



## ***Eckpunkte für eine nachhaltige Hafenentwicklung in Deutschland***

September 2015



### AnsprechpartnerInnen:

#### BUND:

Dr. Werner Reh, BUND Bundesverband, Am Kölnischen Park 1, 10179 Berlin

Dr. Walter Feldt, BUND Landesverband Niedersachsen, Goebenstr. 3a, 30161 Hannover

#### NABU:

Malte Sieger Landesverband Hamburg, Klaus-Groth-Str. 21, 20535 Hamburg

#### WWF:

Beatrice Claus, Mönkebergstr. 27, 20095 Hamburg

## Inhaltsangabe

<b>I. Kurzfassung: Kernforderungen für eine nachhaltige Hafenentwicklung in Deutschland .....</b>	<b>3</b>
1. Stärkere Koordination der Hafenpolitik durch den Bund: Von der Hafenkonkurrenz zur -kooperation.....	3
2. Nationale Kooperation der Nordseehäfen unter Nutzung des Jade-Weser-Ports als deutschen Tiefwasserhafen bei Verzicht auf die geplanten Vertiefungen der seewärtigen Zufahrten von Elbe und Weser .....	4
3. Förderung von Short-Sea-Shipping (SSS) zur Entlastung der Landverkehre .....	5
4. Gesamtnetz Betrachtung der Korridore des Seehafen-Hinterlandes unter Einschluss der Logistikpotenziale und Drehkreuzfunktionen von Binnenhäfen .....	5
5. Potenziale zur Stärkung der Binnenschifffahrt nutzen ohne zusätzliche Eingriffe in Flusslandschaften.....	6
6. Effizienter, umwelt- und sozialverträglicher Schienenausbau in den Korridoren des Seehafen-Hinterlandes.....	7
7. Fernstraßenprojekte im Seehafen-Hinterland am EU-Kernnetz ausrichten - „Ahrensburger Liste“ und Alternativen prüfen .....	8
<b>I. Einführung .....</b>	<b>10</b>
<b>II. Zentrale Eckpunkte für ein zukunftsfähiges, umweltverträgliches und nachhaltiges Hafenkonzept .....</b>	<b>10</b>
1. Stärkere Koordination der Hafenpolitik durch den Bund: Von der Hafenkonkurrenz zur -kooperation.....	10
2. Eine nationale Seehafenkooperation unter Nutzung des Jade-Weser-Ports als deutschen Tiefwasserhafen mit Verzicht auf die geplante Vertiefung der seewärtigen Zufahrten von Elbe und Weser .....	12
3. Förderung von Short-Sea-Shipping (Kurzstreckenverkehre) zur Entlastung der Landverkehre .....	13
4. Gesamtbetrachtung in den Korridoren des Seehafen-Hinterlandes unter Einschluss der Logistikpotentiale von Binnenhäfen .....	14
5. Potenziale zur Stärkung der Binnenschifffahrt nutzen ohne zusätzliche Eingriffe in Flusslandschaften.....	16
6. Effizienter, umwelt- und sozialverträglicher Schienenausbau in den Korridoren des Seehafen-Hinterlandes.....	18
7. Überprüfung der Ahrensburger / Düsseldorfer Liste .....	20

# I. Kurzfassung: Kernforderungen für ein zukunftsfähiges Nationales Hafenkonzert

## Einleitung

Im September 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Entwurf für ein „Nationales Hafenkonzert der See- und Binnenhäfen 2015“ vorgelegt und verschiedenen Interessengruppen die Gelegenheit zur Kommentierung gegeben. Ziel ist die Vorstellung eines weitgehend abgestimmten Konzepts für die deutschen Häfen auf der Maritimen Konferenz im Oktober 2015.

Viele, auch aus Sicht der Umweltverbände richtige, Aspekte werden in den Zielen des vorgelegten Konzepts genannt, finden sich aber bei den aufgelisteten Maßnahmen nicht wieder. Einige Maßnahmen widersprechen jedoch den Umwelt- und Klimaschutzzielen des Konzepts und den Leitlinien für das Hafenkonzert aus dem Jahr 2014.

Damit wird das vorgelegte Konzept den heutigen nationalen und internationalen Herausforderungen nicht gerecht.

Mit sieben Kernforderungen stellen die Umweltverbände die aus ihrer Sicht notwendigen Eckpunkte für ein zukunftsfähiges Nationales Hafenkonzert mit Maßnahmenvorschlägen für die Umsetzung vor und analysieren, inwieweit diese im „Nationales Hafenkonzert der See- und Binnenhäfen 2015“ vom BMVI bereits enthalten sind.

### 1. Stärkere Koordination der Hafentpolitik durch den Bund: Von der Hafentkonkurrenz zur -kooperation

Angesichts rasanter Veränderungsprozesse, u. a. in Bezug auf internationale Schiffsgrößenentwicklung, nationale Infrastrukturanpassungen und europäische Konkurrenz, reicht es nicht mehr aus, die hafentpolitische Entscheidungskompetenz vornehmlich einigen norddeutschen Bundesländern zu überlassen. Notwendig ist ein Hafenkonzert, welches an der deutschen Nordseeküste ein Hafensystem entwickelt, in dem die Häfen prinzipiell wie ein einziger Hafen funktionieren. Diese Aufgabe kann nur der Bund als übergeordnete Instanz übernehmen, um

die föderalen Einzelinteressen der Bundesländer zu überwinden. Notwendig dafür ist, dass der Bund seine vorhandenen gesetzlichen Kompetenzen stärker als bisher nutzt und zusätzlich die gesetzlichen Kompetenzen des Bundes erweitert werden. Für eine nachhaltige Hafententwicklung müssen dabei die Ziele - Wirtschaft, Umwelt, Soziales – gleichberechtigt behandelt werden.

#### Maßnahmen:

- Verbindliche Abstimmung zwischen Bund und Ländern zu hafentbezogenen Infrastrukturen und Maßnahmen (Struktur, Beteiligung des Bundes an hafentrelevanten Planfeststellungsverfahren der Länder);
- Länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen durch den Bund;
- Nutzung einer bundesweiten Standortplanung für Häfen an Bundeswasserstraßen im Rahmen des Bundeswasserstraßengesetzes bei Planfeststellungsverfahren und bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans;
- Konkretisierung der Bundesaufgabe in §1 Nr.1 des Seeaufgabengesetzes (Vorsorge für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen);

- Erweiterung der Kompetenzen des Bundes bezüglich der Einflussnahme auf die Mittelgewährung für die Länder, ggfls. in einer Bundesraumplanung.

Einschätzung zum Entwurf „Nationales Hafenkonzeppt für die See- und Binnenhäfen 2015“:  
 Es fehlen die für die geforderte Stärkung der Kompetenz des Bundes die obengenannten relevanten Maßnahmen fast vollständig. Lediglich die Etablierung der Struktur für einen besseren Informationsaustausch zwischen Bund und Ländern ist vorgesehen. Die Basis für ein Nationales Hafenkonzeppt, eine „Festlegung von länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen bzw. eine bundesweite Standortplanung“ ist nicht vorgesehen!

