

**Kontakt:**

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.  
Ernst-Reuter-Haus, Straße des 17. Juni 114  
10623 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70  
Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53  
info-boeb@binnenhafen.de  
www.binnenhafen.de

# BÖB-Argumentationspapier für ein Nationales Hafenkonzert

(Stand 25.9.2008)

## Ausgangssituation

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist offiziell in die Beratungen für ein Nationales Hafenkonzert eingestiegen. Im Rahmen der Erarbeitung wird ein „Strukturierter Dialog“ angestrebt, beteiligt werden: Bund – Länder – Kommunen – Hafengewirtschaft (See- und Binnenhäfen). Der von Bundesminister Wolfgang Tiefensee vorgelegte Masterplan Güterverkehr und Logistik trifft in Kapitel A7 Aussagen zur Notwendigkeit eines Nationalen Hafenkonzertes. Die Erarbeitung des Konzertes dient nach dem Verständnis des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) der konkreten Maßnahmendefinition im Bereich von (Binnen-)schifffahrt und (Binnen-)häfen aus dem Masterplan. Zur Stärkung des Hafenstandortes Deutschland wird das BMVBS ein Nationales Hafenkonzert ausarbeiten. Das geplante Konzept wird

1. eine Bestandsaufnahme zur gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der See- und Binnenhäfen,
2. Ziele und Handlungserfordernisse für die beteiligten Akteure und
3. durch Bund, Länder, Kommunen, Hafengewirtschaft und Gewerkschaften umzusetzende Maßnahmen enthalten.

Es werden spezifische Maßnahmen für die Bewältigung der erkannten Herausforderungen entwickelt, die nicht nur den Bund, sondern auch die Länder, die Kommunen, die See- und Binnenhafengewirtschaft und die Gewerkschaften in die Pflicht nehmen. Das Nationale Hafenkonzert hat drei Hauptziele:

1. Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern,
2. Beschäftigung sichern und neue Arbeitsplätze schaffen,
3. Umwelt und Klima schützen.

Herausforderungen haben wir in folgenden Bereichen identifiziert:

1. Kapazitätsengpässe durch zunehmendes Wachstum
  - a in den Seehäfen,
  - b seewärtigen Zufahrten,
  - c Hinterlandanbindungen,
  - d bei der Abfertigung von Containerbinnenschiffen in den Seehäfen,
  - e bei der Ausstattung der Binnenhäfen,
  - f bei der wasserseitigen und landseitigen Anbindung der Binnenhäfen,
  - g zunehmende Transitverkehre.



2. Verschärfung des Wettbewerbs
  - a Stärkerer internationaler Wettbewerb zwischen den Häfen,
  - b Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene,
  - c Abwehr äußerer Gefahren,
  - d föderale Strukturen.
  
3. Neue Anforderungen der Wirtschaft an die Logistik
  - a Wachsende Container- und RoRo-Verkehre,
  - b neue Anforderungen der Industrie,
  - c Änderungen in der Logistikkette (Optimierung),
  - d überproportionale Nachfrage nach multimodalen Transporten,
  - e unzureichende informationstechnologische Vernetzung der Logistikketten.
  
4. Mangel an qualifizierten Fachkräften
  - a Mangel an Facharbeitern, Nautikern und Logistikern in der gesamten Logistikbranche,
  - b wachstumsbedingter zunehmender Bedarf an Fachkräften,
  - c neue Anforderungen an die Qualifikation von Hafenbeschäftigten.
  
5. Umwelt und Klimaschutz
  - a Schadstoff- und Lärmemissionen,
  - b wachsender Raumbedarf der Häfen,
  - c Belastung der Bevölkerung durch zunehmenden Güterverkehr im Hinterland,
  - d Verschlickung der Häfen.
  
6. Sicherheit und Abwehr äußerer Gefahren

### Vorgehen

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen positioniert sich im Thema gemeinsam über die Beratungen in den einzelnen (regionalen) Arbeitsgemeinschaften unter folgendem übergeordneten Ansatz.



### Grundsätzliche Bewertung

Zunächst ist festzuhalten, dass nationale Hafenpolitik nicht losgelöst von der dazu gehörigen Verkehrsinfrastruktur betrachtet werden kann. Häfen als Schnittstellen aller Landverkehrsträger benötigen eine optimale Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur.

Dabei ist festzustellen, dass sich ein Nationales Hafenkonzept nicht nur auf den Seehafenhinterlandverkehr beschränken und reduzieren darf, sondern dass das System Wasserstraße als wichtiger Bestandteil kontinentaler Verkehrsströme betrachtet werden und das ganze Thema daher in einen gesamteuropäischen Kontext gestellt werden muss. Ein Nationales Hafenkonzept wird deshalb verstanden als ein Konzept zur Ausschöpfung/Steigerung der Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße (mit See- und Binnenhäfen und Wasserstraßen sowie deren Anschluss an die anderen Verkehrsträger).

Angesichts der sich verändernden (umwelt-)politischen Rahmenbedingungen, dem Streben nach einer übergeordneten Nachhaltigkeitsstrategie (auch) für den Verkehr bedeutet dies im Sinn und in Anerkennung des Planco Gutachten „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße“ die optimale Nutzung des Systems Wasserstraße bis an seine Grenzen.

