

Eckpunktepapier von IHK Nord und ZDS

Die Bedeutung der deutschen Seehäfen für unsere Volkswirtschaft – Handlungsanforderungen an den Bundesverkehrswegeplan 2015

Als führende Exportnation ist Deutschlands außenhandelsorientierte Wirtschaft auf leistungsfähige Anbindungen an die Weltmärkte angewiesen. Über 90 % des Welthandels werden auf dem Seeweg abgewickelt, der Wert des deutschen Außenhandels über deutsche Seehäfen wird sich bis zum Jahr 2030 gegenüber 2010 mehr als verdoppeln (2010: 359 Mrd. Euro / Prognose 2030: 863 Mrd. Euro). Schon heute werden wertmäßig rund zwei Drittel des deutschen Außenhandels über See über die deutschen Seehäfen abgewickelt – Tendenz steigend. Die Verkehrskorridore zur Anbindung an die deutschen Seehäfen sowie deren seewärtige Zufahrten müssen mit diesem Wachstum Schritt halten. Durch den Erhalt und Ausbau der Verkehrskorridore zu und von den deutschen Seehäfen werden Wohlstand, Wachstum und Arbeitsplätze in der deutschen Volkswirtschaft in allen Regionen gesichert. Der Bundesverkehrswegeplan 2015 muss der Bedeutung der deutschen Seehäfen für die gesamte Volkswirtschaft angemessen Rechnung tragen, denn es bleibt vorrangige Aufgabe der öffentlichen Hand, eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Verkehrsinfrastruktur zum Wohle aller Bürgerinnen und Bürger bereitzustellen. Konkret fordern die IHK Nord und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS):

Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur zukunftsgerecht vorantreiben

In den letzten beiden Jahrzehnten hat sich der Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen nahezu verdoppelt, trotz des starken Umschlageinbruchs in den Jahren 2008 und 2009. Die Ergebnisse der Seeverkehrsprognose 2030 zeigen: Die Umschlagsvolumina über alle Häfen werden von 269 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf 468 Mio. Tonnen im Jahr 2030 stark ansteigen. Die transportierten Mengen im Hafenhinterlandverkehr werden im gleichen Zeitraum doppelt so stark zunehmen wie die gesamten Güterverkehre in Deutschland (2,1 % gegenüber 0,8 % pro Jahr). Die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße werden dabei deutlich zulegen. Der Bundesverkehrswegeplan 2015 muss daher den notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu den deutschen Seehäfen eindeutig definieren. Darüber hinaus muss der Erhalt der bestehenden Hafenhinterlandanbindungen sichergestellt werden.

Expresskorridore für den Außenhandel

Der Bundesverkehrswegeplan 2015 muss das „nationale Prioritätenkonzept“ des Koalitionsvertrages der Bundesregierung einbeziehen. Im Koalitionsvertrag heißt es: „Für besonders dringende und schnell umzusetzende überregional bedeutsame Vorhaben wird im neuen BVWP und in den Ausbaugesetzen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ein „nationales Prioritätenkonzept“ definiert. In diese Projekte sollen künftig als Zielgröße 80 % der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen. Dazu gehören der Ausbau hochbelasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen, [...]“ Dabei müssen die Projekte der „Ahrensburger Liste“ aufgrund ihrer besonderen länderübergreifenden Bedeutung für den Außenhandelsstandort Deutschland im BVWP 2015 gesondert ausgewiesen und mit höchster Vordringlichkeit bewertet werden.

Vorfahrt für Infrastruktur: Ressourcen bündeln, Prozesse beschleunigen

Ein entscheidender Wettbewerbsvorteil Deutschlands im globalen Standortwettbewerb ist die leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Unser Land zehrt bereits zu lang von diesem Kapitalstock, ohne in ausreichendem Maße in diesen zu investieren. Langwierige Planungsprozesse und Beteiligungsverfahren sind ebenso ein Hemmnis für den anforderungsgerechten Ausbau und Erhalt unserer Infrastruktur wie personell unterbesetzte Planungsstäbe. Anlässlich der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 ist daher auch ein breites politisches Bekenntnis zu dem Ziel „Vorfahrt für Infrastrukturausbau“ dringend erforderlich. Dieses politische Bekenntnis muss konkret darin zum Ausdruck gebracht werden, dass ausreichende Haushaltsmittel und das notwendige Personal für die Planung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Sinne eines „Investitionshochlaufs“ – losgelöst von der aktuellen Entwicklung der Steuereinnahmen – bereitgestellt werden. Zudem müssen Beteiligungsverfahren derart gestaltet werden, dass sie die Realisierung von Projekten nicht länger unverhältnismäßig behindern.

Vorhandene Infrastruktur effizienter nutzen

Über die Bedarfe des Bundesverkehrswegeplans hinaus sollte die Bundesregierung auch auf Basis des überarbeiteten Nationalen Hafenkonzeptes Maßnahmen zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur ergreifen. Hierzu zählt der Ausbau der digitalen Infrastruktur für den Seehafenverkehr – mit einer verstärkten Nutzung von Informationstechnologie, einem schnellen und international vereinheitlichten Datenfluss unter allen Beteiligten am Güterverkehr zwischen den Wirtschaftszentren und den Seehäfen sowie eine intelligente Datenanalyse. Netzeffekte in der maritimen Logistik sollten genutzt werden, etwa durch die vollständige Einbindung von Hinterlandterminals in das Netzwerk der Eisenbahn, den Aufbau eines Datenaustausches zwischen Seehäfen, Binnenhäfen und Binnenschiffen oder auch die weitere Optimierung von Leercontainerbewegungen. Die Bundesregierung sollte ISE-TEC III als dritte Auflage der Forschungsinitiative „Innovative Seehafentechnologien“ zur Stärkung der deutschen Seehäfen und ihrer Anbindungen an die Wirtschaftszentren entwickeln.

Herausgeber und Copyright

ZDS - Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. / Am Sandtorkai 2 / 20457 Hamburg /
Telefon: 040 366 203 / Telefax: 040 366 377 / www.zds-seehaefen.de

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 / www.ihk-nord.de

Stand: Mai 2015