

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

28. April 2009

Hei/St/III-1/9

IZBE-Symposium
**„Der Masterplan Güterverkehr und Logistik – Antwort auf
die Herausforderungen des europäischen
Schienengüterverkehrs ?“**

am 28. und 29. April 2009 in Leipzig

**Beitrag von Klaus Heitmann,
Hauptgeschäftsführer des ZDS**
**„Der Masterplan Güterverkehr und Logistik – Lösungsan-
satz für den boomenden Seehafenhinterlandverkehr ?“**

Gliederung:

1. Einleitung
2. Masterplan Güterverkehr und Logistik
3. Seeverkehrsprognose 2025
4. Maßnahmen des Masterplans zur Stärkung des Seehafenhinterlandverkehrs
 - 4.1 Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten
 - 4.2 Förderung des Kombinierten Verkehrs
 - 4.3 Nationales Hafenkonzzept
5. Optimierung von Transitverkehren
6. Zusammenfassung

- Chart 1 -

1. Einleitung

Sehr verehrte Damen und Herren,

gern habe ich es übernommen, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob der Masterplan Güterverkehr und Logistik einen Lösungsansatz für das prognostizierte Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs bietet.

- Chart 2 -

Lassen Sie mich eingangs einige generelle Bemerkungen zum Masterplan machen und danach kurz auf die Seeverkehrsprognose 2025 vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise eingehen.

Ich möchte mich dann mit einzelnen Maßnahmen des Masterplans befassen, die für den Seehafenhinterlandverkehr von Bedeutung sind, und mich dabei auf den Schienengüterverkehr beschränken. Zum Schluss werde ich die Frage beantworten, ob dem Umschlagwachstum in den deutschen Seehäfen im Masterplan Rechnung getragen wird.

2. Masterplan Güterverkehr und Logistik

- Chart 3 -

Mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik liegt erstmals ein Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung des Logistikstandortes Deutschland vor.

Wir haben uns an seiner Erarbeitung beteiligt und unser Präsident, Detthold Aden, hat als Partner der Mobilitätsoffensive des Bundesverkehrsministers die Arbeiten begleitet.

Angesichts kritischer Äußerungen aus der Wirtschaft zum Entwurf des Masterplans hatte sich der ZDS in einer gemeinsamen Erklärung mit acht weiteren Verbänden im Mai 2008 für die Verabschiedung des Masterplans im Bundeskabinett eingesetzt.

Dabei haben wir deutlich gemacht, dass der Entwurf des Masterplans bei Optimierungsbedarf in einzelnen Punkten eine gute Grundlage für weitere Schritte zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland darstellt.

3. Seeverkehrsprognose 2025

Die deutsche Hafenwirtschaft ist als bedeutender Teil der Logistikwirtschaft unseres Landes eine Wachstumsbranche.

- Chart 4 -

2007 wurde im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung für das Jahr 2025 vorgelegt.

Die Seeverkehrsprognose kommt dabei zu dem Ergebnis, dass der deutsche Seegüterumschlag bis 2025 gegenüber 2004 um das Zweieinhalbfache auf rund 760 Mio. t wachsen wird.

Dabei wird sich der Containerumschlag auf 45,3 Mio. TEU mehr als vervierfachen und sich der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in den deutschen Ostseehäfen auf 71,7 Mio. t fast verdreifachen.

Entsprechende Steigerungsraten sind im Hinterlandverkehr zu erwarten. Nach der Prognose wird der Hinterlandverkehr von 195 Mio. t in 2004 auf 451 Mio. t in 2025 steigen. Auch hier wird sich das Aufkommen somit mehr als verdoppeln.

Nun hat die aktuelle Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise auch den Umschlag in den deutschen Seehäfen erfasst.

2008 wurde allerdings nochmals ein Rekordergebnis erzielt. Dabei nahm der Gesamtumschlag um knapp 2% auf 320 Mio. t zu.

- Chart 5 -

Angesichts des aktuellen Rückgangs der Auslandsnachfrage wird 2009 allerdings ein schwieriges Jahr.

Die Seehafenbetriebe spüren deutlich den Rückgang des Welthandels.

Das Wachstum wird sich daher verlangsamen.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass der Wachstumspfad unserer Seehäfen nachhaltig beeinträchtigt wird.

Die fundamentalen Voraussetzungen für die weitere Zunahme des Seeverkehrs, besonders des Containerverkehrs, werden sich nicht ändern.

Die Globalisierung mit ihrer weltweiten Arbeitsteilung wird sich fortsetzen.

Die Wege der internationalen Warenströme werden sich strukturell nicht ändern. Auch weiterhin werden 90% des Welthandels über See befördert.

