



»Die maritime Wirtschaft unserer Küstenländer zwischen Flaute und frischer Brise«

Dokumentation der Maritimen Konferenz
am 13. November 2010 in Wismar

DIE LINKE.
Fraktionsvorsitzendenkonferenz

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3	Forum 4 – Kooperation der Häfen als Ausweg?	58
Quo vadis, maritime Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern?	4	Wege der Kooperation und strukturierten Arbeitsteilung der norddeutschen Seehäfen statt Standortkonkurrenz und konzeptloser Verkehrsinvestitionen in Einzelprojekte	58
Situation der Werften an der Ostseeküste Impulsreferat von Helmut Holter			
Referat von Dr. Joachim Bischoff	7	Kooperation der Häfen als Ausweg? von Andreas Bergemann	60
Forum 1 – Zukunft Schiffbau	17	Referat von Dr. Walter Feldt	61
Der Schiffbau als Schlüsselindustrie oder Auslaufmodell? Reaktion auf den maritimen Strukturwandel zwischen nationaler Konkurrenz und europäischer Industriepolitik		Ohne faire Kooperation deutscher Containerterminals droht der JadeWeserPort in Wilhelmshaven zur Bauruine zu werden, von Dr. Walter Feldt	65
Rede von Sabine Wils	17		
Studie „Politische Rahmenbedingungen und technische Möglichkeiten beim Schiffbau zum Schutz des Klimas“	19	Stellungnahme von BUND und WWF zum Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen der Bundesregierung (Entwurf des BmVBS vom 19.02.2009)	67
Referat von Thorsten Ludwig, Jochen Tholen, Manuel Kühn	21	Entwurf einer Positionierung der Linken zum Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen der Bundesregierung, von Herbert Behrens; Malte Riechey; Gerrit Schrammen	77
Zusammenfassung Forum 1 von Helmut Holter	32		
Forum 2 – Seeschifffahrt	33	Zusammenfassung Forum 4 von Herbert Behrens	79
Arbeitsbedingungen, Verkehrsströme und wirtschaftliche Entwicklungen des Güter- und Personenverkehrs in Nord- und Ostsee			
Beschäftigungsbedingungen der Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge, von Gert Hüfner	36	Forum 5 – Hinterlandanbindung der Seehäfen	81
Redebeitrag von Bernd Friedrichs	37	Ökologische Verkehrskonzepte zur Anbindung der norddeutschen Seehäfen und Abwicklung der Verkehrsströme	
Referat von Wilhelm Zechner	38	Rede von Roland Sellien	81
Zusammenfassung Forum 2 von Wilhelm Zechner	45	Rede von Ursula-Weisser-Roelle	81
Forum 3 – Norddeutsche Seehäfen	47	Referat von Roland Sellien	83
Ökonomische und arbeitsmarktpolitische Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise für die norddeutschen Seehäfen und Perspektiven		Referat von von Dr. Markus Ksoll	93
Impulsreferat von Manfred Steglich	48	Zusammenfassung von Dr. Uwe-Jens Rössel	102
Hintergrund: Schwarz-Gelb in Schleswig- Holstein will landeseigene Häfen loswerden, von Björn Thoroer	50	Aktuelle Wirtschaftsprognosen November 2010	103
Ökonomische und arbeitsmarktpolitische Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise für die norddeutschen Seehäfen und Perspektiven von Norbert Hackbusch	52	Fazit der Maritimen Konferenz	107

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktionsvorsitzendenkonferenz der Partei DIE LINKE.

Weydingerstraße 14 -18, 10178 Berlin

Telefon: 030/21 23 08 33, Fax: 030/21 23 08 34

E-Mail: gernot.klemm@die-linke.de

V.i.S.d.P.: Gernot Klemm, Koordinator der
Fraktionsvorsitzendenkonferenz

Redaktionsschluss: 30. April 2011

www.die-linke.de

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!**

Vorwort

Haben die Beschäftigten in den Häfen an der deutschen Nord- und Ostseeküste eine Zukunft? Werden sich die Hafenbetreiber und Hafenbetriebe nur dann International behaupten können, wenn – oft auf Kosten der Natur – Infrastruktur und Hafenanlagen (Suprastruktur) massiv ausgebaut werden?

Diese Fragen sind für die ökologisch, soziale und ökonomische Entwicklung Norddeutschlands existenziell. Eine Konferenz der LINKEN war deshalb dringend nötig. Nach der Bildung einer Landtagsfraktion im September 2009 kann DIE LINKE in allen norddeutschen Ländern auch parlamentarisch initiativ werden – und sie muss es.

Die Situation an den Küsten ist geprägt von extremen wirtschaftlichen Entwicklungen. Der Güterumschlag im Hamburger Hafen und an den Terminals in Bremerhaven boomte vor der Wirtschaftskrise, stürzte in der Krise massiv ein, um aktuell wieder einen extremen Wachstumskurs zu nehmen. Die Schiffbaubetriebe sind starken Auftragsschwankungen unterworfen, die den Belegschaften kaum sichere Perspektiven bieten; an den Ostseehafenstandorten prägt viel Hoffnung und wenig verlässliche Zukunft die Situation. Das halten die Beschäftigten nicht aus und auch manche Betriebe geraten in diesem ständigen Wechsel zwischen Hochkonjunktur und Auftragslöchern, zwischen Flaute und frischer Brise in Schwierigkeiten.