## **2. Nationale Kooperation der Nordseehäfen unter Nutzung des Jade-Weser-Ports als deutschen Tiefwasserhafen bei Verzicht auf die geplanten Vertiefungen der seewärtigen Zufahrten von Elbe und Weser**

Um den Hafenstandort Deutschland im europäischen und internationalen Zusammenhang insgesamt zu stärken, ist es notwendig, die innerdeutsche Konkurrenz der Häfen zu überwinden und die Stärken der einzelnen Standorte für ein Gesamtkonzept zu nutzen. Doppelinvestitionen, die eine Verschärfung der Konkurrenz innerhalb von Deutschland erzeugen, sind nicht effektiv und führen zu einer unnötigen Beeinträchtigung von Mensch, Natur und Umwelt. Angesichts der Alternativen sollten keine entbehrlichen/umweltschädigenden Projekte zur Vertiefung der seewärtigen Zufahrten von Elbe und Weser in den BVWP 2015 aufgenommen werden.

Durch eine tiefgangsbezogene Kooperation und Arbeitsteilung der großen deutschen Seehäfen mit dem Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven wäre eine Vertiefung von Unter- und Außenelbe sowie Außenweser nicht mehr notwendig und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der „German Ports“ würde insgesamt verbessert. In einer Arbeitsteilung kann der Jade-Weser-Port vorwiegend als Transshipmenthafen zum Leichtern besonders großer Containerschiffe zur Umladung auf Feederschiffe (und umgekehrt) z.B. ins Baltikum genutzt werden. Diese Arbeitsteilung sollte die Stärken insbesondere Hamburgs – Transshipmentumschlag, hohe Locoquote, Binnenlandlage, Umschlag auf die Bahn – gezielt nutzen und Schwächen wie die lange Revierfahrt mit zunehmenden Fahrwasserrestriktionen und Umschlag auf das Binnenschiff im Rahmen eines Gesamtkonzepts kompensieren. Dieses Hafenkonzeppt sollte gemeinsame, Zeit und Kosten sparende, marktgerechte Angebote für Reedereien entwickeln und an der deutschen Nordseeküste ein Hafensystem entwickeln, das prinzipiell wie ein einziger Hafen funktioniert („Single Harbour-Konzeppt“).

### Maßnahme:

- Entwicklung eines standortübergreifenden Konzepts der großen deutschen Nordseehäfen. Die dann überflüssigen Projekte zur Vertiefung der seewärtigen Zufahrten von Elbe und Weser sollten aus dem BVWP 2015 gestrichen werden.

Einschätzung zum Entwurf „Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015“:

Eine Kooperation der deutschen Seehäfen findet nur auf der Ebene einer gemeinsamen Planung und Durchführung ausgewählter Messeauftritte im nicht-europäischen Ausland und der Herausgabe einer gemeinsamen Informationsbroschüre statt. Eine engere Zusammenarbeit wird zwar verbal angestrebt, faktisch wird aber weiterhin die parallele Vertiefung der seewärtigen Zufahrten von Elbe und Weser forciert und damit die Förderung der innerdeutschen Konkurrenz.

### **3. Förderung von Short-Sea-Shipping (SSS) zur Entlastung der Landverkehre**

Im Gegensatz zu einem überlasteten Straßeninfrastrukturnetz bietet der Short-Sea-Verkehr noch freie Kapazitäten. Dieses zukunftsfähige Geschäftsfeld befindet sich erst in den Anfängen. Durch die seit 2008 von der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) kontinuierlich verschärften Umweltvorgaben haben vermehrte Kurzstreckenseeverkehre Umweltvorteile insbesondere im Klimaschutz.

Maßnahmen:

- Entwicklung von Vorschlägen für konkrete Umsetzungsschritte zur Förderung des Short-Sea-Shipping (z.B. zur Verbesserung der Integration in Lieferketten; Abbau von Zollhemmnissen und Bürokratie);
- das Potenzial zur Entlastung der Landverkehre durch SSS konkret benennen;
- Integration der Kurzstreckenseeverkehre in die Prognosen des BVWP 2015, indem das Entlastungspotenzial für die bisher prognostizierten Zuwächse der landseitigen Güterverkehre aufgezeigt wird und damit einhergehend das CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial dargestellt wird;
- Berücksichtigung und Ermittlung dieser Potenziale im Rahmen der „Strategischen Umweltprüfung“;
- Förderung und Weiterentwicklung des „ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC)“, u.a. durch weitere Gutachten, die die ökonomischen Potenziale (Geschäftsfeldentwicklung SSS) aufzeigen;

Einschätzung zum Entwurf „Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015“:

Als ein Ziel des Hafenkonzeptes wird die Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße genannt (S. 39). Bund, Länder und Hafenwirtschaft werden die Förderung des „ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC)“ weiter fortsetzen. Dafür wird der Bund jährlich 190.000,- Euro zur Verfügung stellen. Eine weitere Konkretisierung von Maßnahmen fehlt.

### **4. Gesamtnetz Betrachtung der Korridore des Seehafen-Hinterlandes unter Einschluss der Logistikpotenziale und Drehkreuzfunktionen von Binnenhäfen**

Grundlage für die Identifizierung von prioritären Maßnahmen im BVWP 2015 sollte ein „Nationales logistisches Gesamtkonzept“ auf der Basis einer Gesamtnetz Betrachtung sein, in dem sowohl die potenzielle Rolle der Seehäfen analysiert wird als auch die Potenziale, Stärken und Schwächen der Binnenhäfen, intermodale Transportketten einschließlich der Vor- und Nachlaufbeziehungen sowie multimodale Netze (Straße, Schiene, Wasserstraße mit KV-

Terminals) berücksichtigt werden. Dabei müssen für eine Gesamtnetz Betrachtung die trimodalen Binnenhäfen stärker als bisher berücksichtigt und die See- und Binnenhäfen, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist, enger vernetzt werden. Dieses Netz sollte im Rahmen des BVWP 2015 als „Vordringlicher Bedarf plus“ (VB+) im Rahmen des BVWP 2015 diskutiert und beschlossen werden. Projekte, die im BVWP 2015 in die Kategorie VB+ eingestuft werden, werden prioritär umgesetzt.

Die vorliegende „Ahrensburger Liste“, in der die Verkehrsminister der norddeutschen Bundesländer 2008 ihre Projektvorschläge zur Anbindung der deutschen Seehäfen verabschiedet haben, sowie die „Düsseldorfer Liste“, das Pendant dazu für die Binnenhäfen, sind Listen mit Einzelprojekten ohne Netzbezug und ohne nähere logistische Rechtfertigung. Sie sind nicht geeignet, die Probleme des Seehafen-Hinterlandverkehrs zu lösen.

#### Maßnahmen:

- Entwicklung eines Projektbündels für den „Vordringlichen Bedarf Plus“ im BVWP 2015 für die Seehafen-Hinterlandanbindung basierende auf einer Betrachtung des Gesamtnetzes unter Berücksichtigung der Logistikpotenziale der Binnenhäfen u.a. als LogistikDrehscheiben.