Die Seehäfen bleiben daher wichtige Drehscheiben im Welthandel.

- Chart 6 -

Die Wachstumspause muss daher planerisch und finanzpolitisch genutzt werden, die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen.

Deutschland ist die Logistkdrehscheibe Europas. Wenn wir diese Position halten wollen, brauchen wir leistungsfähige Hinterlandverbindungen, die dem Bedarf gerecht werden.

Nur bei Beseitigung der Engpässe im Hinterlandverkehr können die Wachstums- und Beschäftigungschancen der deutschen Seehäfen künftig genutzt werden.

Welche Maßnahmen sieht der Masterplan Güterverkehr und Logistik zur Stärkung des Seehafenhinterlandverkehrs nun im Einzelnen vor ?

4. Maßnahmen des Masterplans zur Stärkung des Seehafenhinterlandverkehrs

Nach dem Masterplan ist es angesichts des erheblichen Verkehrswachstums und der knappen Haushaltsmittel das vordringliche Ziel der Bundesregierung,

die Effizienz unseres Verkehrssystems zu erhöhen und die vorhandenen Kapazitäten bestmöglich auszuschöpfen.

Dabei misst die Bundesregierung im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts den Seehäfen als zentrale Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern große Bedeutung bei.

4.1 Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten

Nach dem Masterplan sollen vorrangigen diejenigen Verkehrswege und Verkehrsknoten ausgebaut werden, auf denen bereits heute Kapazitätsengpässe bestehen.

Im Masterplan werden in diesem Zusammenhang ausdrücklich Hafenhinterlandverbindungen erwähnt.

Um dem künftigen Ausbaubedarf und dem steigenden Erhaltungsaufwand für die Bestandsnetze Rechnung zu tragen, hat die Bundesregierung die Investitionsmittel des Bundes für die Verkehrsinfrastruktur deutlich aufgestockt.

- Chart 7 -

Für 2009 und 2010 stehen danach jeweils rund 12 Mrd. € zur Verfügung.

Zudem wurden die Mittel für die bahnseitige Anbindung der Seehäfen im Rahmen eines Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr um insgesamt 255 Mio. € bis 2011 aufgestockt.

Von den 12 Mrd. € entfallen allerdings jeweils 1 Mrd. € auf die Lkw-Mauterhöhung und die beiden Konjunkturpakete I und II.

Die notwendige Verstetigung der Investitionsmittel für den Ausbau der Verkehrswege ist damit nicht erreicht. Nach 2010 stehen voraussichtlich wieder deutlich weniger Mittel zur Verfügung.

Daher ist es wichtig, die Plafondierung aufzuheben, damit die Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut ohne gleichzeitige Absenkung des Steueranteils für Investitionen zur Verfügung stehen.

Auch das Jährlichkeitsprinzip für Investitionen in die Bundesverkehrsinfrastruktur muss aufgehoben werden.

Wir begrüßen, dass nach dem Masterplan die Bedarfspläne bzw. Investitionsplanungen für Straßen, Schienen und Wasserstraßen überprüft und gegebenenfalls an die veränderte Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung angepasst werden sollen.

Mit der Bedarfsplanprüfung sollte unmittelbar begonnen werden, damit dem Parlament 2010 ein Bericht vorgelegt und die ggfls. erforderliche Anpassung der Bedarfspläne rechtzeitig eingeleitet werden kann.

Durch die aktuellen Konjunkturpakete hat sich die Überprüfung der Bedarfspläne offensichtlich etwas verzögert.

Vor dem Hintergrund der Seeverkehrsprognose 2025 ist der Ausbau der Seehafenanbindungen noch dringlicher geworden.

- Chart 8 -

Dabei haben im Schienenbereich folgende Hinterlandprojekte Priorität:

- Aus- und Neubaustrecke Hamburg/Bremen-Hannover (Y-Trasse)
- Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck
- Ausbau der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven/Langwedel-Uelzen
- dreigleisiger Ausbau der Strecke Stelle-Lüneburg
- Schienenknoten Bremen
- Schienenknoten Hamburg
- Schienenknoten Hannover

- Ausbaustrecke Rostock-Berlin
- Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund
- Ausbaustrecke Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund.

Von diesen Projekten sind nur die Elektrifizierungsarbeiten auf der Strecke Hamburg-Lübeck abgeschlossen. Alle übrigen Projekte stehen noch aus.

Vom notwendigen Investitionsvolumen für die Schienenhinterlandanbindungen in Höhe von insgesamt 2,4 Mrd. € sind 2 Mrd. € noch nicht mit einer Finanzierungsvereinbarung hinterlegt.