Zur Erreichung dieses Oberziels bedient sich der BÖB der Ergebnisse des Handlungskonzeptes des Forums Binnenschifffahrt und Logistik aus dem Jahr 2005, richtet diese auf die spezifischen Anforderungen an ein Hafenkonzept aus und stellt im Folgenden die in den Diskussionen mit den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen vorgebrachten Argumente der einzelnen Mitglieder systematisch zusammen, die die optimale Ausnutzung des Systems Wasserstraße behindern. Die (Vorschläge zur) Beseitigung der entsprechenden Tatbestände haben Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Systems und dient somit unmittelbar der Erreichung der weiteren Ziele des Nationalen Hafenkonzeptes, der Stärkung der Leistungsfähigkeit des Systems zur Erzielung von Wachstums und neuer Beschäftigung.

Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit hat Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des gesamtlogistischen Systems. Auf eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit (der Häfen untereinander) im Sinn einer Steuerung wird verzichtet.



## Generelle Anforderungen

### Ad 1: Kapazitätsengpässe durch zunehmendes Wachstum

Das größte Potential bei der Bewältigung der Mengenzuwächse hat das Binnenschiff. In den deutschen Seehäfen wird das Binnenschiff noch immer benachteiligt. Die Umschlagsgeräte der Containerterminals sind auf den Seeverkehr ausgerichtet. Dies wirkt sich gerade im dynamischen Containerverkehr durch fehlende spezialisierte Abfertigungsmöglichkeiten an den Seeterminals, aber auch bei den eingeschränkten Abfertigungszeiten und -stellen des Zolls aus.

Um eine Gleichbehandlung aller Versträger in den Seehäfen zu erreichen müssen Dedicated Terminals und flexiblere Abfertigungszeiten der Zollstellen eingerichtet werden.

### Ansatzpunkte sind

- Terminals in den Seehäfen
  - Benachteiligung der Binnenschifffahrt an den Terminals
  - Umschlagsgerät auf Seeverkehr ausgerichtet
  - Keine Dedicated Terminals
  - Best Practice/Technologietransfer Binnen-/Seehafen
- Eingeschränkter 24-Stunden-Betrieb in den Terminals der Binnenhäfen
  - Gewerkschaften
  - Gemeindeordnung
- Der Revitalisierung von Flächen stehen gegenüber
  - Steigende Forderungen nach Ausgleichsflächen
  - Renaturierungsbestrebungen auf Brachen
  - Lärmkontingentierung im Gesamthafengebiet

Den Investitionen in Umschlagstechnik der deutschen (sowie niederländischen und belgischen) Seehäfen der „Nordrange“ stehen unzureichend abgestimmte Investitionsmittel im Hinterland gegenüber. „Angesichts eines erkennbar bestehenden Entwicklungsrückstandes in Bezug auf Umschlagsanlagen und den Zugang zu Wasserstraßen“ (...) schlägt das Europäische Entwicklungsprogramm NAIADES Unterstützungsmaßnahmen für Marktsegmente mit Wachstumspotenzial vor.



Dabei werden Raumplanungs- und Wirtschaftsstrategien auf föderaler, regionaler und lokaler Ebene für erforderlich gehalten, um zu gewährleisten, dass Industrie- und Gewerbestandorte an Wasserstraßen für logistische Zwecke erhalten bleiben.

NAIADES stellt heraus, dass häufig Behörden und sogar Verkehrs- und Logistikunternehmen die Vorteile des Binnenschiffsverkehrs nicht bekannt sind. Bei Planungen auf kommunaler und regionaler Ebene bleibt der Verkehrsträger oft unberücksichtigt. Die Binnenwasserstraßen und Umschlagsanlagen sind von einer Reihe strategischer Engpässe betroffen und bedürfen längst fälliger Instandhaltungsarbeiten.

Es bleibt originäre Staatsaufgabe, die für das Funktionieren einer Industriegesellschaft unentbehrlichen Verkehrsinfrastrukturen bereit zu stellen. Nur mit leistungsfähigen Verkehrsadern sowie Hafen- und Umschlagsanlagen kann dem Bereitstellungsauftrag nachgekommen werden. Entsprechend ist die Infrastruktur abgestimmt mit den durch Bund, Länder und Gemeinden zur Verfügung zu stellenden Finanzmitteln auszustatten. Folgende Maßnahmen sind dann zu ergreifen:

- Schwerpunktsetzung auf eine integrierte Wasserstraßen- und Hafenförderung

Die Forderung nach einem Ausbau von Binnenwasserstraßen verliert an Bedeutung, wenn die Hafenentwicklung nicht synchron erfolgt. Um die gestiegene Qualität der Binnenwasserstraßen und deren hohe Kapazität zu nutzen, müssen Binnenhäfen weiter entwickelt werden. Hierfür benötigen Häfen und die tragenden Gemeinden (soweit öffentliche Häfen betroffen sind) Unterstützung.

- Die europäische Kommission betont in den Strategischen Leitlinien der Kohäsionspolitik die Wichtigkeit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für Wachstum und Beschäftigung. Eine effiziente, flexible, sichere und umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur wird als unverzichtbare Voraussetzung für die Wirtschaftsentwicklung angesehen. Der nationale Strategische Rahmenplan der Bundesregierung unterstreicht mit seiner Prioritätensetzung auf Verbesserung der regionalen Verkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit den Nachholbedarf in der Infrastruktur mit dem Ziel Konvergenz.