Unsere Konferenz bildet den Auftakt für eine Analyse der Situation. In Arbeitsgruppen diskutierten Vertreter von Gewerkschaften, Unternehmen, Umweltverbänden sowie parlamentarischen und außerparlamentarische Akteurinnen und Akteure über den Erfolg alter und die Notwendigkeit neuer Strategien für sozial und ökologisch verträgliches Wirtschaften an der Nord- und Ostseeküste.

„Die Küste brennt“, so hatten wir die gemeinsame Tagung von Fraktionsvorsitzendenkonferenz, Bundestagsfraktion und Fraktion im Europäischen Parlament vom 13. November in Wismar überschrieben. Die Dramatik dieses Titel ist Ausdruck der seinerzeit massiven Krisenfolgen in vielen Betrieben. Die frische Brise der wieder ansteigenden globalen Gütertransportströme ließen Befürchtungen schwächer und Hoffnungen stärker werden. Noch einmal davon gekommen?

DIE LINKE und ihre Landtagsfraktionen im Norden wollen die Entwicklung der maritimen Wirtschaft nicht den chaotischen Bedingungen eines ungeregelten Marktes überlassen. Wir wollen Arbeiten und Leben planvoller gestalten, Zukunftschancen entwickeln und Risiken verringern. In fünf Foren untersuchten rund



Herbert Behrens

100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Maritimen Konferenz die aktuelle Situation auf den Werften, in den Häfen, beleuchteten die Entwicklung der Seeschifffahrt und diskutierten Eckpunkte einer zukunfts-fähigen Kooperation von Häfen, die an die Stelle von Konkurrenzen tritt.

Den Diskussionsprozess sowie Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen dokumentieren wir mit dem hier vorgelegten Reader. Erstmals in dieser thematischen Breite stellte DIE LINKE Arbeitsergebnisse vor, die eine gute Grundlage darstellen für die weitere Arbeit an einer sozial und ökologisch ausgewogenen maritimen Politik in den Küstenländern. Damit soll der Grundstein gelegt werden für eine Vertiefung der Analyse und für eine Weiterentwicklung von Perspektiven für die Küstenregionen in den fünf norddeutschen Bundesländern, die den Kriterien einer sozialen und ökologischen Wirtschafts- und Verkehrspolitik standhält.

Herbert Behrens

*Mitglied des Bundestages, Verantwortlich für
Schifffahrts- und Luftverkehrspolitik in der Fraktion
DIE LINKE. im Deutschen Bundestag*

Quo vadis, maritime Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern?

Situation der Werften an der Ostseeküste Impulsreferat von Helmut Holter, Fraktionsvorsitzender der Landtagsfraktion DIE LINKE. Mecklenburg-Vorpommern

Auf der Maritimen Konferenz „Die Küste brennt – die maritime Wirtschaft unserer Küstenländer zwischen Flaute und frischer Brise“, veranstaltet von den Fraktionen der fünf Küstenländer, Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, der Bundestagsfraktion, der Fraktionsvorsitzendenkonferenz (FVK) DER LINKEN sowie der Fraktion GUE/NGL im Europäischen Parlament, führte der Vorsitzende der Fraktion DIE LINKE im Landtag Mecklenburg-Vorpommern, Helmut Holter, u.a. aus:

„In Mecklenburg-Vorpommern gab es nach der Wende einen tief greifenden Strukturwandel, der zugleich mit einem raschen technologischen Wandel in nahezu allen Wirtschaftsbereichen weltweit zusammenfiel. Nach der turbulenten Privatisierung und Sanierung der Schiffbaubetriebe sind an der Ostseeküste die modernsten Werften Deutschlands entstanden. Bis zum Beginn der Krise Ende 2008 stammten immerhin zwei Drittel aller Exporte des Landes im verarbeitenden Bereich aus dem Schiffbau. Fast 40% aller Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe kamen aus dem Schiffbau.

Im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich der Umsatz im Schiffbau in Mecklenburg-Vorpommern von 1,6 Mio. im Jahr 2008 auf 0,8 Mio. € halbiert. Dieser Rückgang war noch stärker als im bundesdeutschen Durchschnitt.

Der Marktanteil des Schiffbaus in Mecklenburg-Vorpommern am deutschen Schiffbauumsatz hat sich von 22% auf 18% reduziert. Gleichzeitig brachen die Aufträge weg. Die Möglichkeiten der Finanzierung von Schiffsneubauten haben sich erheblich verschlechtert. Engpässe bei der Liquidität wurden immer größer. Viele Unternehmen reagierten mit Kurzarbeit und auch mit Entlassungen.