- Chart 9 -

Wir begrüßen, dass aus den Mautmehreinnahmen in den Jahren 2009 bis 2012 in Höhe von 3,1 Mrd. € auch zwei Schienenhinterlandprojekte mitfinanziert werden sollen:

- ABS Stelle-Lüneburg (Neubau 3. Gleis)
- NBS/ABS Hamburg/Bremen-Hannover (Planung der Y-Trasse).

Auch die Konjunkturpakete I und II sehen ein Schienenprojekt zur Verbesserung der Seehafenanbindungen vor:

- ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (durchgehend zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung).

Bei den Schienenprojekten kann der Bund sofort Planungs- und Investitionsmittelsätze für die DB AG verstärken.

Leider hat der Bund für Hinterlandprojekte von dieser Möglichkeit im Rahmen seiner Konjunkturpakete I und II nur in einem geringen Umfang Gebrauch gemacht.

Auch der Ausbau regionaler Schieneninfrastruktur im Hinterlandverkehr sollte vom Bund gefördert werden. Dies wäre kostengünstig und effizient. Laut Wis-

senschaftlichem Dienst des Deutschen Bundestages hat der Bund diese Möglichkeit.

Im Schienenhinterlandverkehr muss also noch viel investiert werden, um die Kapazitäten bedarfsgerecht auszubauen.

Während für die Y-Achse erste Planungsmittel zur Verfügung gestellt werden, ist die Betuwe-Linie bereits seit einiger Zeit in Betrieb.

Um Wettbewerbsnachteile gegenüber den Westhäfen zu vermeiden, wäre die gleichzeitige Inbetriebnahme beider Projekte erforderlich gewesen.

Positiv ist jedoch zu bewerten, dass der Masterplan vorsieht, durch gezielte Engpassbeseitigung insbesondere bei der Schiene eine stärkere Trennung der unterschiedlichen Verkehre auf hochbelasteten Strecken zu erreichen.

Wir begrüßen, dass durch Entmischung die Durchlässigkeit erhöht werden soll.

4.2 Förderung des Kombinierten Verkehrs

Mit dem Masterplan verfolgt die Bundesregierung das Ziel, deutlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Dabei haben wir die Maßnahme begrüßt, die Mittel für den Kombinierten Verkehr aufzustocken.

- Chart 10 -

Die Fördermittel für den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs sind danach von bisher jährlich 62,5 Mio. € auf jährlich 115 Mio. € aufgestockt worden.

Zusätzlich stehen für die Förderung von Gleisanschlüssen jährlich 32 Mio. € zur Verfügung.

Außerdem begrüßen wir die Weiterentwicklung von Umschlagstechniken und Organisation im Kombinierten Verkehr.

Danach wird eine Förderrichtlinie zur Unterstützung von Pilotprojekten eingeführt, die der Weiterentwicklung innovativer Umschlagstechniken im Kombinierten Verkehr dienen.

Nach dem Masterplan wird sich die Bundesregierung auch auf europäischer Ebene für faire Wettbewerbsbedingungen einsetzen.

Wir halten dies dringend für erforderlich, zumal die Trassenpreise in Deutschland doppelt so hoch wie in den Niederlanden sind.

- Chart 11 -

Sie liegen derzeit in Deutschland im Durchschnitt bei 2,40 € je Zugkilometer gegen 1,15 € je Zugkilometer in den Niederlanden.

Auf der Betuwe-Linie beträgt der Trassenpreis zwar 1,41 € je Zugkilometer. Die Entgelte sollen allerdings erst 2012 schrittweise auf 2,33 € je Zugkilometer angehoben werden.

4.3 Nationales Hafenkonzzept

- Chart 12 -

Der Masterplan sieht außerdem vor, ein Nationales Hafenkonzzept vorzulegen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Deutschland zu erhöhen und die Anbindungen dieser Verkehrsdrehscheiben an das überregionale Verkehrsnetz zu verbessern.

Im Masterplan wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindungen mit den Wirtschaftszentren Deutschlands zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft gehören.

Inzwischen hat das Bundesverkehrsministerium den Entwurf eines Nationalen Hafenkonzpts vorgelegt, der von uns grundsätzlich begrüßt wird.

Besonders begrüßen wir, dass der Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und –knoten ein Schwerpunkt des Hafenkonzpts ist.

Während nach dem Entwurf des Hafenkonzpts beim Ausbau der Seehafenanbindungen der Bund nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses unverzüglich mit den entsprechenden Baumaßnahmen zu den Fahrrinnenanpassungen beginnen wird, fehlt bei den Hinterlandprojekten allerdings eine derart klare Aussage.

