



Stellungnahme von BUND und WWF zum Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen der Bundesregierung (Entwurf des BMVBS vom 19.02.2009)

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Entwurf des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen nicht die an ein politisches Handlungskonzept zu stellenden Ansprüche erfüllt. Es fehlen klare und widerspruchsfreie Zielstellungen und auch eine nachvollziehbare Prüfung, ob und inwieweit einzelne Maßnahmen zur Zielerreichung beitragen. Die Erreichung der Umwelt-, Klima- und Naturschutzziele der Bundesregierung wird im Nationalen Hafenkonzept generell gegenüber einem hohen Wachstum der Seehäfen hinten angestellt.

Leider versäumt der Bundesverkehrsminister in dem Entwurf für das nationale Hafenkonzept bisher

- aktiv eine Kooperation der deutschen Seehäfen an der Nordrange anzustoßen und die nationale Standortkonkurrenz zu überwinden. Die Bundesregierung vergibt so die Chance, die gesamtwirtschaftliche Effizienz ihrer Investitionen zu steigern und Eingriffe in die Flusslandschaften durch unnötige Vertiefungen zu vermeiden;
- Short-Sea-Shipping zu forcieren mit dem Ziel der Entlastung des Seehafenhinterlandverkehr und der Minderung von CO₂-Emissionen;
- eindeutige Prioritäten im Seehafenhinterlandverkehr zugunsten einer umweltverträglichen und lärmoptimierten Bahn zu setzen. Stattdessen wird eine Parallelförderung aller Verkehrsträger betrieben, womit insbesondere der Straßengüterverkehr zu Lasten der Bahn gefördert wird. Für die Binnenschifffahrt sind bereits auf den bestehenden Wasserstraßen ausreichend Kapazitäten für einen zweilagigen Containerverkehr vorhanden – hier ist statt eines Ausbaus eine naturschonende Sanierung der bestehenden Wasserwege ausreichend. Als Alternative zur Nutzung der Elbe als Wasserstraße, für die BUND und WWF weitere Eingriffe ablehnen, sollte insbesondere der Elbe-Seiten-Kanal zügig modernisiert werden.

BUND und WWF bitten im Rahmen der noch durchzuführenden Ressortabstimmung grundlegende Änderungen am Nationalen Hafenkonzept vorzunehmen und insbesondere die folgenden Punkte umzusetzen:

1. Der Entwurf des **Hafenkonzepts setzt dauerhaftes Wachstum der Seehäfen als gegeben voraus und verzichtet darauf, andere Entwicklungsverläufe einzubeziehen.** Dadurch wird Wachstum und die Beseitigung von Infrastrukturhemmnissen, die diesem Wachstum mutmaßlich entgegenstehen, zum Oberziel erklärt. Umwelt-, Klima- und Naturschutzziele haben demgegenüber eine prinzipiell untergeordnete Bedeutung und verkommen weitgehend zu Lippenbekenntnissen.

Obwohl die aktuelle Wirtschaftskrise derzeit zu einem Absturz der Frachtraten im Containerverkehr, zu Kapazitätsabbau der Schiffsflotten, Streichung und Stornierung von Aufträgen und Optionen für neue, insbesondere für große Schiffe sowie zur Streichung von Linien führt, legt der Entwurf des Hafenkonzepts seinen Planungen nur die bisherigen Wachstumstrends vor der Weltwirtschaftskrise zugrunde:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) rechnet „bis 2025 mit einer Verdopplung des Güterumschlags und einer Verdreifachung des Containerumschlags“ (Entwurf Hafenkonzept S. 9). Nach Überwindung der „konjunkturellen Abschwächung“ werde „der weltweite Warenaustausch wieder zunehmen“ (Entwurf Hafenkonzept S. 4).