Bei den Werften der Hegemann-Gruppe in Stralsund und Wolgast ist es Anfang 2009 zu einer sehr kritischen Situation gekommen, weil die Finanzierung von Schiffbauobjekten wegbrach. Geschäftsanteile der Hegemann-Werften wurden auf einen Treuhänder übertragen, Landes- und Bundeshilfen in Form von Darlehen und Bürgschaften waren notwendig, ein Sanierungskonzept wurde auf den Weg gebracht, und Geschäftsführung und Gewerkschaften einigten sich auf einen Sanierungsvertrag.

Die ehemaligen Wadan-Werften gingen in die Insolvenz. Heute arbeiten nur noch etwa 700 Leute auf den Nordic Yards in Wismar und Rostock-Warnemünde. 2700 Beschäftigte waren es auf beiden Standorten



Helmut Holter

vor der Insolvenz. Etwa 260 Unternehmen waren bzw. sind direkt oder indirekt von der Auftragslage beider Standorte abhängig.

Hinter diesen Zahlen stehen menschliche Schicksale, Familien. Jede Werftarbeiterin, jeder Werftarbeiter, jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter in den Zuliefer- und Dienstleistungsunternehmen, die ihre Arbeit verlieren, sind zu viel.

An der Küste geht ein Stück Schiffbaugeschichte zu Ende. Dabei war in den Monaten und Wochen bis zum endgültigen Auslaufen der Transfergesellschaft immer wieder Hoffnung aufgekeimt – für die Beschäftigten, ihre Familien und für die Standorte. Doch letztlich fehlt es nach wie vor an finanzierten Schiffbauaufträgen. Millionenbürgschaften des Staates und Zugeständnisse der Gewerkschaften, der Kolleginnen und Kollegen, reichten nicht aus, um die Weiterbeschäftigung direkt auf den Werften zu sichern.

Ohne Frage liegt die Verantwortung zuerst beim Werfteigner. Er muss für neue Aufträge sorgen, er muss die gegebenen Zusagen einhalten. Verantwortung liegt aber auch bei der Bundes- und Landesregierung. Es wäre ein Machtwort der Kanzlerin erforderlich, das es bis heute nicht gibt. Dabei hat sie ihren Wahlkreis in Mecklenburg-Vorpommern und ist meines Erachtens der Region besonders verpflichtet. Es wurde zu wenig Druck auf die Banken ausgeübt, die ihrerseits von milliardenschweren staatlichen Rettungspaketen profitiert haben.

Die Landesregierung hat aus unserer Sicht zu spät reagiert, sie war nicht vorbereitet auf die sich immer weiter zuspitzende Situation, die sich schon lange andeutete.

Stattdessen hielt sich die Landesregierung am Prinzip Hoffnung fest und harrete der Dinge. Die Linksfraktion hat immer wieder gefordert, den Erhalt der maritimen Standorte in Wismar und Warnemünde zur Chefsache zu machen und mit einer Stimme gegenüber der Bundesregierung zu sprechen. Wir haben uns vehement dafür eingesetzt, dass die Laufzeit der Transfergesellschaft im Interesse der Beschäftigten mehrfach verlängert wurde. Ende Juli dieses Jahres kam das endgültige Aus für die Beschäftigungsgesellschaft. Viele Kolleginnen und Kollegen waren davon betroffen. Entweder haben sie eine andere Beschäftigung in der Region oder in anderen Bundesländern gefunden, oder es blieb ihnen der bittere Gang zur Arbeitsagentur nicht erspart.

Die Ursachen für die Krise der Werftindustrie sind vielfältig. Es wäre zu einfach, die Schuld allein in der Finanz- und Wirtschaftskrise zu suchen. Es gab Versäumnisse und Fehler im Management, falsche Unternehmensstrategien. Forschung und Entwicklung wurden zu sehr vernachlässigt. Und nicht zuletzt fehlten auch politische Strategien für zukunftsfähige strukturelle Veränderungen. Hinzu kommt, dass Erkenntnisse von Experten aus der Wissenschaft und gute Erfahrungen anderer Schiffbauländer, wie z.B. Schweden, lange ignoriert wurden. Sie traten in den Hintergrund, weil über Jahre hinweg der Weltschiffbaumarkt boomte.

Jetzt kommt es darauf an, die richtigen Schlussfolgerungen aus den Fehlern zu ziehen und Versäumtes nachzuholen. Nicht nur die Branche selbst, auch die Politik ist gefordert, Antworten für die Zukunft der maritimen Industrie zu finden, die Entwicklung nicht allein dem Markt und dem Selbstlauf zu überlassen.

Ziel muss eine nachhaltige, zukunftsfähige und umweltgerechte maritime Industrie sein. Dazu brauchen wir dringend ein Umsteuern im Rahmen eines integrierten Ansatzes – wie ihn auch die Gewerkschaften dringend einfordern. Wir brauchen ein innovationsbezogenes maritimes Konzept.