Einschätzung zum Entwurf „Nationales Hafenkonzert für die See- und Binnenhäfen 2015“:  
Alle noch nicht begonnenen Verkehrsprojekte der „Ahrensburger Liste“ und der „Düsseldorfer Liste“ unterliegen der ausstehenden Überprüfung und Priorisierung im Rahmen des BVWP 2015. Eine Korridor- oder Gesamtnetz Betrachtung soll jedoch nicht stattfinden und wird bisher auch nicht gefordert. Derzeit besteht noch die Chance ein ökologisch, sozial und wirtschaftlich verträgliches „Nationales logistisches Gesamtkonzept“ mit entsprechender Priorisierung der Infrastrukturprojekte auf den Weg zu bringen.

## **5. Potenziale zur Stärkung der Binnenschifffahrt nutzen ohne zusätzliche Eingriffe in Flusslandschaften.**

Für den Gütertransport in Deutschland hat die Binnenschifffahrt eine große Bedeutung und viel Potenzial, welches heute noch nicht ausgenutzt wird. Im vorliegenden Hafenkonzert des BMVI ist es das Ziel, die Binnenschifffahrt weiter zu stärken. Aufgrund fehlender Mittel und Planungskapazitäten wurde hinsichtlich des Ausbaus und der Unterhaltung eine Priorisierung bzw. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen vorgenommen. Diese reicht allerdings nicht aus, um die Binnenschifffahrt ausreichend zu fördern.

Durch die Investitionen in Erhalt und Ertüchtigung des bestehenden Kanalnetzes, insbesondere durch Erhöhung von Brücken zur Ermöglichung eines durchgängigen zweilagigen Containerverkehrs auf bedeutsamen Relationen und die Sanierung bzw. den Ausbau von Schleusen, ist eine deutliche Stärkung der Binnenschifffahrt ohne zusätzliche Eingriffe in die Flusslandschaften machbar. Dadurch werden die wirtschaftliche Befahrbarkeit auf dem Binnenwasserstraßennetz und der Einsatz geeigneter Schiffsgrößen deutlich verbessert. Die Erhöhung von Brücken und Sanierung von Schleusen, die noch nicht sanierungsbedürftig sind, müssen auch in die Prioritätenliste des BVWPs aufgenommen werden.

Maßnahmen:

- Überarbeitung der Kriterien der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) für die Bewertung von Binnenschifffahrtsprojekten. Die aktuellen Kriterien führen zur Streichung sinnvoller Projekte wie Brückenerhöhungen für eine verbesserte Befahrbarkeit, wenn die Brücken noch nicht sanierungsbedürftig sind. Daher sind Brückenerhöhungen und der Ausbau von Schleusen zur Ermöglichung eines zweilagigen Containerverkehrs auf wichtigen Kanälen zur Beseitigung von „Flaschenhälsen“ in den BVWP 2015 aufzunehmen, auch wenn diese noch nicht sanierungsbedürftig sind. Projekte, die die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt verbessern und Verkehr auf die Wasserstraße verlagern können, müssen in die Prioritätenliste des BVWPs aufgenommen werden;
- die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen muss durch eine Potenzialanalyse unter Berücksichtigung paralleler Schienenangebote ergänzt werden.

Einschätzung zum Entwurf „Nationales Hafenkonzert für die See- und Binnenhäfen 2015“:  
Der Schwerpunkt bei den Maßnahmenvorschlägen liegt auf künftigen Infrastrukturmaßnahmen für eine bessere Anbindung der Binnenhäfen sowie auf dem Ausbau von Wasserstraßen, allerdings vorbehaltlich einer Prüfung der Wirtschaftlichkeit. Es fehlen vollständig Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen durch die Erhöhung von Brücken sowie der Sanierung und dem Neubau von Schleusen.

## **6. Effizienter, umwelt- und sozialverträglicher Schienenausbau in den Korridoren des Seehafen-Hinterlandes**

Eine Neuausrichtung bei den Schieneninvestitionen im Seehafen-Hinterland ist unverzichtbar. Durch (geringe) Investitionen in die Elektrifizierung, dem Bau zusätzlicher Überholgleise und Bypässe in Bahnhöfen für den Schienengüterverkehr besteht die Möglichkeit einer Verdoppelung der Kapazität des Schienengüterverkehrs im Seehafen-Hinterland. Dieses ist weitgehend im Bestandsnetz möglich, so dass voraussichtlich keine landschaftszerschneidenden Neubaustrecken erforderlich sind (Gutachten des KCW: „Schienennetz 2025 / 2030 Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“; „Netzkonzept 2030“ der Deutschen Bahn AG (2013), aktualisiert durch das Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord<sup>1</sup>).

Das entsprechend zu aktualisierende Investitionskonzept muss Teil des neuen Hafenkonzerts werden. Dabei ist ein deutlich verbesserter Lärmschutz gemäß Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung berücksichtigt werden, um auch sozialverträgliche Kriterien einzuhalten.

Maßnahmen:

- Neuausrichtung der Investitionsschwerpunkte: statt in Streckenneubau soll in Elektrifizierung, Überholgleise und Bypässe in Bahnhöfen investiert werden;
- Erstellung eines Programms für Überholgleise und Bypässe für den Schienengüterverkehr in Bahnhöfen in den überlasteten Knotenbereichen Hamburg, Hannover, Bremen, aber auch Köln, Frankfurt, Mannheim/Heidelberg und München
- Verzicht auf den Bau der Y-Trasse, stattdessen Ausbau der Bestandsstrecken (vgl. [www.dialogforum-schiene-nord.de](http://www.dialogforum-schiene-nord.de)).

<sup>1</sup> Vgl. [www.dialogforum-schiene-nord.de](http://www.dialogforum-schiene-nord.de).

- Im Rahmen der strategischen Umweltprüfung (SUP) des BVWP 2015 müssen die CO<sub>2</sub>-Minderungseffekte einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene quantifiziert werden.
- Das Schienengüternetz im Seehafen-Hinterland auf der Grundlage des Netzkonzept 2030 der DB AG sollte als „Vordringlicher Bedarf Plus“ behandelt und vorrangig umgesetzt werden.
- Umgehende Sanierung lauter Güterzüge und Einführung eines Standes der Lärm-minderungstechnik. Verbot lauter Güterzüge ab 2020 sowie zusätzliche aktive Lärm-schutzmaßnahmen und ggf. weitere Maßnahmen zur Lärm-minderung an hoch belas-teten Bestandsstrecken.

Einschätzung zum Entwurf „Nationales Hafenkonzert für die See- und Binnenhäfen 2015“:

Der Bund will eine weitere Verlagerung von Gütern auf die Schiene durch den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen durch Zuschüsse an private Unternehmen unterstützen und das Gleisanschlussförderprogramm im Lichte eines „Kombinierten Verkehrs“ überprüfen. Maßnahmen wie Elektrifizierung, Bau von Überholgleisen und die Beseitigung von Engpässen für den Schienengüterverkehr sind im Hafenkonzert nicht enthalten.

## **7. Fernstraßenprojekte im Seehafen-Hinterland am EU-Kernnetz ausrichten - „Ahrensburger Liste“ und Alternativen prüfen**

Die Planung von zukünftigen Projekten sollte sich konzeptionell an den Korridoren des Seehafen-Hinterlandes und dem EU-Kernnetz orientieren.