Nach eigener Aussage geht es dem Bundesverkehrsministerium darum, „dass Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze nicht durch Engpässe in den Häfen und deren Anbindungen verringert werden.“ (Entwurf Hafenkonzept S. 6). Es wird also ein Zusammenhang zwischen einzelnen Infrastrukturausbaumaßnahmen und der **Schaffung dauerhafter Arbeitsplätze** vorausgesetzt, der wegen massiver Rationalisierungseffekte in den Häfen, alternativen Investitionsmöglichkeiten (vgl. Ulrich Petschow, IÖW: Arbeitsplatzeffekte des Hamburger Hafens. Auswirkungen der geplanten Elbvertiefung. WWF, Hrsg. 2009) und der Anwendung von standortübergreifenden Kooperationsmöglichkeiten so nicht besteht.

In den nächsten Jahren wird aber – auch ohne einen Anstieg des Rohölpreises – durch die Umstellung der Treibstoffe von Schwer- oder Rückstandsölen auf Destillattreibstoffe der Preis pro Tonne um ca. 200 US \$ ansteigen. Auch die Einbeziehung des Schiffsverkehrs in Klimaschutzmaßnahmen wird die Schifffahrt verteuern.

Unsere Empfehlung Nr. 1:

Begründung des angenommenen Wachstumstrends der Nordrangehäfen vor dem Hintergrund möglicher alternativer Szenarien. Mindestens qualitative Abschätzung der Folgen des für wahrscheinlich gehaltenen Wachstumstrends für die Erreichung von Klimaschutz- und Umweltzielen.

Unsere Empfehlung Nr. 2:

Ein widerspruchsfreies Zielsystem einer nachhaltigen Hafenpolitik erarbeiten mit klaren Umweltzielen. Alle Maßnahmen daraufhin abprüfen, ob sie einen Beitrag zur Zielerreichung leisten oder zu Konflikten mit anderen Zielen führen.

2. Die Bundesregierung wird ihre Klima-, Gesundheits- und Umweltschutzziele verfehlen, wenn nicht zusätzliche wirksame Schadstoffminderungsmaßnahmen in der Seeschifffahrt ergriffen werden. Gesundheits- und Klimaschadstoffe müssen integrativ behandelt werden. Ruß- und Stickoxidemissionen müssen rasch und dramatisch gemindert werden, weil sie zusätzlich zu ihren gesundheitsschädlichen Auswirkungen erheblich zur Erderwärmung beitragen.

Obwohl die Seeschifffahrt bezogen auf die spezifische Transportleistung der effizienteste Verkehrsträger ist, verursacht sie unnötig hohe Gesamtemissionen. Ihre Emissionsanteile liegen aktuell bei

CO ₂	2,7 %	(= internationaler Verkehr)
SO _x	9 %	
NO _x	30 %	
Ruß/PM ₁₀	k.A.	

Im Klimaschutz zeigen neue wissenschaftliche Erkenntnisse aus den USA, insbesondere von Jim Hansen (NASA), dass Ruß („Black Carbon“) nach CO₂ am stärksten zur globalen Erwärmung beiträgt vor dem sich aus Stickoxiden bildenden troposphärischen Ozon. Ruß erwärmt nicht nur direkt die Atmosphäre sondern beeinflusst auch die Wolkenbildung und vermindert insbesondere durch seine Ablagerung auf dem Eis in der Arktis die Sonnenrückstrahlung und beschleunigt das Schmelzen des Meereseises.

Weltweit werden heute 60.000 vorzeitige Todesfälle den Rußemissionen der Seeschiffe zugeordnet. In Hafenstädten wie Lübeck machen die Feinstaubemissionen aus Schiffen 80% der Gesamtimmisionsbelastung aus. Das verdeutlicht den Handlungsbedarf.

Unsere Empfehlung Nr. 3:

Aufstellen eines Schadstoffminderungskonzept für Ruß, Stickoxide und Schwefeloxid: Minus 70% bis 2016 insbesondere durch schwefelarme Kraftstoffe und Einsatz von Abgasreinigungsanlagen (SCR: Selective Catalytic Reduction)

Unsere Empfehlung Nr. 4:

Minderungskonzept für CO₂ mit quantifiziertem Ziel durch wirksame und rasche Einbeziehung des Schiffsverkehrs in einen globalen Emissionshandel, der die tatsächlichen externen Kosten der Seeschifffahrt deckt und einen CO₂-minderungsgesteuerten Ausbau der Hinterlandanbindungen.