- Das Nationale Hafenkonzept als eine aus dem Masterplan Güterverkehr und Logistik abgeleitete Größe soll der Vernetzung der Regionen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Standorte in der Logistik dienen und Wachstum und Beschäftigung sichern. Insofern ist folgerichtig, aus dem Hafenkonzept Vorschläge für ein operationelles Programm für den EFRE in der Förderperiode nach 2013 zu entwickeln.

- Aus bereits bestehenden Entwicklungsplänen (hier z. B. im Land Sachsen) lassen sich „best-practices“ ableiten, die in allen Bundesländern zu Anwendung kommen können/sollten und die Beantragung von EFRE-Mitteln für den Ausbau der Logistik und ihrer Infrastrukturen sicherstellen. Die Länderverkehrsministerien



sind hierzu bei der Entscheidung über die Beantragung und Nutzung von Fördermitteln federführend einzubinden.

- Verfolgen entsprechende Landesentwicklungspläne insofern das Ziel, Güterverkehre zwischen den Agglomerationsräumen in Deutschland verstärkt zu bündeln und diese umweltfreundlicher zu gestalten, kommt dies der strategischen Einrichtung/Einbindung/Nutzung der öffentlichen Binnenhäfen (als natürlichen Güterverkehrszentren) gleich.
- Entsprechend sind Fördermaßnahmen der Länder für Binnenhafenstandorte und die dort vorgesehenen Investitionen möglich, um eine stärkere Nutzung der Binnenwasserstraße zu erreichen. Ein solches Verfahren, dass die Bundesländer (über die Standortförderung) in die Entwicklung des Systems Wasserstraße einbindet, begründet die obigen Vorschläge zu einer integrierten Hafen- und Wasserstraßenentwicklung.
- Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Möglichkeit, durch Raumordnungspläne für das Bundesgebiet länderübergreifende Standortkonzepte für See- und Binnenhäfen zu entwickeln. Die Grundlage für deren verkehrliche Anbindung bildet der Bundesverkehrswegeplan. Dieser dient ausschließlich der Ermächtigung, beinhaltet aber keine Verpflichtung zur Standort- und Infrastrukturentwicklung.
- Es wird daher vorgeschlagen, sich ggf. von einer derartigen Planungsgrundlage zu lösen, und im Nationalen Hafenkonzept über die Definition logistischer Cluster zu Handlungskonzepten von Bund, Ländern und Kommunen zu gelangen.

#### ■ Rechtliche Rahmenbedingungen

Trimodale Standorte müssen grundsätzlich planungsrechtlich Vorrang haben vor der Ausweisung neuer mono- oder nur bimodaler Standorte, deren Fokus auf den Straßengüterverkehr gerichtet ist. Ferner darf es nicht zu einer weiteren Erschwerung des Baus und Ausbaus von Häfen durch sich permanent verschärfende Hochwasserschutzgesetze und Ähnliches kommen. Genauso wenig darf es zu einem weiteren Zurückdrängen der logistischen Nutzung durch heranrückende Wohnbebauung kommen.

#### ■ Förderung von Infra- und Suprastruktur

Im Rahmen von Förderprogrammen sind multimodale Infra- und Suprastrukturen ebenfalls bevorzugt gegenüber monomodalen oder nur bimodalen Supra- und Infrastrukturen zu behandeln. Daneben sind für die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der Binnenhäfen dieselben Fördergrundsätze und -möglichkeiten wie für das öffentliche Eisenbahnnetz der DB AG anzuwenden.



#### ■ Flächenentwicklung

Die Verfügbarkeit geeigneter Flächen für die Gewerbeansiedlung in Konkurrenz zu „trockenen“ Standorten sollte ein Herzstück der Hafententwicklung sein. Dies überfordert vielfach die Leistungsfähigkeit von Gemeinden oder Hafenbetrieben. Flächennachfrage besteht nicht nur im Logistikbereich. In diesem Zusammenhang sollte die Möglichkeit geprüft werden, für großindustrielle Ansiedlung reservierte Flächen nach LEP-VI für kleinteiligere hafenaffine Nutzung freizugeben.

#### ■ Erweiterung/Modernisierung von Kaianlagen

Die Schaffung geeigneter Flächen kann im Einzelfall auch die Erweiterung/Neuanlage von Kaianlagen einschließen. Jedoch sollte vorzugsweise die Nutzung vorhandener Kais optimiert werden.

#### ■ Zurückhaltung bei der Umwidmung von Hafentflächen für andere Funktionen der Stadtentwicklung

Die Umwidmung von Hafentflächen für Freizeit-, Büro-, Wohn- oder andere Nutzungen wird in verschiedenen Häfen diskutiert. Sie kann im Einzelfall sinnvoll sein – insbesondere bei fehlendem Entwicklungspotential eines Hafens am gegebenen Standort. Jedoch sollte eine derartige Umwidmung zurückhaltend erfolgen, damit keine Chancen verloren gehen, Güterverkehre an das Wasser zu binden. Hafentflächen verfügen über eine wertvolle Infrastruktur. Sie sind nur begrenzt vermehrbar. Eine Umwidmung für andere städtische Funktionen ist kaum rückgängig zu machen.

#### ■ Co-Finanzierung im Rahmen der Städtebauförderung

Ihrem volkswirtschaftlichen Beitrag wird die (finanzielle) Begleitung durch die Bundespolitik nicht gerecht. Als Knotenpunkten im Zentrum eines integrierten Verkehrssystems scheint eine Bundesförderung ausreichend begründet. In den Fällen, in denen Binnenhäfen als Industriezentren im Sinn der Raumordnung klassifiziert sind, erfolgt diese Förderung.