Die derzeitigen Straßenprojekte der von den norddeutschen Bundesländern Anfang des Jahrtausends aufgestellten „Ahrensburger Liste“ wurde nicht an die mittlerweile veränderten Bedingungen angepasst. Sie wurden weder priorisiert noch aktualisiert. Sie richten sich nicht an den TEN- bzw. Kernnetz-Korridoren der EU aus. Mit der A 20 (Küstenautobahn), der A 39 Lüneburg-Wolfsburg) und der A 14 (nördlich Magdeburg-Karstädt) liegen die drei größten Straßenprojekte in keinem der EU-Korridore. Die A 20 widerspricht dem TEN-Projekt der Förderung des Short-Sea-Shippings („Motorways of the Sea“). Die Ahrensburger Liste ist entsprechend zu überarbeiten und die enthaltenen Bundesfernstraßen-Neubauprojekte sollten aus der Liste gestrichen werden.

### Maßnahme:

- Grundlegende Überprüfung der Relevanz der Fernstraßenprojekte für den Seehafen-Hinterlandverkehr unter der Prämisse der in den Hafen-Leitlinien angestrebten Verkehrsverlagerung.
- Streichung oder Umsetzung von umweltverträglichen Alternativen bei Projekten mit hohen Umweltrisiken bzw. Zerschneidungswirkungen.

Einschätzung zum Entwurf „Nationales Hafenkonzert für die See- und Binnenhäfen 2015“

Alle noch nicht begonnenen Verkehrsprojekte der „Ahrensburger Liste“ und der „Düsseldorfer Liste“ unterliegen der ausstehenden Überprüfung und Priorisierung im Rahmen des BVWP 2015. Damit besteht noch die Chance eines ökologisch, sozial und wirtschaftlich verträglichen „Nationalen logistischen Gesamtkonzepts“ mit entsprechender Priorisierung der Infrastrukturprojekte.

Voraussetzung dafür ist eine Korridor- oder Gesamtnetzbeachtung.

## I. Einführung

Das „Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen“ wurde 2009 vom Bundeskabinett verabschiedet. Mit dem Ziel, die im Hafenkonzept enthaltenen Maßnahmen zu priorisieren und ihre Umsetzung zu begleiten, wurde flankierend sowohl ein Hafenbeirat eingerichtet, als auch ein ihm zuarbeitender Lenkungsausschuss. Während in der letzten Legislaturperiode keine Beschlüsse vom Hafenbeirat gefasst wurden, vereinbarte die aktuelle Bundesregierung die Fortschreibung des „Nationalen Hafenkonzeptes“ im Koalitionsvertrag.

Im September 2015 hat nun das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Entwurf für ein „Nationales Hafenkonzept der See- und Binnenhäfen 2015“ vorgelegt und verschiedenen Interessengruppen die Gelegenheit zur Kommentierung gegeben. Ziel ist die Vorstellung eines weitgehend abgestimmten Konzepts für die deutschen Häfen auf der „Maritimen Konferenz“ im Oktober 2015 in Bremerhaven.

Viele, auch aus Sicht der Umweltverbände richtige, Aspekte werden in den Zielen des vorgelegten Konzepts genannt, finden sich aber bei den aufgelisteten Maßnahmen nicht wieder. Da die von den Umweltverbänden eingebrachten Forderungen nicht ausreichend Berücksichtigung fanden, legen sie hiermit eigene Eckpunkte für ein „Nationales Hafenkonzept“ vor.

## II. Zentrale Eckpunkte für ein zukunftsfähiges, umweltverträgliches und nachhaltiges Hafenkonzept

### 1. *Stärkere Koordination der Hafenspolitik durch den Bund: Von der Hafenkonkurrenz zur -kooperation*

Die bedeutende Rolle der deutschen See- und Binnenhäfen für die nationale Wirtschaft ist unbestritten. Das BMVI rechnet in seiner „Seeverkehrsprognose 2030“ (Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015, Sept. 2015) für den Bereich Seeverkehr bis zum Jahr 2030 mit einer Verdoppelung des internationalen Seeverkehrs und entsprechend mit einer jährlichen Steigerung des Umschlags für die deutschen Nordseehäfen von rund 2,8 Prozent. Angesichts rasanter Veränderungsprozesse, u. a. in Bezug auf internationale Schiffsrößenentwicklung, nationale Infrastrukturanpassungen und europäische Konkurrenz, reicht es nach Auffassung der Umweltverbände nicht mehr aus, die hafenspolitische Entscheidungskompetenz vornehmlich einigen norddeutschen Bundesländern zu überlassen. Notwendig ist ein Hafenkonzept, welches an der deutschen Nordseeküste ein Hafensystem entwickelt, in dem die Häfen prinzipiell wie ein einziger Hafen funktionieren („Single Harbour-Konzept“). Diese Aufgabe kann nur der Bund als übergeordnete Instanz übernehmen, um die innerdeutsche Konkurrenz der Häfen zu überwinden und die Stärken der einzelnen Standorte für ein Gesamtkonzept zur Kompensation von standortbezogener Schwächen zu nutzen. Doppelinvestitionen, die zu einer Verschärfung der Konkurrenz zwischen den Bundesländern und ihre Seehäfen führen, sind hinsichtlich der ohnehin begrenzten Mittel für infrastrukturelle Entwicklung aus dem Bundesverkehrswegeplan nicht effektiv und beeinträchtigen unnötiger Weise auch Natur und Umwelt. Deswegen ist eine strategisch abgestimmte Zusammenarbeit der deutschen Nordseehäfen von zentraler Bedeutung.

Um die Kompetenzen und Einflussnahme des Bundes im Sinne eines ganzheitlichen „Single-Harbour-Konzepts“ zu stärken ist es notwendig, dass der Bund seine vorhandenen gesetzlichen Kompetenzen stärker als bisher nutzt und zusätzlich die gesetzlichen Kompetenzen des Bundes erweitert werden. Dazu sollten folgende Erkenntnisse aus der Studie zum Bund-Länder-Verhältnis in der Hafenpolitik umgesetzt werden:

#### Verbindliche Abstimmung zwischen Bund und Ländern zu hafenrelevanter Infrastruktur und Maßnahmen

Für eine verbindliche Abstimmung zwischen Bund und Ländern müssen zunächst formale Strukturen für die Zusammenarbeit geschaffen werden. Zudem sollte eine Benehmensregelung mit dem Bund in Planfeststellungsverfahren der Länder eingeführt werden, damit der Bund Einfluss auf die hafenpolitischen Entscheidungen der Länder nehmen kann.

#### Ausnutzung und Änderung von §17 Abs.2 des Raumordnungsgesetzes(ROG)

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann Raumordnungspläne für das Bundesgebiet mit Festlegungen zu länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen sowie für Flughäfen als Grundlage für ihre verkehrliche Anbindung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung als Rechtsverordnung aufstellen, soweit dies für die räumliche Entwicklung und Ordnung des Bundesgebietes unter nationalen oder europäischen Gesichtspunkten erforderlich ist. Die Raumordnungspläne nach Satz 1 entfalten keine Bindungswirkung für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen der Länder.

D

Der Bund sollte endlich Raumordnungspläne für das Bundesgebiet mit Festlegungen zu länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen als Grundlage für ihre verkehrliche Anbindung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung als Rechtsverordnung aufstellen. Bisher wurde der Abs. 2 §17 ROG seitens des Bundes nicht umgesetzt.