Beide Konzepte müssen ausreichende Reduzierungen nachweisen, um die Seeschifffahrt auch bei künftigem Wachstum auf einen umweltverträglichen Pfad zu bringen.

3. Das nationale **Hafenkonzept versäumt es, eine Kooperation und Arbeitsteilung zwischen den deutschen Nordrange-Seehäfen voranzubringen**. Das ist aus Gründen gesamtwirtschaftlicher Effizienz aber auch wegen des Umwelt- sowie Natur- und Gewässerschutzes zwingend erforderlich.

Nach Vorgabe der europäischen Naturschutzrichtlinien sind vermeidbare, erhebliche Eingriffe in die als Schutzgebiete ausgewiesenen Flussmündungen von Elbe, Weser und Ems nicht genehmigungsfähig. Es können nur dann Ausnahmen gemacht werden, wenn es keine Alternativen gibt und die Eingriffe so kompensiert werden können, dass auch künftigen Generationen die ökologischen Funktionen und charakteristische Artenvielfalt erhalten bleibt. Die Prüfung der Minimierungsmöglichkeiten der Eingriffe durch eine Kooperation und Aufgabenteilung zwischen den deutschen Häfen muss eines der wichtigsten Ziele eines nationalen Hafenkonzeptes sein.

Das Hafenkonzept enthält entgegen seinen eigenen Bezugnahmen auf die Vereinbarung aus dem Jahr 1999 (Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister bzw. Senatoren der norddeutschen Küstenländer, 22. Februar 1999¹) keine substanziellen Maßnahmen zur Förderung der Kooperation zwischen den deutschen Seehäfen an der Nordrange. Im Gegenteil: Durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen würde einerseits der Wettbewerb zwi-

¹ Gemeinsame Plattform des Bundes und der Länder zur Seehafenpolitik.

schen den deutschen Seehäfen verschärft: im Entwurf des Nationalen Hafenkonzepts heißt es (S. 16), es sei „erkennbar, dass sich der Wettbewerb im Wesentlichen auf die Konkurrenzbeziehungen zwischen den Häfen Hamburg, Bremerhaven und zukünftig Wilhelmshaven untereinander (...) konzentriert.“ Andererseits werden Einsparpotenziale in Milliardenhöhe – z.B. durch Verzicht auf die Vertiefung der seewärtigen Zufahrten (Fahrrinnenvertiefung der Unter- und Außenelbe sowie der Außenweser) oder die Möglichkeit des Verzichts auf oder der Umplanung von Investitionen im Seehafenhinterland (z.B. den Neubau der A 22, eine geringere Dimensionierung und Ausbauvariante der A 14 statt Neubau) vergeben und dadurch Steuergelder verschwendet.

Eindeutig falsch ist die Aussage „Die Bereitstellung eines dichten Netzes von leistungsfähigen Häfen, die in der Lage sind, Schiffe aller Größen und Arten abzufertigen, ist aktiver Umweltschutz, weil so Transportrouten optimiert werden können“ (Entwurf Hafenkonzept S. 22). Vgl. hierzu die als Anlage beigefügte Stellungnahme von Umwelt Media Consult. Standortübergreifende Konzepte enthalten wesentlich größere Optimierungspotenziale als die bloße Betrachtung einzelner Standorte. So entstehen zunehmend Logistikzentren im Hinterland der Seehäfen, die über verschiedene Häfen mit Gütern versorgt werden können (vgl. Ulrich Petschow, IÖW: Arbeitsplatzeffekte des Hamburger Hafens. Auswirkungen der geplanten Elbvertiefung. WWF, Hrsg. 2009). Dadurch wird die Bedeutung der einzelnen Seehäfen für nationale Arbeitsplatzeffekte geringer und die Möglichkeiten für umweltchonendere und effizientere Lösungen mit den gleichen Arbeitsplatzeffekten steigen. Angesichts der institutionellen Fragmentierung der Seehafen-Zuständigkeiten zwischen den drei Bundesländern Bremen, Hamburg und Niedersachsen besteht der Kerngedanke eines bundesweiten Seehafenkonzepts darin, die standortübergreifende Kooperation voranzutreiben, um dadurch Effizienzgewinne abzuschöpfen, die Umwelt- und Klimaverträglichkeit der Seeschifffahrt in Deutschland zu verbessern und einen Beitrag zur Ressourcenschonung zu leisten.