Darüber hinaus haben die Binnenhäfen auch dort eine räumliche Erschließungsfunktion, wo keine Klassifizierung vorgenommen wurde. Hier gilt es, auf ihre positive Wirkung für die städtische Weiterentwicklung zu zielen.

Die Bundesregierung gewährt im Rahmen der Städtebauförderung Gelder für den Erhalt, die Sanierung und die Weiterentwicklung der Städte. Einem Leitbild der Stadtentwicklung folgend, dass auf die Integration der Funktionen Wohnen und Arbeiten mit ihren Unterfunktionen der Ver- und Entsorgung setzt, entspräche es, die Entwicklung der Häfen als logistischen Knoten als Tatbestand in die Förderung zu integrieren. Der BÖB setzt auf die Fortentwicklung eines städtischen Umfelds durch Integration von Stadt- und Hafententwicklung.



- Angesichts der zunehmenden Belastung der Straßen- und (bundeseigenen) Schieneninfrastruktur sollte die Aktivierung aller Potenziale des Verkehrssystems Binnenschiff – Wasserstraße – Hafen durch Leistungsentwicklung und Vernetzung Ziel der staatlichen Förderung sein. Das setzt voraus, dass konventionelle Umschlagsanlagen sowie insbesondere der Erhalt, die Erneuerung und der Ersatz geeigneter Supra- und Infrastruktur wie Kaianlagen und Hafenbecken ebenso wie Kran- und Umschlagsanlagen in das Förderprogramm integriert werden sollten.
- Eine derartige Erweiterung der Förderbasis lässt sich nach unserem Verständnis mit EU-Recht durchaus vereinbaren, weil die EU selbst von der reinen Konzentration auf den kombinierten Verkehr abgerückt ist und im Rahmen der erfolgreichen Marco-Polo-Programme inzwischen jedwede Verlagerung von Verkehren auf alternative Verkehrsträger begünstigt und fördert. Dies sollte der Bundesregierung als Vorbild für ein entsprechendes Programm auf deutscher Ebene dienen.
- Wasserstraßeninfrastruktur
  - Verbesserte wasserseitige Anbindung des Seehafenhinterlandes, um die erfolgreiche Entwicklung der Containerverkehre (bei Steigerungsraten von 12 % – 15 % p. a.) durch verkehrspolitische Maßnahmen zum Transport der Container im Hinterland der deutschen Seehäfen zu unterstützen. Da die reibungslose Containerlogistik in den Seehäfen ohne eine stärkere Verladung auf die Binnenschifffahrt zukünftig gefährdet ist, muss der Entwicklung der Binnenschifffahrt im Seehafenhinterland durch geeignete Wasserstraßeninfrastruktur hohe Priorität eingeräumt werden.
  - Der Seehafen Hamburg hat keinen vollwertigen Anschluss an das norddeutsche Wasserstraßennetz. Vorhandene Schiffe können auf Grund der Schleusenabmessungen des Hebewerkes in Scharnebeck und der unsicheren Wasserstände der Elbe nicht nach Hamburg gelangen. Das Hebewerk Scharnebeck behindert nicht nur die steigenden Containerverkehre, sondern auch die Massenguttransporte zum Montanstandort Salzgitter. Die Ertüchtigung der vorhandenen Wasserstraßeninfrastruktur für den Großschubverband und das ÜGMS ist notwendig. Dementsprechend ist ein weiteres Abstiegsbauwerk in Scharnebeck unerlässlich. Das neue Bauwerk muss mindestens die gleichen Abmessungen wie die kürzlich in Betrieb genommene Schleuse UELZEN II vorweisen.
  - Anhebung der Brücken im Hinterlandverkehr der Seehäfen für einen dreilagigen Containerverkehr
  - Ausbau der DEK Nordstrecke



- Herstellung einer Abladetiefe von 2,50 Meter zwischen Straubing und Vilshofen an der Donau. Diese Engpassstelle im TEN-Korridor VII muss mit besonderer Dringlichkeit beseitigt werden. Der Bundestag sollte unverzüglich einen entsprechenden Beschluss fassen, der dem im Jahr 2006 getroffenen Ergebnis des Raumordnungsverfahrens an der Donau Rechnung trägt.
  - Zügiger Abschluss des Projektes 17 Deutsche Einheit.
  - Vollendung des Mainausbaus zwischen Würzburg und Bamberg mit einer Fahrrinntiefe von 2,90 Meter.
  - Bau zweiter Kammern an den Moselschleusen.
  - Ausbau der Neckarschleusen auf 140 Meter.
  - Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen an Elbe, Saale, Spree-Oder-Wasserstraße, Havel-Oder-Wasserstraße und am Elbe-Lübeck-Kanal.
  - Wiederbelebung des Ausbaus der Stichkanäle am Mittellandkanal.
  - Koordinierung von Wartungs- und Reparaturzeiten. Engpässe vermeiden.
- Kanalabgabe
  - Gleichberechtigte Erschließung des Raumes durch Abschaffung der Kanalabgabe und ihrer Sonderregelungen.
  - In Frage zu stellen ist die Relevanz der Abgabenerhebung für die öffentlichen Haushalte (fiskalische Auswirkungen), insbesondere bei Analyse der volkswirtschaftlichen Auswirkungen der bestehenden Tarife (Wirkungen auf Verkehrsaufkommen, Flottenstrukturen, Modal Split mit gesamtwirtschaftlichen Transportkosten einschließlich externe Kosten).
- Investitionsplanung entlang der Wasserstraßen
  - Eine verlässliche Investitionsplanung im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur ist für die verladende Wirtschaft, die Binnenhäfen und das Binnenschiffahrtsgewerbe unverzichtbar.
  - Gefordert werden muss deshalb der Stopp des Stellenabbaus in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung von zur Zeit 2 % p. a., damit zukünftig in ausreichendem Maße qualifiziertes Fachpersonal für die Planung und Realisierung der Infrastrukturprojekte zur Verfügung steht und die Finanzmittel des Bundes auch tatsächlich effizient investiert werden können.