Zur Stärkung der Kompetenzen des Bundes sollte §17 Abs. 2 Satz 2 aus dem ROG gestrichen werden.

#### Nutzung des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG, §14):

(1) Der Ausbau, der Neubau oder die Beseitigung von Bundeswasserstraßen bedarf der vorherigen Planfeststellung. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion; sie ist auch Genehmigungsbehörde.

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans sowie als Planfeststellungsbehörde sollte der Bund bei der Bewertung des Bedarfs und der Kosten-Nutzen-Analysen nationale Interessen stärker gewichten und diese nach den zu erstellenden Festlegungen zu länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen (siehe oben) ausrichten: Bundesweite Standortplanung für Häfen an Bundeswasserstraßen.

#### Konkretisierung des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG, §1 Nr.1)

Dem Bund obliegen auf dem Gebiet der Seeschifffahrt

1. die Förderung der deutschen Handelsflotte im allgemeinen deutschen Interesse und neben den beteiligten Ländern die Vorsorge für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen;

Klarstellung der Bundesaufgabe gemäß §1, Nr.1. Welche Möglichkeiten hat z.B. der Bund für die Erhaltung und Förderung der Leistungsfähigkeit des einzigen deutschen Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven?

### Änderung des Grundgesetzes (GG, Art. 104b):

(1) Der Bund kann, soweit dieses Grundgesetz ihm Gesetzgebungsbefugnisse verleiht, den Ländern Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen der Länder und der Gemeinden (Gemeindeverbände) gewähren, die

1. zur Abwehr einer Störung des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts oder
2. zum Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet oder
3. zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums

Art. 104b sollte um die Möglichkeit des Bundes zur Einflussnahme auf die Mittelgewährung ergänzt werden, ggfls. in einer Bundesraumplanung.

## **2. Eine nationale Seehafenkooperation unter Nutzung des Jade-Weser-Ports als deutschen Tiefwasserhafens mit Verzicht auf die geplante Vertiefung der seewärtigen Zufahrten von Elbe und Weser**

Im Rückblick gab es 2001 ein historisches Zeitfenster, in dem die drei Küstenländer kooperiert und nicht konkurriert haben:

*„Die Bürgermeister von Bremen und Hamburg und der Niedersächsische Ministerpräsident sind sich einig über die grundsätzliche Notwendigkeit eines Tiefwasserhafens in der Deutschen Bucht für Containerschiffe, die aufgrund ihrer Größe Bremerhaven und Hamburg auch unter zukünftigen Tiefgangsbedingungen nicht mit einer ökonomisch sinnvollen Auslastung anlaufen können. Dieser Tiefwasserhafen soll als norddeutsches Projekt gemeinsam realisiert werden und stellt eine Ergänzung des bereits bestehenden norddeutschen Hafenangebotes dar. Angesichts der historischen Bedeutung für Norddeutschland und getragen von dem Willen zu einer neuen gemeinsamen Hafenpolitik an der Deutschen Bucht haben sich die drei Regierungschefs für den Standort Wilhelmshaven entschieden“ (Gemeinsame Erklärung der drei norddeutschen Regierungschefs GABRIEL, SCHERF und RUNDE vom 30.03.2001<sup>2</sup>).*

Basis für die Weiterentwicklung des „Nationalen Hafenkonzeptes“ muss deswegen eine standortübergreifende Betrachtung aller deutschen Seehäfen sein. Dabei kommt dem Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven als einzigen deutschen Tiefwasserhafen ohne Fahrwasserrestriktionen für große Containerschiffe eine besondere Bedeutung zu. Statt die seewärtigen Zufahrten nach Hamburg, Bremen und Bremerhaven immer weiter zu vertiefen und damit einen ökologischen Kollaps der bereits hoch vorbelasteten Tideflüsse Elbe und Weser wie an der Ems zu riskieren, sollte die bereits auf den beiden ersten „Maritimen Konferenzen“ der Bundesregierung vereinbarte, 2001 begonnene, wenig später von Hamburg wieder aufgekündigte Hafenkooperation mit dem 2012 fertig gestellten Jade-Weser-Port wieder aufgenommen werden.

Eine tiefgangsabhängige Arbeitsteilung ist keine „dirigistische Ladungslenkung“, wie von Kritikern einer solchen Hafenkooperation behauptet, sondern schafft zeitgemäße Rahmenbedingungen für ökonomisch orientierte Entscheidungen der Reedereien und Logistikunternehmen. Die Aufgabe der Hafenverwaltungen besteht darin, gemeinsame Angebote zu entwickeln, die den Reedereien Zeit und Kosten sparen und so dazu beitragen, den Hafensstandort Deutschland attraktiv zu gestalten.

<sup>2</sup> <http://www.senatspressestelle.bremen.de/detail.php?id=7086> .

### **Schiffsgrößenentwicklung**

Seit der Verabschiedung des Nationalen Hafenkonzeptes 2009 hat die Schiffsgrößenentwicklung erheblich stärker zugenommen als erwartet. Weil das Gros der weltweiten Containertransporte bereits heute mit Schiffen von 10.000 bis 20.000 TEU Kapazität erfolgt, hat eine bessere Kooperation der „Nordrange-Häfen“ weiter an Bedeutung gewonnen.

Obwohl der Jade-Weser-Port für große Containerschiffe mit einer Ladekapazität über 10.000 TEU und Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu ca. 16 m konzipiert und gebaut wurde, will Hamburg nun sogar laut eigenem Hafenentwicklungsplan Schiffe mit 18.000 TEU abfertigen und hat kürzlich Containerbrücken zur Abfertigung noch größerer Containerschiffe geordert. Hiermit begründet Hamburg heute die geplante Elbvertiefung. Die ersten dieser weltgrößten Containerschiffe wurden bereits auf der hierfür viel zu schmalen Elbe<sup>3</sup> in den Hamburger Hafen gelotst und dort unter hohem Risiko in einem viel zu schmalen Wendekreis<sup>4</sup> gewendet.

Ein imageträchtiges Festhalten Hamburgs an den größten Containerschiffen der Welt scheint angesichts der erheblichen Risiken für den Steuerzahler, Schiffsversicherer und Natur und Umwelt allein deswegen unverantwortlich, weil Jade-Weser-Port restriktionsfrei erreichbar ist und Bremerhaven bereits 2006 seine Hafenwendestelle für große Containerschiffe angesichts unvertretbarer Risiken aus nautischen Gründen ausgebaut hat.

Es ist eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen, die standortübergreifend sein und ein wesentlich breiteres Alternativenspektrum unter Einschluss der Hafenkooperation in den Blick nehmen muss. In diesem Prozess sind die Klima- und Umweltziele sowie die Europäischen Naturschutzrichtlinien als auch die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zu beachten, deren Anwendung durch die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 01.07.2015 zur umstrittenen Weservertiefung<sup>5</sup> eine neue Qualität bekommt.