Insbesondere Kooperationen des Hamburger Hafens mit dem künftigen deutschen Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port bei Wilhelmshaven und mit Cuxport an der Elbmündung sollten objektiv geprüft und bei Eignung durch Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen umgesetzt werden. Eine derartige Kooperation könnte Eingriffe in Flussmündungen der Elbe (Unter- und Außenelbe) und der Außenweser² zur Fahrrinnenvertiefung mit schwer wiegenden negativen Folgen für die Gewässerökologie und die Flusslandschaften insgesamt aber auch für die Deichsicherheit und die Notwendigkeit vermehrter permanenter Ausbagerungen entbehrlich machen.

Ziel einer solchen Kooperation sollte es sein, dass ein zunehmender Anteil des fast die Hälfte der Ladungen für Hamburg und Bremerhaven ausmachenden Transshipmentsegments bereits in den seewärtigen Häfen Cuxhaven bzw. im Jade-Weser-Port auf Feeder-schiffe verladen wird. Dies würde zur Routenoptimierung ganz wesentlich beitragen, da lange Revierfahrten von vornherein vermieden würden.

Unsere Empfehlung Nr. 5:
Möglichkeiten und Vorteile einer standortübergreifenden Kooperation und Arbeitsteilung der deutschen Nordrangehäfen insbesondere unter Einbeziehung der Häfen von Cuxhaven

² Eine weitere Vertiefung der Außenweser hätte nur den fragwürdigen Nutzen, dass Bremerhaven noch schneller an seine Kapazitätsgrenzen stößt, die bekanntlich nur noch durch Optimierung der vorhandenen Hafenanlagen etwas gesteigert werden können.

und des künftigen Tiefwasserhafens Jade-Weser-Port sowie der Logistikzentren im Hinterland hinsichtlich der dadurch möglichen Vorteile objektiv und ergebnisoffen nutzen. Ein möglicher Verzicht auf die Vertiefung der seewärtigen Zufahrten für den Hamburger Hafen und Bremerhaven muss hinsichtlich der Vor- und Nachteile gemäß aktuellem Wissens- und Wissenschaftsstand diskutiert und bewertet werden. Die Vorgaben der europäischen Natur- und Gewässerschutzrichtlinien sollten dabei angemessen berücksichtigt werden.

4. Entgegen der Zielvorgaben von EU und Bundesregierung **verzichtet** der Entwurf des Hafenkonzpts darauf, **die Potenziale des Short-Sea-Shippings** zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und des Umweltschutzes **auszuschöpfen, geschweige denn wirksam zu fördern**. Damit vergibt er ökonomische wie auch ökologische Chancen. Auch das Konzept zur Einrichtung von „Meeresautobahnen“ der Europäischen Union (TEN-Projekt Nr. 21) wird nicht ausreichend von der deutschen Bundesregierung unterstützt.³

Das Seehafenkonzept spricht sich für eine Steigerung der europäischen Kurzstrecken-Seeschifffahrt – Short-Sea-Shipping – aus: Es sei „*insbesondere eine Steigerung der Attraktivität der Kurzstreckenseeverkehre (...) erforderlich*“ (Entwurf Hafenkonzpt, S. 27) zieht daraus aber keine Konsequenzen. Der Entwurf des Hafenkonzpts enthält keine wirksamen Maßnahmen zur Förderung des Short-Sea-Shippings, im Gegenteil: Mit der umstrittenen A 22 werden sogar Maßnahmen geplant, die der Vermeidung von Landverkehren durch Short-Sea-Shipping diametral zuwider laufen.