Allein wenn wir uns die riesigen Umweltherausforderungen der Schifffahrt und der Meere vor Augen halten, dann sehen wir große Chancen, die sich den Werften, den Zulieferbetrieben und den Reedern, aber auch den Forschungseinrichtungen eröffnen. Wir sind überzeugt, der Schiffbau bleibt langfristig gesehen eine Schlüsselindustrie, weil er in technologieorientierten Marktsegmenten angesiedelt ist. Wie gesagt, bei uns im Land gehören die Schiffbaubetriebe zu den modernsten.

Zum maritimen Bereich zählt viel mehr als die Werften. Er umfasst alle Wirtschaftszweige, deren Wertschöpfungsgrundlage das Meer ist. Das sind selbstverständlich die Hafenwirtschaft, der Schiffsverkehr, der Fischfang, die Nutzung des Meeres zu Erholungs-

und Urlaubszwecken, die Schiffselektronik, Navigationssysteme, maritime Umwelttechnologien, Offshore-Technologien, Unterwassersysteme und vieles mehr. Insbesondere die maritimen Unternehmen einschließlich der Zulieferindustrie sind auf die Anwendung modernster Technologien und einen langfristigen Bedarf ausgerichtet. Die Unternehmen haben Potenzial für weiteres Wachstum und Beschäftigung.

In Forschung und Entwicklung brauchen wir wesentlich mehr und neue Kapazitäten, u.a. für Produktverbesserungen und -neuentwicklungen, für die Optimierung von Produktionsprozessen, für neue verbrauchs- und schadstoffarme Antriebssysteme.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern allein kann nicht dafür sorgen, die notwendigen Rahmenbedingungen zur Entwicklung der maritimen Industrie zu schaffen. Das kann nur mit einer langfristig ausgerichteten, zwischen den Akteuren abgestimmten und verlässlichen Industriepolitik in Deutschland und Europa erreicht werden.

Gerade darin, d.h. in der engen Kooperation von Unternehmen und Staat, liegen nämlich die entscheidenden Wettbewerbsvorteile der Konkurrenz in Südostasien.

Damit ich nicht falsch verstanden werde, die Verbindung von Unternehmenspolitik und einer zukunftsorientierten Industriepolitik darf nicht per se „Subventionierung“ bedeuten. Da gab und gibt es gerade im Schiffbau auch Fehlentwicklungen. Schiffe wurden beispielsweise auch durch die Wettbewerbshilfen künstlich verbilligt. So befindet sich der Markt seit Jahrzehnten im Ungleichgewicht.

Auf europäischer und internationaler Ebene sind vor allem starke Initiativen in der maritimen Umwelttechnik und zur Durchsetzung von weltweiten Sicherheitsstandards erforderlich. Industrie- und verkehrspolitische Weichenstellungen sind besser miteinander abzustimmen. Forschung und Entwicklung sind gezielt zu fördern.

Seit Jahren ist eben nicht zu erkennen, wie die Unterstützung von Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen wirklich ins Zentrum der maritimen Industriepolitik rückt. Die bisherigen Programme reichen nicht aus, um die Rückstände in den Schlüsselbereichen wettzumachen, sie reichen nicht aus, um auf strategisch wichtigen Feldern wieder die Technologiespitze zu erreichen.

Die Krise im Schiffbau ist längst nicht bewältigt. Der deutliche Rückgang des Welthandels wirkt immer noch nach. Allein 2009 ist der Umsatz aller deutschen Werften um 41% eingebrochen. Gleichzeitig haben wir es seit Jahren mit äußerst schwierigen Wettbewerbsbedingungen zu tun, die bestimmt sind durch die staatlich hoch subventionierte Schiffbaukonkurrenz in Südkorea und China. Es gibt mittlerweile durch den Bau neuer Werften in Asien heute mehr als doppelt so viel Schiffbaukapazität, als eigentlich benötigt wird.



Herbert Behrens, MdB DIE LINKE. im Bundestag, moderiert die Maritime Konferenz. Neben ihm: v.l.n.r.: Helmut Holter, MdL DIE LINKE. Mecklenburg-Vorpommern und Walter Müller, MdBB DIE LINKE. Bremen

Außerdem haben China und Südkorea in den letzten Jahren verstärkt auch eigene riesige Zulieferkapazitäten nach Lizenznahmen aus Westeuropa geschaffen.

Einer der größten Knackpunkte aber ist die Finanzierung von Schiffsneubauten, von Schiffbau-Projekten. Immer weniger Banken sind bereit, das mit Schiffbauaufträgen verbundene finanzielle Risiko zu tragen. Das gilt sogar dann, wenn das Risiko durch staatliche Absicherung auf bis zu 10% abgesenkt ist. Viele Banken haben ihren Kreditbestand im Schiffsgeschäft deutlich reduziert. Sie lassen kaum noch Spielräume für neue Schiffsfinanzierungen und Schiffsbeteiligungen. Diese schlechten Rahmenbedingungen führen natürlich auch zur Vergabe von Aufträgen nach China, wie z.B. Windparkschiffe. Ohne ausreichende und passende Finanzierungsmöglichkeiten wird die Auftragsbeschaffung der Werften nicht funktionieren. Der Spezialschiffbau braucht auch eine Spezialfinanzierung.