### **3. Förderung von Short-Sea-Shipping (Kurzstreckenverkehre) zur Entlastung der Landverkehre**

Deutschland ist das Drehkreuz des europäischen Straßengüterverkehrs. Angesichts der erheblichen Überlastung von Autobahnen und Bundesstraßen ist mit Blick auf steigende Umschlags- und Seeverkehrsprognosen eine stärkere Verlagerung der Verkehre besonders auf die Wasserstraßen unumgänglich. Angesichts der eingeschränkten Leistungsfähigkeit der Seehäfen bei der Abwicklung des wachsenden Güteraufkommens (u.a. Flächenknappheit, straßenseitige Überlastung an den Hafenstandorten, mangelnde landgebundene Verkehrsträger) scheint die stärkere Entwicklung des Short-Sea-Shipping (SSS), des intermodal organisierten Transports von intra-europäischer Fracht auf „Tür-zu-Tür“-Basis, unumgänglich. Im Gegensatz zum überlasteten und in vielen Bereichen maroden Straßeninfrastrukturnetz, bieten Short-Sea-, Binnenschiff- und bedingt auch der Bahngüterverkehr freie Kapazitäten.

<sup>3</sup> Vgl. Schroh, K. & Schuldt, E.-O. (2014): Unterelbefahrungswasser, ein Havarierisiko für große Containerschiffe. In: Hintz, K. & Schuldt, E.-O.: WAHR-SCHAU zur geplanten Elbvertiefung, S. 38-58, Books on Demand. [www.pianc.de](http://www.pianc.de) (World Association for Waterborne Transport Infrastructure).

<sup>4</sup> Gemäß internationaler Standards ist dieser für Schiffe bis zu 320 m ausreichend, nicht jedoch für Containerschiffe mit bis zu rd. 400 m Länge, die dort heute bei absoluten Hochwasserständen (Scheitelwasser) gedreht werden, wozu ruhiges Wetter ohne Starkwinde (wegen der Abdriftgefahr) – wie schon auf der seewärtigen Zufahrt auf der Elbe - notwendig ist.

<sup>5</sup> <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2015-07/cp150074de.pdf>.

Letztere sollten vorrangig gefördert bzw. ausgebaut werden. Mit [leistungsfähigen](#) intermodalen Verkehren können Transportketten für fast alle Güterarten kostengünstig und zuverlässig organisiert werden. Zudem unterliegen wassergebundene Verkehre im Gegensatz zur Straße keiner Einschränkung (Sonntagsfahrverbot) und können so mögliche Geschwindigkeitsnachteile gegenüber dem LKW reduzieren.

Doch die Verlagerung von Güterströmen von der Straße auf Schiene und Wasserstraße hat nicht nur aufgrund der dringend notwendigen Entzerrung des Güterverkehrs eine enorme Bedeutung. Auch aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzes lassen sich durch eine Stärkung des Short-Sea-Shippings zahlreiche positive Wirkungen erzielen. Einerseits geht mit der Reduzierung des straßengebundenen Verkehrs eine sofortige Minderung des [Primärenergieverbrauchs sowie der Abgasemissionen](#) und [Lärmbelästigung](#) einher. Andererseits kann eine stärkere Minimierung besonders des Straßengüterverkehrs einen bedeutenden Beitrag leisten, um nationale und europäische Klimaschutzziele zu erreichen.

Weil das BMVI diese Notwendigkeit erkannt hat, fördert es unter anderem das Short-Sea-Shipping über das „Inland Waterway Promotion Center (SPC)“, ein Public-Private-Partnership-Projekt. In diesem Kompetenznetz sind neben dem BMVI die Landesministerien der Bundesländer [Hamburg](#), [Bremen](#), [Schleswig-Holstein](#), [Mecklenburg-Vorpommern](#), [Niedersachsen](#), [Nordrhein-Westfalen](#), [Sachsen-Anhalt](#), [Rheinland-Pfalz](#), [Baden-Württemberg](#) und [Bayern](#) engagiert.

Konsequent wäre es deswegen, wenn das BMVI Short-Sea-Shipping als Bestandteil des BVWP 2015 aufnehmen würde. Dadurch könnte ein großer Beitrag zum Klimaschutzziel und zur Entlastung der Korridore im Seehafen-Hinterland sowie überlasteter Schienen- und Straßenknoten geleistet werden.

Nach Einschätzung der Umweltverbände müssen in der Infrastrukturplanung überlastete Knoten und Korridore im Seehafen-Hinterland<sup>6</sup> prioritär behandelt werden.

Einerseits würde eine Kooperation der Seehäfen durch dezentrale Verteilung der Verkehrsströme die aktuelle Überlastung mindern. Andererseits kann die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die „Motorways of the Sea“ (MOS, vgl. das entsprechende TEN-Projekte) z.B. von den Nordrangehäfen ins Baltikum eine Entlastung der Straßen bewirken. In den letzten Jahren sind den Ankündigungen der Untersuchung und Förderung der Kurzstrecken-Seeverkehre keine konkreten Maßnahmen gefolgt. Insofern wäre aus Sicht der Umweltverbände ein wichtiger Schritt, ökonomische Potentiale (Geschäftsfeldentwicklung SSS) mit den unbestrittenen positiven ökologischen Wirkungen durch Gutachten zu untermauern und entsprechend umzusetzen. Die Umsetzung des „Blue Belt Projekts“, welches die EU 2011 angestoßen hat und das die zolltechnische Administration in der intra-europäischen Schifffahrt vereinfachen soll, reicht als Maßnahme nicht aus.

#### **4. Gesamtbetrachtung in den Korridoren des Seehafen-Hinterlandes unter Einschluss der Logistikpotentiale von Binnenhäfen**

Die Umweltverbände begrüßen die im Hafenkonzept die beabsichtigte Gesamtnetzplanung<sup>7</sup>, wonach die trimodalen Binnenhäfen stärker als bisher berücksichtigt und See- und Binnen-

<sup>6</sup> Insbesondere im Bereich Hamburg, Bremen und Hannover (vgl. <http://www.dialogforum-schiene-nord.de>).

häfen enger vernetzt werden sollen. Das Ziel des Hafenkonzpts Straßen zu entlasten, Logistikketten zu optimieren und Beschäftigungspotenziale an deutschen Standorten zu nutzen, wird von den Umweltverbänden ebenso unterstützt, wie der Aufbau eines Kernnetzes von Binnenhafenstandorten, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfen, das die Seehäfen als Drehscheiben des Außenhandels unterstützt und ergänzt.

Grundlage für die Identifizierung prioritärer Maßnahmen im BVWP sollte ein „Nationales logistische Gesamtkonzept“ sein, in dem neben der Analyse der potentiellen Rolle der Seehäfen auch die Potenziale, Stärken und Schwächen der Binnenhäfen, intermodale Transportketten einschließlich der Vor- und Nachlaufbeziehungen sowie multimodale Netze (Straße, Schiene, Wasserstraße mit KV-Terminals) berücksichtigt werden.

Beim Transport von Containern kommt den Binnenhäfen eine große Bedeutung zu: Der Containerumschlag in den Binnenhäfen war 2014 mit 11 Millionen Standardcontainern größer als der im größten deutschen Containerhafen, dem Hamburger Hafen. Der Containerverkehr ist das weltweit am stärksten wachsende Segment des Güterverkehrs. Deswegen müssen sowohl die Seehäfen gestärkt als auch Anteile am Containerumschlag der Binnenhäfen gesteigert werden.