- Alternative Planungsszenarien unter Einbindung externer Fachleute sind zu untersuchen, Vergabe von Planungsleistungen an Dritte hilft Realisierungszeiten zu verkürzen.

- Schieneninfrastruktur

Schienenverkehrsdienstleistungen ergänzen das System Wasserstraße sinnvoll und dienen der strategischen Öffnung des Hinterlandes für weitere Kunden. Die im BÖB organisierten Mitglieder bieten zu 70 % solche Dienstleistungen an. Durch die Liberalisierung des europäischen Eisenbahnmarktes stellen die Binnenhäfen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) öffentliche Gleisinfrastrukturen für die verladende Wirtschaft im Sinne neutraler Bahnhöfe zur Verfügung, die von verschiedensten privat- und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen genutzt werden.

Über ihre Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) stärken sie den Wettbewerb im Markt der Güterverkehrsdienstleistungen.

- Die Gleisinfrastruktur in den Häfen stellt einen wichtigen Baustein im Bestreben der Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße dar. Der Neu- oder Ausbau bzw. die Instandhaltung und Ertüchtigung des hafeneigenen Schienennetzes verursacht große finanzielle Belastungen für die hiesigen Häfen. Eine Refinanzierung über Gleisnutzungs-/Trassenentgelte kann dabei nur ansatzweise erfolgen. Hier sollte die Möglichkeit der finanziellen Förderung gegeben sein. Dies auch für die Häfen, die die Schieneninfrastruktur lediglich in betriebsbereitem Zustand den angesiedelten Firmen zur Verfügung stellen und keine eigene Transporttätigkeit durchführen oder noch nicht über eine Schienenanbindung verfügen (bspw. Rhein-Lippe-Hafen Wesel) und ebenfalls die Infrastruktur den Firmen lediglich bereitstellen wollen.
  - Während in den Häfen entsprechende Investitionen zur Stärkung des Systems Schiene vorangetrieben werden, ist die Vernetzung der Binnenhafenstandorte über das öffentliche Netz verbesserungsfähig – ein Rail-Port-System sollte sich zunächst ausschließlich auf die Vernetzung der (See- und Binnen-)Hafenstandorte konzentrieren.
  - Der Masterplan Seehafen hinterlandanbindung der DB AG ist auf die Möglichkeiten der Einbindung weiterer Binnenhafenstandorte zu überprüfen, ein integriertes KV-Leitszenario gleichberechtigt für Schiene und Wasserstraße zu entwickeln.
- Weiterhin notwendig sind Verbesserungen in der überregionalen Verkehrsanbindung. Dies umfasst:
    - Beschleunigung/Verwirklichung der Planungen für einen „Eisernen Rhein“.



- bessere Bahnbedienung – Öffentliche Häfen mit hierzu qualifizierter eigener Hafenbahn sollten dabei unterstützt werden, alternative Angebote für Bahnverkehre zu entwickeln, soweit diese mit der DB nicht bzw. nicht in wettbewerbsfähiger Form zu entwickeln sind. Hierbei sollten Potenziale für die Kooperation verschiedener Hafenbahnen genutzt werden.
- Entmischung der Schienenverkehre auf den großen Achsen (Anbindung der Binnenhäfen über ein eigenes Güterbahnnetz), Verzicht auf Koppelvorhaben wie es bspw. bei der Y-Trasse gewählt werden soll.
- Stattdessen Aktivierung vorhandener Potenziale nicht-bundeseigener Schieneninfrastrukturen.
- Da in den nächsten zehn Jahren nicht nur die Umschlagszahl verdoppelt wird, sondern auch die Leistung der abzufahrenden Containerzüge mit einer vergleichbaren Wachstumsrate einhergehen soll, erhält die Norddeutsche Schieneninfrastruktur eine komplette neue Orientierung. Die Personenverkehrsfunktion wird von der Logistikfunktion ein- oder sogar überholt.
- Die bei der DB AG vorhandene Eisenbahninfrastruktur ist für diese Wachstumsraten nicht ausgelegt, in den Hauptnachfragezeiten sind heute keine Fahrplantrassen mehr für den Güterverkehr auf den Hauptabfuhrstrecken zu bekommen. Gleichzeitig befinden sich in den entsprechenden Korridoren Infrastrukturen, die bei der Vernetzung der Seehäfen mit dem Hinterland nicht bewertet werden.