Es gibt dringend Handlungsbedarf, der u.a. darin besteht, zunächst alle beihilferechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen. Wir brauchen weiterhin Überbrückungsdarlehen und Bürgschaften. Die maximale Bürgschaftsquote für Bürgschaften des Bundes und des Landes wurde von 80% auf 90% angehoben. Das war richtig und dies muss vorerst auch weiterhin möglich sein.

Wir brauchen weiterhin Maßnahmen, die die Liquidität unterstützen, und wir brauchen eine gezielte Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation. Sowohl für die Werften selbst als auch für die Zulieferbetriebe. Aus Ideen müssen noch schneller als bisher marktfähige Produkte und Dienstleistungen werden. Die viel beschworene Technologieoffensive des Landes ist endlich mit Leben zu erfüllen, so ist beispielsweise eine maritime Industrieforschungseinrichtung in Rostock unverzichtbar für uns als Schiffbau-land.

Wir müssen uns an den Werftstandorten aber auch strukturell neu aufstellen und die industrielle Diversifizierung im gesamten Land weiter voranbringen.

Dafür gibt es durchaus gute Voraussetzungen:

- eine Infrastruktur mit modernen leistungsfähigen Seehäfen und Verkehrsverbindungen,
- gut ausgebaute Gewerbestandorte, oftmals mit direktem Hafenanschluss, (Maritimes Gewerbegebiet im Rostocker Seehafen, Gewerbegebiet in der Wismarer Kanalstraße)
- moderne Fertigungstechnologien,
- verschiedene Netzwerke und weltmarktfähige Unternehmen, die in Erweiterung investieren
- und nicht zuletzt eine durchaus moderne Technologie- und Forschungslandschaft, deren Kapazitäten aber noch ausgebaut werden müssen, um wirkliche Standortvorteile zu sichern.

Wir müssen uns im Schiffbau auf Zukunftsfelder und Nischen konzentrieren. Das sind ohne Frage Spezialschiffe, z.B. eisbrechende Schiffe aber auch innovative Binnenschiffe, schwimmende Produktionsstätten, spezielle Versorgungs- und Forschungsschiffe, Offshore-Plattformen, Hafenausrüstungen oder umwelttechnische Ausrüstungen.

Neben dem Schiffbau sehen wir in Mecklenburg-vorpommern die Zukunft in Bereichen wie den Energie- und Umwelttechnologien, der Biotechnologie und Medizintechnik, der Plasmatechnologie sowie den Informations- und Kommunikationstechnologien.

Die Krise im Schiffbau bewältigen, industrielle Wertschöpfung im Land erhöhen und maritime Arbeitsplätze sichern – das gelingt nur gemeinsam, mit den Sozialpartnern, mit der Wirtschaft, mit der Wissenschaft und mit der Politik.

Große Krise – Große Rezession? Konsequenzen für die maritime Wirtschaft



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

1

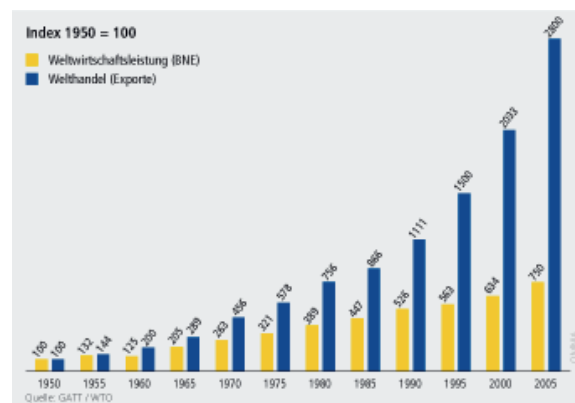
Themen

1. Entwicklungstendenzen der Globalökonomie
2. Maritime Wirtschaft
3. Große Krise 2007ff.
4. Phönix aus der Krisen-Asche?
5. Alternativen zur neoliberalen Exit-Politik

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

2

Wirtschaftsleistung & Exporte



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

3

Finanzgetriebene Globalisierung Deregulierung – Privatisierung

Seit dem Ende der 1970er Jahre erleben wir eine relative Entkoppelung von gesellschaftlicher Wertschöpfung und Vermögens- und Finanzmärkten:



»Das Finanzvermögen wächst viel rascher als das Sozialprodukt. Man kann deshalb die Welt nicht hinreichend erklären, wenn man sich nicht intensiv mit den Finanzmärkten und ihrer Dynamik beschäftigt.«
(Otmar Issing, ehem. Chefvolkswirt der EZB)

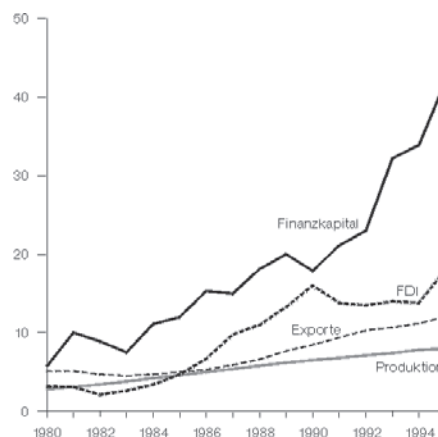
Die Gründe:

- Polarisierung in den Verteilungsverhältnissen
- Geringe Zuwächse bei Investitionen
- shareholder value Orientierung und Finanzialisierung der Ökonomie
- Veräußerung und Umwandlung öffentlichen Vermögen in Privateigentum
- Entstaatlichung, Deregulierung und Abbau öffentlicher Verantwortung – Privatisierung von sozialer Sicherheit

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

4

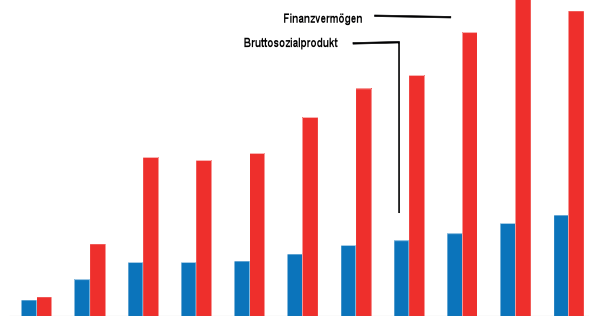
Dominanz des Finanzkapitals



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

5

Bruttosozialprodukt und Finanzvermögen weltweit (in Billionen Dollar)

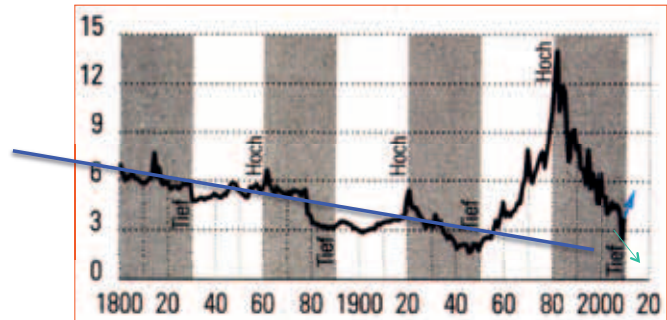


Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

6

10-jährige US-Staatsanleihen

Rendite in %



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

7

Bedeutung des Seetransports

In den letzten Jahrzehnten ist der Welthandel um das siebenfache gestiegen. Der internationale Handel wächst doppelt so stark wie das weltweite BIP.

Sonderfaktor: Verlagerung des Schwerpunktes globaler Akkumulation nach Asien.

Circa 95% des interkontinentalen Warenaustauschs werden über den Seeweg abgewickelt. 90% des europäischen Außenhandels laufen über See.

Dem Seeweg kommt somit eine zentrale Rolle bei der Bewältigung des Zuwachses im internationalen Personen- und Güterverkehr, in der See-, Küsten- sowie Binnenschifffahrt als auch bei der Entwicklung innovativer Logistikkonzepte zu. Der Seetransport ist der umweltfreundlichste, günstigste und sicherste Verkehrsträger.

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

8

Gewicht der maritimen Wirtschaft

Deutschland verfügt über die drittgrößte Handelsflotte der Welt. Bei Containerschiffen belegt Deutschland Platz 1.

Der Schiffbau findet überwiegend in Asien statt. Gleichwohl hat die deutsche Schifffahrtsindustrie in technologischer Sicht eine Spitzenstellung und ist beim Spezialschiffbau Marktführer. **Deutschland ist zudem Weltmarktführer bei der Schiffsfinanzierung.**

In der verarbeitenden Industrie ist jeder zweite Arbeitsplatz vom Export abhängig und damit von einer funktionierenden maritimen Wirtschaft.

Von der Wirtschafts- und Finanzkrise wurde die maritime Wirtschaft hart getroffen. So gingen die Beschäftigtenzahlen von rund 400.000 im Jahr 2008 auf 380.000 in 2009 zurück. Der Umsatz sank von 54 Mrd. Euro im Jahr 2008 auf 50 Mrd. Euro im Jahr 2009.

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

9

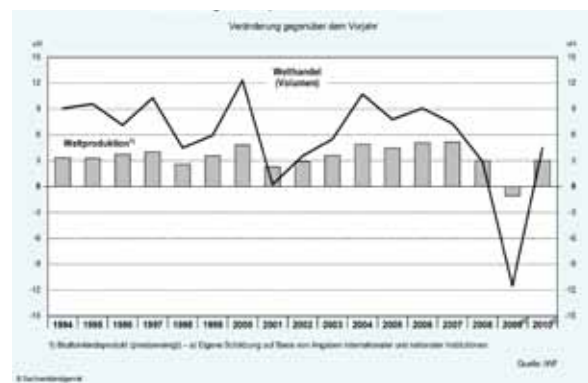
Weltweiter Containerumschlag (in Millionen TEU)



