Forderungen an ein nationales Seehafenkonzept der Bundesregierung

Stand: 12.12.2006

0. Chancen nutzen - Wachstum gestalten

Das Wachstum des Containerverkehrs liegt weit über dem der Weltwirtschaft und des Welthandels. Dies bedeutet für Häfen, Logistikunternehmen und die Verkehrspolitik eine große Herausforderung. Neben wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Chancen für die gesamte Bundesrepublik birgt diese Entwicklung aber auch hohe ökologische und wirtschaftliche Risiken. Massive, nicht ausgleichbare ökologische Eingriffe durch eine weitere Vertiefung der Unter- und Außenelbe sowie der Außen- und Unterweser würden mit starken wirtschaftlichen Nachteilen einhergehen. Diese Nachteile sind:

- nicht kalkulierbare Folgekosten der beiden geplanten Flussvertiefungen;
- nicht finanzierbare Parallelinvestitionen des Bundes in die Hinterlandanbindungen von drei Häfen im Bereich der Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und der Schienenanbindungen;
- weiter ansteigende Subventionen für drei Tiefwasserhäfen, deren Einnahmen und Auslastung aufgrund von Überkapazitäten und Konkurrenzdenken sinken.

1. Ausbaumaßnahmen zur Vertiefung der Unter- und Außenelbe für den Hamburger Hafen sowie der Außen- und Unterweser für die Bremischen Häfen stoppen:

- Die Fahrrinnenvertiefung wird von den Befürwortern dreier Tiefwasserhäfen mit den Konstruktionstiefgängen (voll beladen) der aktuell größten Containerschiffe sowie mit denen künftiger Schiffsgrößen jenseits der 8.000 TEU begründet. Die tatsächlichen Tiefgänge liegen erfahrungsgemäß weit darunter. Hamburg und Bremerhaven können von den größten Containerschiffen angefahren werden, wenn auch zum (kleinen) Teil nur tideabhängig. Die nur bei seltener hoher Schiffsauslastung möglichen Wartezeiten sind international üblich und damit auch bei uns zumutbar.

- Im Falle von Genehmigung und Bau des Jade-Weser-Port (JWP) steht ab 2010 für die größten Schiffe oder für die Bedienung insbesondere des

Transshipmentsegments ein deutscher Tiefwasserhafen ausreichend zur Verfügung

- Die Konsequenzen im Falle eines Ausbaus des Jade-Weser-Ports sind als Planungsalternative in die Bundesverkehrswegeplanung zu integrieren. Die Kosten-Nutzen-Analysen zu den Vertiefungsmaßnahmen von Unter-/Außenelbe sowie Unter- bzw. Außenweser sind im Nachgang zur Bundesverkehrswegeplanung neu zu berechnen. Insbesondere die überschätzten Nutzeneffekte bei CO_2-Emissionen und die unterschätzten Kosten für Unterhaltungsbaggerungen und naturschutzrechtlich notwendige Kompensationsmaßnahmen müssen korrigiert werden**.**

- In den Planungsverfahren zur Elb- und Weservertiefung muss die Bundesregierung die Einhaltung der FFH-Richtlinie, der Wasserrahmenrichtlinie und der SUP-Richtlinie und vor allem den erforderlichen Alternativenvergleich sicherstellen**.**

2. Hinterlandanbindungen priorisieren: Vorrang für die Schiene

- Die Mittel des Bundes reichen für einen Parallelausbau der Hinterlandanbindungen auf der Straße, der Schiene und den Wasserstraßen nicht aus. Dennoch sieht der Investitionsrahmenplan 2006 – 2010 (IRP) keine Priorisierungen vor. Die offiziellen Planungssummen des IRP für die Hinterlandanbindungen der Seehäfen liegen bei 641 Mio. Euro für die Wasserstraßen (ohne Folge- und Finanzierungskosten), 2,3 Mrd. Euro für die Fernstraßen und 2,1 Mrd. Euro für die Schienenstrecken.

- BUND und WWF fordern die Bundesregierung auf, bei den Wasserstraßenmaßnahmen auf Flussvertiefungen zu verzichten, bei den Schienenstrecken auf die Y-Trasse Hamburg/Bremen – Hannover zugunsten einer Ausbauvariante im Bestand zu verzichten und stattdessen die Projekte Amerika-Linie (Wilhelmshaven – Oldenburg und Langwedel – Uelzen) rasch umzusetzen (bis 2009). Der steigende Güterverkehr von den Seehäfen ist für die Anwohner nur zumutbar, wenn die extrem lauten Güterzüge lärmsaniert werden (Umrüstung K-Sohle).

3. Nationales Seehafenkonzept beschließen:

- Die Kooperationsmöglichkeiten und Effizienzpotentiale der Häfen sollten u. a. durch die Auswertung des Gutachtens von Prognos/Progtrans und den Masterplan Güterverkehr und Logistik analysiert und herausgearbeitet werden. Ab 2007 ist unter Moderation der Bundesregierung ein nationales Hafenkonzept zu entwickeln. Hierzu sind geeignete Kooperationsmodelle unter Beteiligung und zum Nutzen der Bundesländer an der Nordrange zu schaffen.

- Der BUND und der WWF sind der Auffassung, dass auch ohne Fahrrinnenvertiefungen zum Hamburger und den Bremischen Häfen die Marktposition der deutschen Seehäfen in der Zukunft gesichert ist, wenn der Jade-Weser-Port als Tiefwasserhafen der deutschen Nordrange realisiert wird.

4. Substantieller Abbau der Hafensubventionen und Übergang zu stärkerer Nutzerfinanzierung

- Im internationalen Vergleich sind die Gebühren für den Containerumschlag mit ca. 130 Dollar pro Container in Deutschland sehr billig. In Niedriglohnländern in Asien kostet der Umschlag bis zu 300 Dollar. Dieses ist auf die hohen öffentlichen Investitionen in die Hafeninfrastrukturen und Hafenzufahrten in Deutschland zurückzuführen. Mit dem Abbau von Hafensubventionen und einer Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung würden rationale wirtschaftliche Gründe die Entscheidungsgrundlage für Hafeninvestitionen werden und weniger die Konkurrenz der einzelnen Hafenstandorte in Deutschland untereinander.

- Knappe Bundesmittel können eine Kooperation und Aufgabenteilung zwischen den deutschen Hafenstandorten für die einzelnen Bundesländer attraktiv werden lassen.

- Um die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Häfen zu erhalten, sollte Deutschland die EU-Ratspräsidentschaft nutzen, um einen Abbau der Hafeninvestitionen auf europäischer Ebene durchzusetzen.

Kontakt:
BUND-Verkehrsreferat
Viviane Raddatz, Werner Reh
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
Tel. 030-27586-435
werner.reh@bund.net
www.bund.net

WWF Deutschland
Beatrice Claus
Tel. 040-530200-119
claus@wwf.de
www.wwf.de