  - Beispielsweise befinden sich in dem Abfuhrkorridor des Hamburger Hafens zwischen Hannover – Hamburg/Bremen die Nebenstrecken Celle – Soltau (OHE) – Buchholz (Heidebahn/DB AG) und Langwedel – Soltau – Uelzen (Amerikalinie/DB AG). Weiterhin gibt es die OHE-Strecken von Soltau – Winsen, bzw. Soltau – Lüneburg.
  - Die Strecken werden zu dem heutigen Zeitpunkt aufgrund fehlender Elektrifizierung, geringer Geschwindigkeiten, fehlender Verbindungskurven und dem Rückbau von Überholungsbahnhöfen nicht von dem Durchgangsgüterverkehr genutzt.
  - Die Nutzung solcher durch private Unternehmen (die gleichzeitig Binnenhäfen als Hinterlandstandorte betreiben) könnte eine erhebliche Beschleunigung beim Ausbau schienengebundener Kapazitäten haben. In mehreren Phasen können durch den Ausbau der Nebenstrecken Kapazitätsengpässe im Seehafenhinterlandverkehr gemindert bzw. vermieden werden.
  - Für den lokalen Wirtschaftsraum Soltau ergibt eine riesige Entwicklungschance, da sich hier ein neuer Schnittpunkt mit Gleisverbindung in alle Häfen



der Nordrange ergibt und Soltau zudem eine unmittelbare Anbindung an die A7 besitzt.

#### □ Elektrifizierung und Beschleunigung der Nebenstrecken

Nach Abschluss aller Phasen wird die Fahrt über die Nebenstrecken für den Güterverkehr ähnlich attraktiv sein, wie die Fahrt über die Hauptstrecke. Das dann gut ausgebaute Netz an Nebenstrecken kann eine erhebliche Anzahl an Zügen aufnehmen, wenn sie flexibel und richtungsgebunden disponiert werden und somit bis zum Bau einer wie auch immer gearteten großen Lösung (Y-Trasse, Ausbau Lüneburg – Celle, etc.) Verkehrsspitzen abfangen.

#### □ Varianten zum Bau der Y-Trasse

- Zweigleisiger Ausbau der Nebenbahnen als Ersatz für die Y-Trasse. Wie bereits in der Einführung angemerkt, ist der Bau der Y-Trasse in der Fachwelt äußerst umstritten. Durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke Celle – Soltau und einer der beiden Strecken nördlich von Hamburg zu einer reinen Vorrangstrecke für den Güterverkehr (ggf. mit der Nutzung für den SPNV) wird das Ziel erreicht, den schnellen Personenverkehr und den Güterverkehr zu entmischen und somit eine enorme Kapazitätssteigerung für beide Verkehre zu erreichen. Zusätzlich können durch die Einbeziehung der Nebenstrecken Langwedel – Soltau – Uelzen auch die Probleme der Hinterlandverkehre in Richtung Osten und Süd-Osten gelöst werden, dies ist besonders für den im Bau befindlichen Jade-Weser-Port von großer Wichtigkeit.
- Geht man von einem durchgehend zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Celle – Soltau – Winsen (114 km) aus, muss ein Maximalpreis von 7.000 Euro/m angesetzt werden. Daraus ergibt sich eine gesamte Investitionssumme von etwa 800 Mio. Euro, die jedoch schon sämtliche o. g. Maßnahmen enthält. Die Kosten der Y-Trasse werden im Moment mit den üblichen Marktsteigerungsraten versehen auf etwa 1.600 Mio. Euro geschätzt. Alternativ kann sicherlich auch die gängige Variante einer Streckenführung über Celle – Soltau – Buchholz gewählt werden. Wie bereits oben angesprochen, ist die größtmögliche Kapazitätssteigerung in einem viergleisigen Ausbau der Strecke Celle möglich. Die Integration der o. g. Nebenstrecken führt unweigerlich zu einer weiteren Variante, die in der Anfangsphase der ersten Planungen zur Y-Trasse bereits angedacht worden ist: die Variante „Diretissima“. Betrachtet man das OHE Netz, fällt auf, dass die direkte Verbindung der Orte Celle und Winsen (Luhe) weder über Soltau noch über Uelzen führt, sondern den Verlauf Celle, Beckedorf, Munster, Hützel bis nach Winsen nimmt.

- Bei Realisierung des Ausbaus der Nebenstrecken bleiben somit noch genügend Investitionsmittel übrig, um die Kapazität erhöhenden Maßnahmen in den wichtigen Bahnknoten Hamburg, Bremen und dem Dreifachknoten



Wunstorf, Hannover, Lehrte zu finanzieren. Ausbaumaßnahmen an der Nebenstrecke Langwedel – Soltau – Uelzen, sowie Beschleunigungsmaßnahmen für den schnellen Personenfernverkehr in den Bahnhöfen Celle, Uelzen und Lüneburg können somit ebenfalls durchgeführt werden.

- ▣ Natürlich können die Mittel auch zur Entlastung des Unterelbekreuzes eingesetzt werden, indem eine aus dem Hafen ausgehende alleinige Güterverkehrsstrasse durch die Harburger Berge nach Buchholz gelegt wird. Durch die in dieser Studie beschriebene Mehrstufigkeit des Ausbaus, kann in jeder Phase ohne aufwendigen Mitteleinsatz, bei einem Ausbleiben weiteren Verkehrswachstums, auf ein Weiterentwickeln der Infrastruktur verzichtet werden und können Bundesmittel komplett anderer Verwendung zugeführt werden.
  
