen erheblich vergrößert werden, soll die Y-Trasse erst nach 2015 realisiert werden.

Außerdem sieht diese Vorhabenliste auch die Hinterlandanbindung der festen Querung des Fehmarnbells vor, die zu erheblichen Mengensteigerungen auf der Schiene führen und deren Kosten mit über 800 Mio. Euro erhebliche Finanzmittel binden wird. Bevor diese Schienenstrecke realisiert wird, ist es jedoch dringend erforderlich, die Engpässe in Norddeutschland zu beseitigen. Maßnahmen zur Entlastung der Knoten Hamburg, Bremen und Hannover sowie der Bau der Y-Trasse müssen vor dem Ausbau der Hinterlandanbindungen der Fehmarnbelt-Querung realisiert werden.

5. Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen

Auch im Entwurf des Fünfjahresplans für den Ausbau der Bundesfernstraßen 2011-2015 lässt sich kein Schwerpunkt für den Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen erkennen.

Der Entwurf enthält zwar eine Reihe von Vorhaben aus der Ahrensburger Liste, wie z.B. die A 281 Eckverbindung Bremen, dabei handelt es sich allerdings nur teilweise um laufende Vorhaben, während der größte Teil erst planfestgestellt ist.

Mit wichtigen Hinterlandprojekten, wie Hamburger Hafenquerspange und Weiterbau der A 20 (Küstenautobahn), kann nach dem Entwurf in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

6. Investitionen in die Bundeswasserstraßen

Der Entwurf des IRP 2011-2015 enthält keine Liste der Wasserstraßenprojekte. Als Begründung wird darauf hingewiesen, dass die Priorisierung der Projekte im Rahmen der vorgesehenen Kategorisierung der Bundeswasserstraßennetzes noch nicht abgeschlossen sei.

Der ZDS begrüßt, dass nach dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm für den Ausbau der 5. Schleuse in Brunsbüttel 300 Mio. Euro zur Verfügung stehen.

Ohne diese zusätzlichen Mittel soll das für die Erhaltung sowie für den Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen im Zeitraum 2011-2015 insgesamt verfügbare Finanzvolumen rund 3,8 Mrd. Euro betragen. Das nach Abzug des Mittelbedarfs für die Erhaltung (rund 3 Mrd. Euro) verbleibende Finanzvolumen in Höhe von rund 700 Mio. Euro liegt deutlich unter dem bestehenden Finanzbedarf.

7. Zusammenfassung

Nach dem Koalitionsvertrag der 17. Legislaturperiode wird die Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen und die Seehafenhinterlandanbindungen gezielt ausbauen, weil dieser Ausbau von allergrößter Bedeutung für die gesamte exportorientierte Wirtschaft ist.

Nach dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie dem Nationalen Hafenkonzept hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen oberste Priorität.

Auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz am 27. und 28. Mai 2011 in Wilhelmshaven hat die Bundesregierung bekräftigt, dass sie die bedarfsgerechte Anpassung der seewärtigen Zufahrten als eine Aufgabe von nationaler Bedeutung versteht. Das Bundesverkehrsministerium werde die in seiner Verantwortung liegenden Seehafenhinterlandanbindungen gezielt ausbauen. Dieser Ausbau sei von allergrößter Bedeutung für die gesamte exportorientierte Wirtschaft.

Entgegen diesen Vereinbarungen und Absichtserklärungen stellt der Ausbau der Seehafenanbindungen im Entwurf des IRP 2011-2015 jedoch keinen besonderen Schwerpunkt dar. Nur an einer Stelle wird darauf hingewiesen, dass bei der Auswahl neu zu beginnender Vorhaben neben der Beseitigung von qualitativen und quantitativen Engpässen, internationalen Verbindungen und Flughafenverbindungen auch Seehafenhinterlandanbindungen im Vordergrund stehen.

Der ZDS erwartet, dass die in dem Koalitionsvertrag, dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie dem Nationalen Hafenkonzept und die auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz vereinbarten Maßnahmen zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen im IRP 2011-2015 stärker als im Entwurf vorgesehen berücksichtigt werden. Entsprechende Nachbesserungen halten wir dringend für erforderlich und schlagen vor, einen besonderen Schwerpunkt „Seehafenanbindungen“ im IRP 2011-2015 aufzunehmen.