Die Notwendigkeit, Short-Sea-Shipping zu forcieren ergibt sich einerseits aus den Kapazitätsengpässen bei den Verkehrsinfrastrukturen im Seehafen hinterland, die sich bei einem Eintreten der Wachstumserwartungen des Bundesverkehrsministeriums auch nach einer vollständigen Umsetzung der avisierten Infrastrukturausbauten nur zeitlich nach hinten schieben, nicht aber prinzipiell lösen lassen. Andererseits sollten die Umweltentlastungspotenziale im Seehafen-Hinterland und der gesamten Bundesrepublik durch eine Verlagerung von Containern auf Kurzstrecken-Schiffsverkehr (mindestens die CO₂-Entlastung, möglichst auch eine Abschätzung bei den Schadstoffen und dem Lärm) überschlägig ermittelt und bewertet werden.

Eine forcierte und möglichst umfassende Verlagerung von Verkehren aus dem Seehafen-Hinterland auf Feederschiffe kann gerade auf der Nordrange an die Tatsache anknüpfen, dass etwa die Hälfte der nach Hamburg und Bremerhaven transportierten Container dem Transshipmentsegment⁴ zuzuordnen sind und die angestrebten Destinationen weit überwiegend im Ostseeraum liegen und gut mit Schiffen erreichbar sind. Im Fall des Hamburger Hafens würde durch ein Umladen dieses Segments auf Feederschiffe in Cuxhaven eine Revierstrecke von zweimal fast 70 km eingespart. Nach Beendigung des Ausbaus des Jade-Weser-Ports im Jahre 2011 wird dieser Prognosen zufolge ohnehin einen erheblichen Teil der Transshipment-Container übernehmen.

³ TEN-Projekt Nr. 21: „**Meeresautobahnen Regelmäßige Hochleistungsfährverbindungen zwischen den wichtigsten** Häfen der Union können die Effizienz und Zuverlässigkeit des Güterverkehrs verbessern und durchführbare Alternativen zu überlasteten Landstrecken auf Straßen bieten.“ Vgl. Europäische Kommission: Transeuropäisches Verkehrsnetz. TEN-V – Vorrangige Achsen und Projekte 2005, Brüssel 2005, S. 52 f.

⁴ Bremerhaven 2005 bereits ca. 60% und Hamburg ca. 45% (ISL & Global Insight 2008).

Unsere Empfehlung Nr. 6:

Möglichkeiten und Vorteile einer konsequenten Verlagerung von Hinterlandverkehren auf Short-Sea-Shipping unter besonderer Beachtung der Umweltentlastungspotenziale herausarbeiten. Darstellen, welche infrastrukturellen Voraussetzungen und welche Anreize für die Stärkung eines umweltfreundlichen Kurzstreckenschiffsverkehrs besonders auch im Ostseeraum nötig sind.

Unsere Empfehlung Nr. 7:

Streichung von Projekten wie der A 22, die dem Short-Sea-Shipping zuwider laufen.

5. Ein Ausbau der Seehafen-Hinterlandverbindungen mit dem **Ziel, den südeuropäischen Häfen des Mittelmeers und der Schwarzmeerküste Konkurrenz zu machen**, ist umweltpolitisch negativ zu bewerten:

Der Entwurf des Hafenkonzepts strebt danach, durch Verbesserung lang laufender Hinterlandverbindungen auch den südeuropäischen Häfen Konkurrenz zu machen und auch Transporte nach Norditalien, Ungarn oder den Balkan zu übernehmen. Wegen der Zunahme der Umweltbelastungen durch die Landtransporte und der hohen Kosten für den Ausbau der Kapazitäten führt diese Strategie in die Irre. Statt solcher Umwegfahrten von Ostasien über Nordeuropa sollten hier verkehrsvermeidende Lösungen im Rahmen einer besseren europäischen Kooperation und Arbeitsteilung mit diesen Hafenstandorten unter verstärkter Nutzung der Möglichkeiten des Short-Sea-Shipping angestrebt werden.

Unsere Empfehlung Nr. 8:

Den südeuropäischen Häfen sollen nicht durch Ausbau langlaufender Hinterlandverkehre Konkurrenz gemacht sondern – aus Gründen des Umweltschutzes und der Verkehrsvermeidung – eine europäische Arbeitsteilung mit diesen Seehäfen angestrebt werden.

