

Eckpunktepapier zum Parlamentarischen Abend „Zukunft gestalten – Seehafenanbindungen ausbauen. Wohin steuert Schwarz-Rot?“ am 18.2.2014

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Entwicklungsfähigkeit einer Volkswirtschaft von herausragender Bedeutung. Dies gilt für den Wirtschaftsstandort Norddeutschland mit seinen Seehäfen ganz besonders. Die land- und seeseitige Erreichbarkeit der Seehäfen, die wichtige Schnittstellen für den internationalen Warenverkehr darstellen, ist für die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten deutschen im- und exportorientierten Wirtschaft elementar und ein entscheidender Standortfaktor im globalen Wettbewerb. Weltweit werden mehr als 90 Prozent des internationalen Warenverkehrs über den Seeweg transportiert, mehr als 50 Prozent des gesamten seewärtigen deutschen Außenhandels werden über deutsche Seehäfen abgewickelt. Damit sind die Erreichbarkeit der Häfen an Nord- und Ostsee und ein anforderungsgerechter Ausbau der Hinterlandanbindungen sowohl für die Hafenwirtschaft als auch für die Hafenkunden von herausragender Bedeutung.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) bildet eher das Wünschbare als das Machbare ab: Mehr als 50 Prozent der im vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 vorgesehenen Infrastrukturprojekte werden bis zur Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2015) voraussichtlich nicht realisiert. Darunter sind auch zahlreiche Projekte der sogenannten „Ahrensburger Liste“, die die aus Sicht der norddeutschen Wirtschaft und der Küstenländer prioritären Maßnahmen enthält. Die Hauptursachen hierfür liegen zum einen in der unzureichenden Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und zum anderen in Planungs- und Akzeptanzproblemen. Darüber hinaus wurde gerade in jüngster Vergangenheit der akute Handlungsbedarf bei der Instandhaltung der Infrastruktur offenkundig (marode Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal, gravierende Schäden an der Rader Hochbrücke usw.).

Die im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode ausgehandelten Eckpunkte für die Hafen- und Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung sind grundsätzlich zu begrüßen und tragen der Tatsache Rechnung, dass nur ein Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik zu einer leistungsfähigeren Verkehrsinfrastruktur führen kann. Vor dem Hintergrund der vorliegenden Seeverkehrsprognose 2030, wonach sich der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen bis 2030 nahezu verdoppeln wird, fordern ZDS und IHK Nord den Ausbau der Seehafenanbindungen nach Maßgabe folgender Eckpunkte:

- **Nationales Prioritätenkonzept konsequent umsetzen:** Die vorgesehene Entwicklung eines „Nationalen Prioritätenkonzeptes“ für alle Verkehrsträger bei Neu- und Ausbaumaßnahmen ist uneingeschränkt zu begrüßen. Hierbei sind schwerpunktmäßig die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen auf der Basis der Projekte der „Ahrensburger Liste“ zu berücksichtigen. Diese Projekte müssen aufgrund ihrer besonderen, länderübergreifenden Bedeutung für den Außenhandelsstandort Deutschland im BVWP 2015 gesondert ausgewiesen und als „Vordringlicher Bedarf Plus“ aufgenommen werden. Bislang sind von den 24 Maßnahmen der „Ahrensburger Liste“, die ein abgestimmter Prioritätenkatalog der norddeutschen Küstenländer und der norddeutschen Wirtschaft ist, nur zwei Projekte realisiert.

- **Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht und zukunftsorientiert finanzieren:** Die vorgesehenen zusätzlichen Mittel für dringend notwendige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (1,25 Mrd. Euro p.a.) sind zu begrüßen, vor dem Hintergrund des ermittelten zusätzlichen Bedarfs gemäß Bodewig-Kommission (Defizit von 7,2 Mrd. Euro p.a. allein für Instandhaltung und nachholende Sanierung) allerdings vollkommen unzureichend. Eine anforderungsgerechte Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur ist nur durch höhere und dauerhafte Finanzierungslinien beim Verkehrsetat darstellbar. Grundsätzlich ist ein stärker integriertes Planungs- und Finanzierungskonzept erforderlich und keine Infrastrukturpolitik nach Kassenlage; die vorgesehene überjährige Mittelbereitstellung ist daher zu begrüßen.
- **Erhaltung der Verkehrsnetze vordringlich berücksichtigen:** Die bestehende Verkehrsinfrastruktur hatte in den letzten Jahren einen erheblichen Substanzverzehr zu verzeichnen. Die Strategie, Erhalt und Sanierung gegenüber Neu- und Ausbau Vorrang einzuräumen, ist daher - unter Berücksichtigung des Nationalen Prioritätenkonzeptes - uneingeschränkt zu begrüßen. Ein wichtiges Projekt ist hierbei die Sicherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals. Der relative Wettbewerbsvorteil der deutschen Seehäfen für die Ostseeverkehre kann nur mit einem leistungsfähigen Nord-Ostsee-Kanal aufrechterhalten werden. Insbesondere für die anforderungsgerechte Ertüchtigung der Schleusenammern ist ein konkreter Zeit- und Maßnahmenplan mit voraussichtlichem Investitionsmittelbedarf vorzulegen.
- **Nationales Hafenkonzert mit Bundesverkehrswegeplan 2015 und nationalem Prioritätenkonzept verzahnen:** Die vorgesehene Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkonzertes mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen weiter zu stärken, ist uneingeschränkt zu begrüßen. Zu begrüßen ist ebenfalls die vorgesehene Verzahnung mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015. Dabei sollte das Nationale Hafenkonzert zudem mit dem vorgesehenen Prioritätenkonzept verbunden und die daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der see- und landseitigen Anbindung der Seehäfen mit verbindlichen Finanzierungsplänen hinterlegt werden.
- **Verkehrsinfrastrukturberichte mit Handlungsprogramm verknüpfen:** Die geplante regelmäßige Vorlage von Verkehrsinfrastrukturberichten, die den Zustand der Bundesverkehrswege transparent machen sollen, ist zu begrüßen. Die Berichte sollten mit verbindlichen Zielen für den Netzzustand und die Netzkapazität verknüpft werden. Nur auf dieser Basis lassen sich aus den Zustandsberichten klare Zeit- und Maßnahmenpläne für notwendige Instandhaltungsmaßnahmen ableiten.
- **Planungsverfahren für Bundesverkehrswege beschleunigen:** Neben den anhaltenden Finanzierungsengpässen sind insbesondere Neu- und Ausbaumaßnahmen zunehmend durch übermäßig lange Planungszeiträume und Akzeptanzprobleme gekennzeichnet. Die vorgesehene stärkere Beteiligung der Öffentlichkeit bei der verkehrsträgerübergreifenden Netzplanung darf nicht zu einer weiteren Verzögerung der Projekte führen. Zur Absicherung der langfristigen Handlungsfähigkeit sollte die Entscheidung über ein Verkehrsprojekt bei den demokratisch legitimierten Parlamenten liegen. Allerdings sollte die Öffentlichkeit bereits im Vorfeld der Projekte informiert und konsultiert werden.

Herausgeber und Copyright – Februar 2014

IHK Nord - Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Industrie- und Handelskammern e.V. / Adolphsplatz 1/ 20457 Hamburg /
 Telefon: 040 36 13 8-459 / Telefax: 040 36 13 8-553 / Internet: www.ihk-nord.de
 ZDS - Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. / Am Sandtorkai 2 / 20457 Hamburg / Telefon: 040 366 203/04 /
 Telefax: 040 366 377 / Internet: www.zds-seehaefen.de