- ▣ Das volkswirtschaftliche Credo dieses Projektes liegt auf der Hand. Die betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten sollten für die Zukunft ebenfalls eine Beachtung finden. In der Anlage wurde der Ansatz einer Gleichbehandlung von deutschen Infrastrukturen unterschiedlicher Eigentümerschaft vorgenommen. Dass wir daneben die neu aufkeimende norddeutsche Wirtschaftsfunktion stärken und nach dem Zweiten Weltkrieg dem deutschen Norden ein ökonomisches Gesicht geben, ist eine für jeden Logistikbetrieb der Region einmalige Chance zur Existenzsicherung und zum Ausbau seiner regionalen Aktivitäten.



## Ad 2: Verschärfung des Wettbewerbs

### ■ Hafensicherheit

Die Umsetzung der EU-Hafensicherheitsrichtlinie hat in Deutschland zu „Verwerfungen“ innerhalb der zur Umsetzung verpflichteten Bundesländer (im Rahmen der föderalen Strukturen) geführt – eine einheitliche Umsetzung erfolgt nicht. Insbesondere erscheint die Umsetzung in Nordrhein-Westfalen (NRW) und Rheinland-Pfalz (RLP) rechtlich problematisch, da die Länder die Kontrolle der Häfen privaten Unternehmen übertragen will. Dadurch würden auf diese Weise den Binnenhäfen die Kosten für die zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen aufgebürdet, die diese an ihre Kunden weitergeben müssten. Die Folge wäre, dass die Transporte teurer würden.

- NRW und RLP haben ein Konzept politisch durchgesetzt, wonach die Überwachung der Hafensicherheit in Zukunft auf einen privaten „Betreiber“ übertragen werden soll. Die NRW-Landesregierung verfolgt im Rahmen ihres favorisierten „Eigensicherungsmodells“ konsequent den Weg, staatliche Aufgaben auf private Unternehmen und Hafenbetreiber abzuwälzen. Um eine Zuweisung von Handlungsverpflichtungen jetzt möglich zu machen, wird der Begriff des Hafenbetreibers hier eingeführt und erstmals funktional definiert. Dabei werde jedoch übersehen, dass der Hafenbetreiber in Form einer Person, die die Sachherrschaft über den gesamten Hafen ausübt, in der Realität nicht existiert. Die Flächen innerhalb der Häfen stehen vielmehr im Eigentum oder Besitz einer Vielzahl selbständiger Rechtspersonen.
- Ungeachtet dieser Problematik verpflichtet der nordrhein-westfälische Gesetzentwurf den Hafenbetreiber pauschal zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Hafens. Hierzu muss der Hafenbetreiber insbesondere den Gefahrenabwehrplan erstellen und durchführen. Der Gesetzentwurf widerspreche damit dem Wortlaut der EU-Richtlinie, die diese Aufgaben einer vom Mitgliedsstaat einzurichtenden Hafensicherheitsbehörde zuweise.
- Die staatliche Hoheitsgewalt definiert sich gerade im Rechtsstaat über die Durchsetzung des staatlichen Gewaltmonopols. Eine Übertragung dieser staatlichen Kernaufgaben auf Dritte sei, zumal die Übertragung gegen den erklärten Willen der Betroffenen erfolgen solle, nur sehr eingeschränkt möglich. Der vorliegende Gesetzentwurf werde diesen verfassungsrechtlichen Anforderungen nicht gerecht. Insbesondere das Modell der „Eigensicherung“ könne im Hinblick auf den Sachverhalt der Gesamthafensicherheit nicht als Begründung dienen. Die hier notwendigen Maßnahmen überschritten die Grenzen des Eigentums des Verpflichteten massiv und erforderten eine Einbeziehung privater Dritter und der öffentlichen Hand.
- Im Ergebnis handele es sich damit bei der mehrmals in der Gesetzesbegründung angeführten „Aufgabenverteilung“ um eine sehr weitgehende



Abwälzung originär staatlicher Aufgaben auf die „Hafenbetreiber“ und die Betreiber von Hafenanlagen.

- Ausschreibung nach VOF (Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen)
  - Der Aufwand in der Vorbereitung und Durchführung einer solchen Ausschreibung ist nahezu nur durch begleitende Beraterfirmen (Kosten) durchzuführen. Da man im Verfahren nach subjektiven Beurteilungsmaßstäben zur Entscheidung gelangt, ist es sehr nahe liegend, dass vor Ort ansässige Ingenieurbüros Rüge bei der Vergabekammer einlegen, um vor Ort (z. B. Politik, Presse, u. a.) Druck auszuüben.
  - Inhaltlich hat die Vergabekammer inzwischen abschlägig reagiert. Widerspruchsverfahren bzw. Klage beim OLG Düsseldorf müssen abgewartet werden.
  - Dies ist nur ein Beispiel dafür, wie dringend die Vergabeverfahren und Genehmigungsprozesse entrümpelt werden müssen.
  - Ein weiteres Beispiel: Es wird ein Bürokratieabbaugesetz verabschiedet. In diesem Fall soll die Forderung „Auszug aus dem Gewerbezentralregister nicht älter als 3 Monate“ nach dem Gesetz in der Ausschreibung nicht mehr erhoben werden. Die VOF hat bisher diese Regelung noch nicht aufgenommen. Dies bedeutet, dass bei der Ausschreibung grundsätzlich ein Jurist zu beteiligen ist, da die Gefahr besteht, dass ein Gesetz parallel zur VOF verabschiedet wurde, das Einfluss auf die bisherige Praxis der Vergabe nimmt.