6. **Steuergeldverschwendung durch Parallelförderung aller Verkehrsträger und Verzicht auf Prioritätensetzung im Seehafen-Hinterland:** Statt einer klaren Prioritätensetzung im Seehafen-Hinterlandverkehr auf die Bahn auf allen längeren Strecken fördert die Bundesregierung Infrastrukturausbauten aller Verkehrsträger parallel oder betreibt mit einigen Projekten sogar eine Politik der Verlagerung auf die Straße.

Entgegen den eigenen Aussagen findet eine integrierte Verkehrsinvestitionspolitik, geschweige denn eine integrierte Verkehrspolitik auch im Hafenkonzept nicht statt. Der Bundesverkehrsminister stellt vollmundig fest: *„Die Investitionspolitik des Bundes ist ein zentraler Eckpfeiler zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. Sie muss aber eingebettet bleiben in eine integrierte Verkehrspolitik, die dem Ziel der Nachhaltigkeit verpflichtet ist. Diesem Anspruch kommen wir mit der Vorlage des nationalen Hafenkonzeptes nach“* (Entwurf Hafenkonzept, S. 8). In Wirklichkeit spiegelt das Nebeneinander der Investitionsvorhaben in den Bereichen Fernstraßenbau, Schienenausbau, Wasserstraßenbau das unverknüpfte Nebeneinander der jeweiligen Fachabteilungen des BMVBS wider. Ein konzeptioneller oder aktiver Politikansatz wird dadurch verhindert. Gerade unter der Prämisse der Nachhaltigkeit sind Priorisierungen der Investitionsvorhaben unverzichtbar.

Der Entwurf des Hafenkonzepts versagt hier gegenüber seinem eigenen Anspruch vollständig, weil er noch nicht einmal bei den lang laufenden Verkehren eine Verlagerung auf die

Bahn anstrebt. Die Containerverkehre nach Österreich oder in die Schweiz mit einem Modal Split Bahn: Straße in einem Verhältnis von jeweils 90:10 Prozent zeigen, was machbar ist. Wo eine klare Zielaussage und eine Reflexion über förderliche Rahmenbedingungen notwendig wäre, fordert das Verkehrsministerium, die Hauptlast des wachsenden Güterverkehrs auf Straße abzuwickeln:

„Die Hauptlast des wachsenden Güterverkehrs wird auf die Straßen zukommen. Hier wird zum Teil mit einer Verdopplung der Anzahl der LKW gerechnet (...). Um die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland nicht durch Engpässe im Verkehrssystem zu beeinträchtigen, muss die Verkehrsplanung dem zukünftigen Güterverkehrswachstum Rechnung tragen“ (Entwurf Hafenkonzept S. 9).

Erfreulich ist dagegen, dass sich die DB AG in ihrem „Masterplan Seehäfen“ mit einem Sofortpaket von 21 Ausbaumaßnahmen die Schienen-Kapazität im Seehafen-Hinterlandverkehr verdoppelt.⁵ Leider enthält der Entwurf des Hafenkonzepts keine eigenständigen Zielaussagen über künftige Schienenverkehrsmengen oder -anteile im Seehafen-Hinterlandverkehr.

Mit einigen Maßnahmen im Entwurf des Hafenkonzepts will der Bundesverkehrsminister sogar gezielt Maßnahmen zur Verlagerung von Hinterlandverkehren auf die Straße fördern. Zum Beispiel mit dem Bau der A 22, die die deutschen Nordseehäfen – aber mit der Weiterführung nach Osten durch die A 20 alle deutschen Nord- und Ostseehäfen – durch eine leistungsfähige Autobahn verbindet oder die A 14 Schwerin – Wittenberge – Magdeburg statt die Container mit dem Ziel Tschechische Republik und in den Balkanraum weit überwiegend auf der Schiene abzuwickeln.