Auch diese Projekte sollten in den Planungen für den Bundeshaushalt abgesichert werden.

Im Hafenkonzpt muss daher klargestellt werden, dass der Bund auch bei diesen Projekten nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses unverzüglich mit den Bauarbeiten beginnen wird.

Vom Nationalen Hafenkonzpt erwarten wir insgesamt eine weitere Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland und einen zeit- und bedarfsgerechten Ausbau seiner Hinterlandanbindungen.

5. Optimierung von Transitverkehren

- Chart 13 -

Der Masterplan sieht allerdings auch die Optimierung von Transitverkehren vor.

Auf europäischer Ebene sollen Möglichkeiten ausgelotet werden, wie Transitverkehre optimal gestaltet werden können.

Hierzu wird die Bundesregierung das Thema – unter Wahrung der Interessen des Wirtschafts- und Hafenstandortes Deutschland – auf die europäische Agenda bringen.

Der ZDS hat darauf hingewiesen, dass die deutschen Seehäfen bedeutende Schnittstellen des internationalen Güterverkehrs sind.

Ein großer Teil des Außenhandels europäischer Nachbarländer wird über deutsche Seehäfen abgewickelt.

Sie erfüllen damit wichtige Transitfunktionen als Nahtstellen der zentraleuropäischen Verkehrsdrehscheibe Deutschland und als Knoten transeuropäischer Verkehrsnetze.

Bei der Abwicklung dieser Transitverkehre findet erhebliche Wertschöpfung in deutschen Seehäfen sowie im Zu- und Ablaufverkehr auf der Schiene durch Eisenbahnverkehrsunternehmen statt, an denen deutsche Hafenunternehmen beteiligt sind.

Die deutschen Seehäfen sind damit in einem erheblichen Ausmaß von der Abwicklung von Transitverkehren abhängig.

Diese Verkehre dürfen nicht zur Disposition gestellt werden.

Wir lehnen dirigistische Maßnahmen zur Verkehrslenkung strikt ab und sprechen uns für marktwirtschaftliche Lösungen aus.

Allein diese Maßnahmen sind auf EU-Ebene umsetzbar.

Zur Optimierung von Transitverkehren wird das Bundesverkehrsministerium nach dem Masterplan eine Studie anfertigen lassen.

Der ZDS ist gern bereit, sich aktiv an der Erstellung der Studie zu beteiligen.

Erst auf Basis dieser Erkenntnisse sollte eine Diskussion auf europäischer Eben stattfinden.

Wir begrüßen, dass der Masterplan im diesem Zusammenhang auch Maßnahmen zur Lärminderung bei der Schiene und die Einrichtung eines Förderprogramms zur Einsatz moderner Technologien zur Lärminderung bei Schienenfahrzeugen vorsieht.

6. Zusammenfassung

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

lassen Sie mich abschließend meine Ausführungen wie folgt zusammenfassen:

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik enthält eine Reihe von Maßnahmen zur Stärkung des Seehafenhinterlandverkehrs, wie der verstärkte Ausbau von Verkehrsachsen und –knoten, die Förderung des Kombinierten Verkehrs und die Erstellung eines Nationalen Hafenkonzpts.

- Chart 14 -

Wir begrüßen, dass dem prognostizierten Umschlagwachstum in den deutschen Seehäfen im Masterplan damit Rechnung getragen wird.

Der Masterplan ist aus unserer Sicht allerdings nicht ausreichend mit finanziellen Mitteln zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ausgestattet.

Zwar stehen für 2009 und 2010 jeweils rund 12 Mrd. € an Finanzmitteln zur Verfügung, wobei jeweils 1 Mrd. € auf die Lkw-Mauterhöhung und die beiden Konjunkturpakete I und II entfallen.

Dennoch ist vom notwendigen Investitionsvolumen für die Schienenhinterlandanbindungen in Höhe von insgesamt 2,4 Mrd. € bisher nur ein geringer Teil mit einer Finanzierungsvereinbarung hinterlegt.

Wir hoffen, dass die vorgesehene Überprüfung der Bedarfspläne zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dazu führen wird, dass unsere Projekte zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen zusätzliche Priorität erhalten und in den Planungen für den Bundeshaushalt abgesichert werden, um sie zeit- und bedarfsgerecht zu realisieren.

Insgesamt begrüßen wir den Masterplan als ein Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung des Logistikstandortes Deutschland.

Entscheidend für seinen Erfolg ist jetzt eine möglichst schnelle Umsetzung der einzelnen Maßnahmen.

Wo immer dies notwendig und sinnvoll ist, sind wir gern bereit, uns konstruktiv in den Umsetzungsprozess einzubringen.