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

10

Weltproduktion & Welthandel



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

11

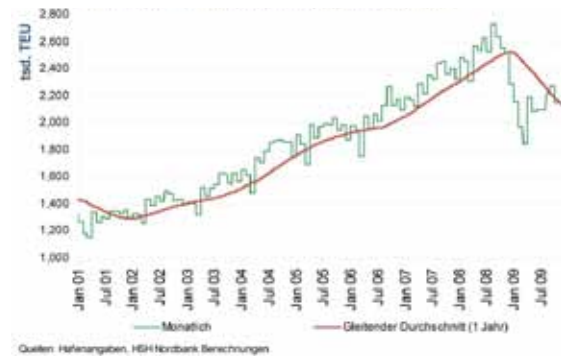
Welthandel



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

12

Containerumschlag Asien-Europa (Hafen Singapur)



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

13

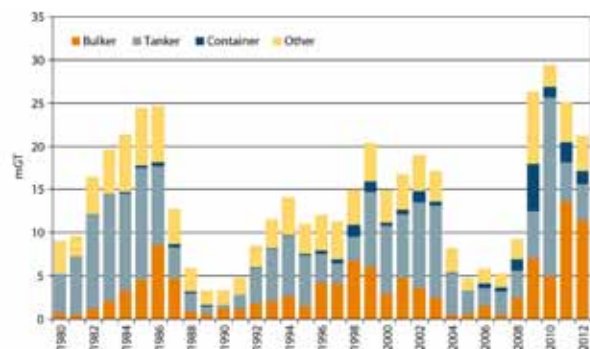
Preisentwicklung im Containerschiffmarkt (Durchschnitt)



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

14

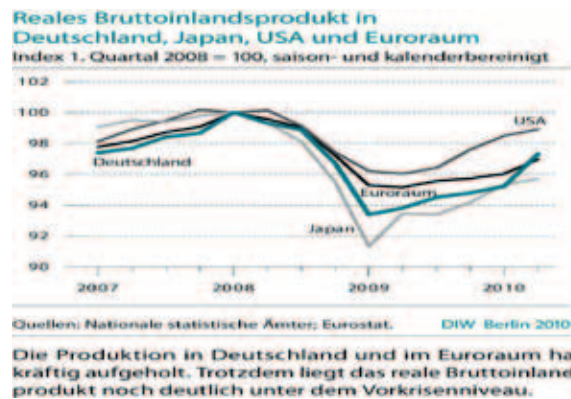
Globale Verschrottung nach Schiffstypen



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

15

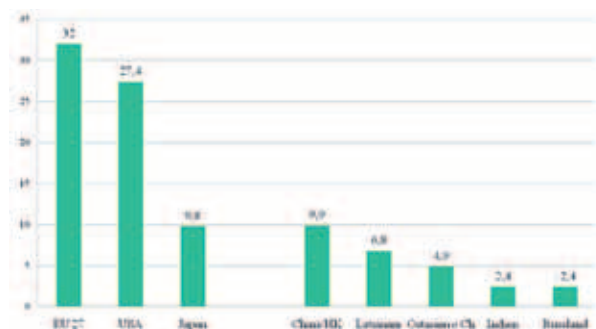
Deutschland im internationalen Vergleich



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

16

Anteile am globalen BIP



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

17

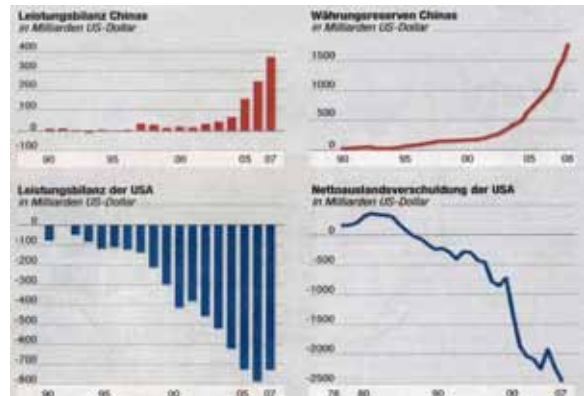
Globale Ungleichgewichte (Leistungsbilanzen in Mrd. Dollar)



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

18

Ungleichgewichte in der Globalökonomie



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

19

Die Risiken steigen



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

20

Der IWF schlägt Alarm

IWF-ZAHLEN

Vor der zweiten Krise

Der Internationale Währungsfonds schlägt Alarm: Durch die Rezession sind die Staatshaushalte in fast allen Industrieländern an den Rand ihrer Belastungsfähigkeit gekommen. Wenn nicht gegen-gesteuert wird, droht der Absturz in eine zweite Kreditkrise.