Für eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt insbesondere für einen zweilagigen Transport von Containern mit Abladetiefen von 2 bis 2,2 m durch Großmotorgüterschiffe ist ein weiterer Ausbau der Flüsse weder ökologisch noch ökonomisch vertretbar. Angesichts der bestehenden Kapazitätsreserven im Wasserstraßennetz ist eine naturschonende Sanierung sowie eine Modernisierung von Brücken und Schleusen für den Containertransport sowie Spezialtransporte vollkommen ausreichend. Hinsichtlich der Elbe fehlt im Hafenkonzept die Festlegung der Bundesregierung, dass ein weiterer Ausbau – der vom BUND vehement abgelehnt wird – nicht erfolgen soll. Als Alternative zur Nutzung der Elbe als Wasserstraße muss stattdessen zügig die Modernisierung des Elbe-Seiten-Kanals vorangetrieben werden (insb. Ausbau des Schiffshebewerk Scharnebeck für Großmotorgüterschiffe).

Mit einer forcierten Verlagerungspolitik auf die Schiene muss auch die Lärmsanierung des Schienengüterverkehrs an der Quelle (Umrüstung der alten Graugussklotzbremsen auf Kunststoff-Verbundsohle) einhergehen. Die positiven Ansätze durch Aufstockung der Haushaltsmittel und deren Öffnung für Lärmsanierung an der Quelle müssen aber beschleunigt und verstärkt werden, damit die Lärmsanierung der Güterwagen innerhalb von fünf Jahren durchgeführt und eine konsequente Lärmreduzierung trotz Verkehrszunahme auf der Schiene erfolgt.

Unsere Empfehlung Nr. 9:

Das Hafenkonzept sollte seine Verpflichtung auf eine „integrierte Verkehrs(investitions)politik, die dem Ziel der Nachhaltigkeit verpflichtet ist“ erfüllen und seine Investitionen im Seehafenhinterland strikt nach deren Beitrag zu Nachhaltigkeitszielen priorisieren. Auf Projekte mit negativen Beiträgen ist zu verzichten.

Unsere Empfehlung Nr. 10:

Ein eindeutiger Vorrang bei den Ausbauinvestitionen im Seehafen-Hinterland ist auf die Bahn zu legen. Auf einen weiteren Ausbau der Flüsse für eine Nutzung für den zweilagigen Transport von Containern durch Großmotorgüterschiffe ist zugunsten einer naturschonenden Sanierung sowie einer Modernisierung von Brücken und Schleusen für den Containertransport sowie Spezialtransporte zu verzichten. Statt der Nutzung der Elbe als Wasserstraße sollte zügig die Modernisierung des Elbe-Seiten-Kanals vorangetrieben werden (insb. Ausbau des Schiffshebewerk Scharnebeck für Großmotorgüterschiffe).

Unsere Empfehlung Nr. 11:

Raschere Umsetzung der Schienenlärmsanierung an der Quelle durch konsequente Umrüstung der Bremsen der Güterwagen auf Kunststoffverbundsohle bis 2015, flankiert durch die Einführung lärm-differenzierter Trassenpreise und rechtlicher Lärmemissionsstandards.

7. **Korrektur bisheriger Planungsfehler:** Die Seehafen-Projekte sind bisher nur zum Teil im Bundesverkehrswegeplan oder in Bedarfsgesetzen enthalten und wurden bisher noch keiner übergreifenden Strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen.

Spätestens im Prozess der Erarbeitung des 2008 veröffentlichten „Masterplans Güterverkehr und Logistik“ wurde deutlich, dass der Bundesverkehrswegeplan und die Ausbaugesetze die Seehafenhinterlandverkehre bisher vernachlässigen und eine Umschichtung der Investitionen unter Verzicht oder Zurückstellung anderer Projekte nötig ist.

Der Bundesverkehrsminister versuchte das durch zusätzliche Maßnahmen zu korrigieren. Das Mautmehreinnahmenprogramm vom 17.12.2008 enthält zahlreiche Projekte zu den Seehäfen. Der Entwurf des Hafenkonzepts bezieht sich auf den Bundesverkehrswegeplan und den Investitionsrahmenplan: *„Der Bund hat sich dieser Verantwortung im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 gestellt, in den eine „Prioritätenliste“ mit 15 Küstenländer übergreifenden Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenprojekten zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen aufgenommen wurde. Insgesamt ist dafür im Investitionsrahmenplan 2006 – 2010 eine Summe von 5,1 Mrd. € vorgesehen.“* (Entwurf Hafenkonzept S. 7)

Die folgende Übersicht zeigt aber, dass die im Entwurf des Hafenkonzepts zusammengestellten Infrastrukturinvestitionen über 10 Mrd. Euro umfassen. Die Straßeninvestitionen im Seehafen-Hinterland sind doppelt so hoch wie der Schiene.