Das „Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ von Planco (Endbericht für das Bundesverkehrsministerium, 2013, S. 17) klassifiziert bestehende Binnenhäfen danach, ob diese ohne zusätzliche Investitionen als Logistikkreislauf im Hinterland fungieren können. 17 Binnenhäfen fallen in diese erste Kategorie „A“. Die Binnenhäfen der Kategorie B und C müssen weitere Hemmnisse abbauen. Das muss nach Auffassung der Umweltverbände bei der Aufstellung der BVWP entsprechend berücksichtigt werden.

Weiterhin bedarf es Maßnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt, die heute schon 80% der Transportleistung des Binnenschiffes trägt.

Mit der „Ahrensburger Liste“, haben die Verkehrsminister der norddeutschen Bundesländer 2008 ihre Projektvorschläge zur Anbindung der deutschen Seehäfen verabschiedet. Das Pendant dazu für die Binnenhäfen der Seehäfen südlich von Niedersachsen von 2013 ist die „Düsseldorfer Liste“, Beide Listen sind Aufstellungen von Einzelprojekten ohne Netzbezug und ohne hafenspezifische oder logistische Rechtfertigung. Sie sind nicht geeignet, die Probleme des Seehafen-Hinterlandverkehrs zu lösen. So enthält die Ahrensburger Liste Projekte wie den Weiterbau der A 21 (Ostumfahrung Hamburgs bis zur A 250), der nicht einmal begonnen und nicht wieder zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet wurde. Auch die „Y-Trasse“ zwischen Bremen/Hamburg und Hannover existiert so als Projekt nicht mehr und ist auch nicht notwendig für die benötigten Kapazitäten im Schienengüterverkehr(vgl. <http://www.dialogforum-schiene-nord.de>). Projekte wie die Weiterführung der A 20 nach Westen bis zur niederländischen Grenze widersprechen dem erklärten Ziel der Förderung des Kurzstrecken-Seeverkehrs und anderen, wie dem von vielen Akteuren einschließlich der DB AG geforderte Schienenprojekt „Ostkorridor“ Uelzen-Stendal-Magdeburg-Leipzig-Hof-Regensburg, das nicht in der Liste auftaucht. Ebenso fehlen Überlegungen zu durchgängigen Logistikketten und die Förderung von trimodalen Häfen mit Logistikfunktion als Hinterland-Hubs.

---

<sup>7</sup> Der BVWP 2015 untersucht Einzelprojekte, bündelt deren Korridorwirkung und vergleicht Verkehrsnetzalternativen als Basis der Investitionsentscheidung.

**Abbildung** (Planco-Gutachten S. 17):  
**Verteilung der Standorte der Binnenhäfen, klassifiziert nach Logistikfunktionen**



### **5. Potenziale zur Stärkung der Binnenschifffahrt nutzen ohne zusätzliche Eingriffe in Flusslandschaften**

Bei den Wasserstraßen ist die Priorisierung bzw. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen ein erster, aber noch unzureichender Schritt. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, müssen künftige Potenziale der Binnenschifffahrt aufgezeigt werden. Heutige Transportmengen für eine Kategorisierung zugrunde zu legen, reicht für eine Beurteilung der Verlagerungspotenziale aus Sicht der Umweltverbände nicht aus.



Abbildung 17: Kategorisierung der Wasserstraßen

*Grundkonzeption für den BVWP 2015, S.75*

Eine Potenzialanalyse des ostdeutschen Kanalsystems ist unverzichtbar.

Höchste Priorität muss der Elbe-Seiten-Kanal haben. Durch den Neubau der Scharnebecker Schleuse (bei Lüneburg) kann die heute schon hohe Transportkapazität des ESK (z.Z. 11 Millionen Tonnen p.a.) beinahe verdoppelt werden.

Der Ausbau der Mittelelbe ist dagegen nicht nur ökologisch unververtretbar. Er ist auch transportpolitisch nicht zielführend. Auf dem (Elbe-Seiten-Kanal) ESK werden heute bereits 25 Mal mehr Güter pro Jahr transportiert als auf der Mittelelbe. Faktisch leidet diese bereits – und mit Blick auf den Klimawandel vermutlich noch deutlich mehr in der Zukunft – unter Niedrigwasser und kommt als Transportweg für Binnenschiffe kaum mehr in Frage.

Weiterhin ist es dringend notwendig, die Einschränkungen des Binnenwasserstraßennetzes außerhalb des Rheins für den Containertransport und den Verkehr mit größeren Schiffsabmessungen, „insbesondere durch eingeschränkte Durchfahrtshöhen bei Brücken, die Abmessungen der Schleusenammern sowie die nutzbaren Fahrrinntiefen und –breiten“ zu beseitigen. Das gilt auch für die „Engpässe bei der Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen“, damit die Aussage: „In Deutschland muss die Binnenschifffahrt zukünftig beim Gütertransport von und zu den Seehäfen eine stärkere Rolle spielen“ kein Lippenbekenntnis bleibt.

## **6. Effizienter, umwelt- und sozialverträglicher Schienenausbau in den Korridoren des Seehafen-Hinterlandes**

Eine Neuausrichtung bei den Schieneninvestitionen im Seehafen-Hinterland ist unverzichtbar. Durch (geringe) Investitionen in die Elektrifizierung, dem Bau von zusätzlichen Überholgleisen und Bypässen in Bahnhöfen für den Schienengüterverkehr besteht die Möglichkeit einer Verdoppelung der Kapazität des Schienengüterverkehrs. Dieses ist weitgehend im Bestandsnetz möglich, so dass voraussichtlich keine landschaftszerschneidenden Neubaustrecken erforderlich sind (Gutachten des KCW: „Schienennetz 2025 / 2030 Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“; „Netzkonzept 2030“ der Deutschen Bahn AG (2013), welches allerdings noch durch das Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord<sup>8</sup> zu aktualisieren ist. Die genannten Gutachten stellen damit einen Paradigmenwechsel bei den Schieneninvestitionen dar. Denn das Netzkonzept 2030 der DB-AG sieht in den Korridoren des Seehafen-Hinterlandes und den Netzknoten den höchsten Investitionsbedarf.

Dieses entsprechend zu aktualisierende Investitionskonzept muss Teil des neuen Hafenkonzepts werden. Dabei muss aus sozial- und umweltverträglichen Gründen der Lärmschutz gemäß Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung deutlich verbessert werden.

Die Umweltverbände unterstützen die Leitlinie, in der es heißt, dass *„die Gesamtnetzplanung an den TEN-Korridoren und den im TEN-T-Netz festgelegten Kern- und Ergänzungshäfen zu orientieren“* sei sowie, *„die Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße ... zu unterstützen.“* Der Entwurf des Hafenkonzepts entwickelt aber keine zusammenhängenden Vorschläge für den Ausbau des Schienennetzes in den Korridoren des Seehafenhinterlandes, die in die Bundesverkehrswegeplanung eingebracht werden könnten und auch keine Strategie für eine Verkehrsverlagerung.