### Ad 3: Neue Anforderungen der Wirtschaft an die Logistik

Angesichts einer Fokussierung der Seehäfen auf den reinen Seeverkehrumschlag eröffnen sich neue Potenziale für Wertschöpfung affiner Tätigkeiten in den Binnenhäfen. Bei einer Anpassung der Leistungsentwicklung in den Binnenhäfen (ausgerichtet auch an den Bedürfnissen der Seehafenbetriebe) ergibt sich die politische Verpflichtung, die Leistungen der Binnenhäfen im Wettbewerb denen der Seehäfen gleichzustellen.

- Durch die Übernahme gleichgerichteter Funktionen aus den Seehäfen durch die Binnenhäfen leitet sich ein Anspruch ab, eine Ausweitung der reduzierten Dieselbesteuerung auch auf die Umschlagseinrichtungen in den Binnenhäfen vorzunehmen.
- Wir erachten als ausgesprochen positiv, dass die Bundesregierung ihre Vorstellungen zur Senkung der Mineralölsteuer für die Umschlagsunternehmen in den deutschen Nord- und Ostseehäfen von bisher 47 Cent auf 6,1 Cent pro Liter abzusenken, zur Umsetzung bringen kann und wird.
- Das Vorhaben als Teil des „Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung der Strombesteuerung“ stand für uns nie in Frage. Wir begrüßen insbesondere, dass die beihilferechtliche Genehmigung durch die Europäische Kommission erteilt wird.
- Das BMVBS begründet das Vorgehen einerseits mit einer Gleichstellung der deutschen Seehafenumschlagsbetriebe im europäischen Wettbewerb und weist darauf, dass die Unternehmen damit in die Lage versetzt werden, in die Umschlagsanlagen der Seehafenterminals zu investieren. Der weiter steigende Güterumschlag mache es dringend erforderlich, die Waren künftig vom Schiff, stärker als bisher, auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger wie die Schiene zu verlagern.
- Die Einbeziehung der Binnenhäfen in die Konzeption der Bundesregierung würde insofern neue Verlagerungspotenziale heben.



#### **Ad 4: Arbeitsplätze/Aus- und Fortbildung**

Die Arbeit in Häfen und auf Schiff gilt als wenig attraktiv. Abhilfe würde eine vermehrte Berufsausbildung und eine Qualifizierung des vorhandenen Personals schaffen.

Eine entsprechende Begleitung und Förderung durch die Agentur für Arbeit würde helfen.

Zur Steigerung der Attraktivität und Akzeptanz der Häfen und der dort geschaffenen Arbeitsplätze bedarf es bereits einer frühzeitigen Vermittlung der Bedeutung von Logistik und Binnenhäfen. Dies heißt, dass bereits in den Schulen an diesem Thema gearbeitet werden muss durch Aufnahme von Logistikthemen und deren gesamtwirtschaftliche Bedeutung. Nur somit kann sichergestellt werden, dass unser Tun und Handeln auf eine breite gesellschaftliche Akzeptanz stößt und die Arbeitsplätze in den Häfen eine entsprechende Attraktivität aufweisen.



## Ad 5: Umwelt und Klimaschutz

Die Schlickbeseitigung in den Häfen stellt für den Betreiber einen entsprechend hohen Aufwand dar, obwohl er die Ursache gar nicht zu vertreten hat. Das Geschiebe im Fluss (und Kanalbett) wird durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen des Bundes beseitigt, eine Beseitigung des durch den Fluss in den Hafen getragenen Materials wird aber abgelehnt.

- (Unentgeltliche) Übernahmeverpflichtung der WSDen zur Schlickbeseitigung in den Häfen.
- Anwendung des Verursacherprinzips – Schlick wird über die Bundeswasserstraßen in die Häfen hinein gespült, entsprechend dieser Verursachung ist eine Beseitigung durch den Eigentümer oder seine Organisationen (vorzunehmen) – Prüfung über das Verfahrensrecht.
- Formulierung gemeinsamer Anforderungen durch die Häfen und die WSDen an die (Regierungen der) Bundesländer zur Ausweisung neuer und erweiterter Spülflächen – Sicherstellung von mehr Wettbewerb.

Fortschreibung der Güterklassifikation zur Neuberechnung der Ufergelder bei gleichzeitiger Einbeziehung einer emissionsabhängigen Komponente in die Ufergeldberechnung.

- Übernahme und Anpassung des Konzeptes emissionsabhängiger Start- und Landegeühren (an Flughäfen) zur Sicherstellung von Einnahmen für Ausgleichmaßnahmen (durch die Häfen) bei durch die Binnenschiffsflotte verursachten Emissionen
- Das Konzept sähe vor, dass zur Verbesserung der lokalen Luftqualität im Umfeld der Binnenhäfen über die Ufergeldsätze eine Emissions-Komponente eingeführt wird. Damit soll der Einsatz von umweltfreundlichen, sauberen Binnenschiffen gefördert werden. Stärker emittierende Binnenschiffe werden einen höheren Beitrag zu leisten haben.

Die Verwendung für Maßnahmen zum Emissionsschutz wird im Ergebnis dazu führen, dass die Maßnahme insgesamt am Binnenhafen aufkommensneutral sein wird. Es handelt sich somit um einen echten Anreizmechanismus für den Einsatz umweltfreundlicherer Schiffe.

- Die Binnenschifffahrtsflotte muss ertüchtigt und modernisiert werden. Anpassung der Schiffsgrößen.
- Gezielte Förderung von GMS und ÜGMS.