Infrastrukturprojekte im Hafenhinterlandverkehr

Projekt	Finanzbedarf Bund in Mio. Euro
I. Schiene	nach IRP2010
Y-Trasse (NBS/ABS Hamburg/Bremen - Hannover)	1.280,5
ABS Hamburg - Lübeck - Travemünde	402,9
ABS Rostock - Berlin	200,0
ABS Oldenburg - Wilhelmshaven/Langwedel - Uelzen	190,3
ABS Stelle - Lüneburg	229,6
ABS Berlin - Pasewalk - Stralsund	200,0
ABS Lübeck/Hagenow Land - Rostock - Stralsund (VDE 1)	509,9
Summe I.	3.013,2
II. Wasserstraße	nach IRP2010
Fahrinnenanpassung Unter- und Außenelbe	266,1
Fahrinnenanpassung Unter- und Außenweser	52,0
Schleusen Elbe-Lübeck-Kanal	180,0
Ausbau der Mittelweser	159,0
Summe II.	657,1
III. Straße	nach BVWP2003
Ausbau A1 (Hamburg - Wuppertal)	1.459,1
Ausbau A7 (AD Bordesholm - Göttingen)	1.219,1
Neubau A 14 (Schwerin - Magdeburg)	630,8
Weiterbau A 20 (Lübeck (A 1) nach Stade (A 26))	881,8
Weiterbau (A 21 Kiel - Stolpe & Ortsumfahrung Hamburg)	376,8
Neubau A 22	844,1
Neubau A 39 (Lüneburg – Wolfsburg)	437,0
Neubau A 252 (Hafenquerspange/ Südtangente Hamburg)	475,3
Neubau A 281 Eckverbindung Bremen	268,5
Summe III.	6.592,5
Gesamtsumme I. bis III.	10.262,8

(Investitionen der Länder sind hier nicht enthalten, auch nicht Kostensteigerungen).

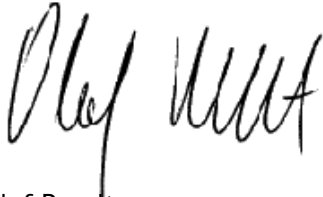
Unsere Empfehlung Nr. 12:

Durchführung einer standortübergreifenden Strategischen Umweltprüfung (SUP) unter Einbeziehung ihrer Wirkungen auf andere Verkehrsträger und von Projektalternativen für die vom Bund finanzierten großen Vorhaben mit erheblichen Umweltauswirkungen.

Abschließend verweisen wir auf die beigegefügte gutachtliche Stellungnahme von Umwelt Media Consult vom 20. März 2009 zum „Nationalen Hafenkonzepts“. Wir schließen uns der dortigen Detailanalyse und der gemachten Schlussfolgerungen an und bitten ebenso wie bei diesem Schreiben um Berücksichtigung bei der anstehenden Überarbeitung des Hafenkonzept-Entwurfs.

Hierüber bitten wir zu gegebener Zeit durch Neuvorlage unterrichtet zu werden. Für Nachfragen, weitere Erläuterungen oder Gespräche stehen wir während der Überarbeitung gern zur Verfügung.

Berlin, 25. März 2009



Olaf Bandt
Direktor Politik und Kommunikation
des BUND



Dr. Christine Kolmar
Geschäftsleitung Öffentlichkeitsarbeit
und Politik des WWF

Kontakt beim BUND:
Dr. Werner Reh
Leiter Verkehrspolitik
BUND e.V. Bundesgeschäftsstelle
Am Köllnischen Park 1
10171 Berlin
Tel.: 030 27586435
Mail: werner.reh@bund.net

Kontakt beim WWF:
Beatrice Claus
Naturschutz und Raumplanung
WWF Deutschland
Hongkongstr. 7
20457 Hamburg
Tel.: 040 530200119
Mail: claus@wwf.de

1 Anlage