Die Schienen-Investitionsforderungen der Leitlinien sind dagegen unzulänglich, weil sie

- weder ein Korridor- noch ein Netzkonzept als Grundlage haben.
- keinen Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten.
- keine Maßnahmen zur Entlastung oder Umfahrung überlasteter Netzknoten enthalten (z.B. in Hamburg oder Hannover), die für den Seehafen-Hinterlandverkehr von entscheidender Bedeutung sind.
- den wichtigsten Entlastungskorridor für den Seehafen-Hinterlandverkehr nach Südosteuropa (insbes. Tschechische Republik, Slowakei), den Ostkorridor, nicht enthalten

<sup>8</sup> Vgl. [www.dialogforum-schiene-nord.de](http://www.dialogforum-schiene-nord.de).

- Einzelprojekte aufzählen, die wie die „Y-Trasse“ überholt sind und keinen Beitrag zur Verbesserung des Güterverkehrs im Seehafen-Hinterland leisten<sup>9</sup>.

Wenn der Hafenbeirat einen relevanten Einfluss ausüben, zeitgemäße Investitionskonzepte aufgreifen und das Verlagerungsziel erreichen will, ist eine Neuausrichtung auch bei den Schieneninvestitionen im Seehafen-Hinterland unverzichtbar. Sonst wird das Ziel „Verlagerung von mehr Verkehr auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene<sup>10</sup> und Binnenwasserstraße“ (S. 6) nicht erreicht.

Dort wo, wie im „Wachstumsprogramm Schiene“, außerhalb des Hafenkonzepts und des BVWP 2003 spezifische Maßnahmen zur Verlagerung auf die Schiene im Hinterland des Hamburger Hafens durchgeführt wurden, waren diese außerordentlich erfolgreich. Die notwendige Förderung des Schienengüterverkehrs ist umwelt- und sozialverträglich aber nur durch deutlich leisere Züge und wirksamere Lärmsanierungsmaßnahmen möglich.



Quelle: KCW-Gutachten i.A. des Umweltbundesamtes, 2010

<sup>9</sup> Vgl. [www.dialogforum-schiene-nord.de](http://www.dialogforum-schiene-nord.de).

<sup>10</sup> Nach entsprechender Lärmsanierung der lauten Güterzüge, die nur schleppend begonnen hat, die laut DB AG und Bundesregierung 2020 beendet sein soll.

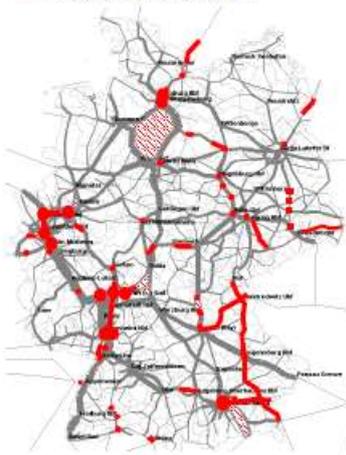
## Mit dem Zielnetz können alle Engpässe aufgelöst und die Attraktivität des Systems Bahn deutlich gesteigert werden



### Maßnahmen und Effekte im Zielnetz

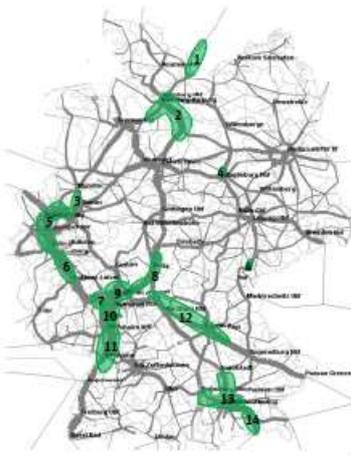
#### Übersicht Maßnahmen

- Neubau/Ausbau
- Untersuchungsraum



#### Engpässe / betriebliche Effekte

- Gelöst



#### Maßnahmen für die Anmeldung zum BVWP 2015 (Auswahl):

Knoten Hamburg und Hinterlandanbindung Nordseehäfen

Ostkorridor und Knoten Leipzig

Knoten Köln und RRX

Ertüchtigung Ruhr-Sieg-Korridor

Rhein/Main - Rhein/Neckar

Knoten Frankfurt / Rhein/Main

Knoten Mannheim / Heidelberg

Untersuchungsraum Hanau - Würzburg/ Fulda - Erfurt

Knoten München und 2. Stammstrecke

Korridore für 740 m lange Güterzüge

Terminals und Anlagen des Güterverkehrs

Als realisiert unterstellte Maßnahmen wie z. B. Karlsruhe - Basel, große Teile der VDE 8 sind hier nicht dargestellt (Bezugsfallinfrastruktur)

Projekt Netzkonzeption 2030 | 25. Oktober 2013

7

Quelle: DB AG 2013: Netzkonzeption 2030 (Vortrag Umwelt-/Verkehrsverbände).

## 7. Überprüfung der Ahrensburger / Düsseldorfer Liste

Wie in Punkt 4 beschrieben sind sowohl „Ahrensburger Liste“ als auch „Düsseldorfer Liste“, Aufstellungen von Einzelprojekten ohne Netzbezug und ohne hafenspezifische oder logistische Rechtfertigung und ungeeignet, die Probleme des Seehafen-Hinterlandverkehrs zu lösen.

Im Entwurf des Hafenkonzepts ist verankert, dass Projekte der beiden Listen im BVWP 2015 zu prüfen und zu bewerten sind. Voraussetzung muss sein, die in „Ahrensburger“ und „Düsseldorfer Liste“ aufgeführten Projekte in Einklang mit nationaler und europäischer Infrastrukturplanung zu bringen und zu einem Gesamtnetz zu entwickeln:

- Die in den beiden Listen aufgeführten Projekte müssen am Kernnetz der EU ausgerichtet und in ein verkehrsträgerübergreifendes Transport- und Logistikkonzept eingebettet werden.
- Die Widersprüche zwischen Projekten und Zielen der Leitlinie einerseits, aber auch der EU-Politik andererseits, müssen aufgelöst werden. So besteht beispielsweise die Gefahr, dass die Küstenautobahn A 20 von der niederländischen Grenze bis nach Bad Segeberg Verkehr „from sea to road“ verlagert. Sie fördert den durchgängigen Straßentransport von Rotterdam bis Polen. Sie konterkariert auch die Ziele der Hafenleitlinien 2014, die Verlagerung auf Schiff und Schiene und die Kurzstrecken-Seeverkehre fordern.

- Diese Entwicklung stünde im Gegensatz zum EU-Projekt der „Motorways of the Sea“ mit dem Ziel der Verlagerung „from road to sea“.
- Im Rahmen des BVWP und des EU-Rechts müssen Alternativen geprüft werden.
- Projekte des „Vordringlichen Bedarfs Plus“ des BVWP 2015 dürfen keine hohen Umweltrisiken aufweisen.

Zu den überdimensionierten, nicht bedarfsgerechten Neubauplanungen wie A14 (Karstädt – nördlich Magdeburg) und A 39 (Lüneburg – Wolfsburg) gibt es umweltverträgliche und kostengünstige Alternativen (2-1-Lösungen plus Ortsumfahrungen). Außerdem haben diese Projekte nur einen kleinen Anteil an den Seehafen-Hinterlandverkehren.

8