Schuldenstand in Prozent des BIP

Deutschland	76,7
Griechenland	124,1
Großbritannien	78,2
Irland	78,8
Japan	227,3
Portugal	85,9
Spanien	66,9
USA	92,6

Strukturelles Staatsdefizit in Prozent

Deutschland	3,8
Griechenland	8,9
Großbritannien	7,6
Irland	7,9
Japan	7,5
Portugal	7,1
Spanien	7,3
USA	9,3

Auslandsverschuldung in Prozent der Gesamtschuld

Deutschland	40,3
Griechenland	99,0
Großbritannien	17,9
Irland	47,2
Japan	13,7
Portugal	60,2
Spanien	26,9
USA	24,7

© IWF, Stand: 10.11.2011

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

21

Die große Wirtschaft- und Finanzkrise

ist Mitte 2007 ausgebrochen.

- Anlass waren die Immobilien- und Hypothekenblase in USA, GB etc.
- sie weitete sich aus auf die Verbriefungsmärkte
- es drohte eine Kernschmelze des Bankensystems

Die tiefer liegenden Gründe:

- Globale Kreditblase
- Ungleichgewicht in der Globalökonomie
- massive Unterschiede in der Einkommens- und Vermögensentwicklung
- strukturelle Überakkumulation

Wir haben es also mit einer Doppelkrise zu tun

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

22

Zusammengefasst:

Ungleichgewichte führen zyklenübergreifend zur strukturellen Überakkumulation und Großen Krise

- Überkapazitäten
- niedrige Zinsen
- Expansion des Kredits
- niedrige Sparquoten
- Anstieg der Vermögenspreise
- Rückgang der Lohnquote
- globale Handelsungleichgewichte

= Expansion des Globalen Finanzüberbaus

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

23

Eine Wiederherstellung der Stabilität im Weltwährungssystem ist nicht absehbar

- keine Ende der Schuldenkrise in Sicht (Schuldenabbau belastet Ökonomien)
- keine gemeinsame Operation der Hauptländer
- Ursachen der Wirtschaft- und Finanzkrise nicht aufgehoben

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

24

Was soll Exit-Politik bewirken?

- Abbau der Defizite und Schuldenquote
- Rückführung der Geldversorgung

Aber, sie führt zur

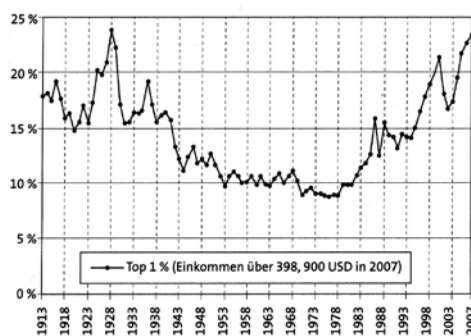
- Belastung des Wirtschaftswachstums
- Gefahr eines weiteren Absturzes

Denn: aus der Schuldenfalle kommt man mit Neuverschuldung nicht heraus.

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

25

USA - Verteilungspolitik



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

26

Aushebelung des Werts der Arbeitskraft



Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

27

Steuern und Abgabenquote weit unten

Die Steuerquote ist in den letzten Jahren gesunken, weil die Steuereinnahmen nicht im Gleichschritt mit dem Wirtschaftswachstum angestiegen sind.

Dadurch hat Deutschland **eine der niedrigsten Steuerquoten** der Welt. Der aktuelle Anstieg der Steuerquote hat daran bisher nichts geändert.

Auch wenn Steuern und Sozialabgaben zusammen betrachtet werden, liegt Deutschland um unteren Ende.

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

28

Alternativen zur Exitpolitik = radikales Sparen

- Stärkung der Staatsfinanzen und Herstellung der **Steuergerechtigkeit**
- **Spitzensteuersatz** auf über 50 % anheben
- Schließen der **Steuerschlupflöcher**
- Erhöhung der **Unternehmensbesteuerung**
- **Finanztransaktionssteuer** etc.
- Wiedererhebung der **Vermögenssteuer**
- Verbesserung der **Steuerpraxis**
- Sozial-ökologische **Strukturpolitik**

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

29

Danke für die Aufmerksamkeit!

Zum Weiterlesen:



www.vsa-verlag.de



www.sozialismus.de

Dr. Joachim Bischoff
Hamburg

<http://joachimbischoff.de>

30

Forum I – Zukunft Schiffbau

Der Schiffbau als Schlüsselindustrie oder Auslaufmodell? Reaktion auf den maritimen Strukturwandel zwischen nationaler Konkurrenz und europäischer Industriepolitik

Referenten Prof. Dr. Ing. Stefan Krüger, *TU Hamburg-Harburg, Dozent*; Jutta Blankau, *IG Metall Küste, Bezirksleiterin*; Sabine Wils, *MdEP DIE LINKE. im Europaparlament*

Moderation Helmut Holter, *MdL DIE LINKE. Mecklenburg-Vorpommern*

Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Genossinnen und Genossen, meine Damen und Herren! Rede von Sabine Wils, MdEP DIE LINKE. im Europaparlament

Es gilt das gesprochene Wort.

Ich möchte mit einem Zitat des ehemaligen Bundeswirtschaftsministers zu Guttenberg von der Nationalen Maritimen Konferenz am 30.03.2009 in Rostock beginnen:

„Die maritime Wirtschaft kann auf entscheidende Stärken bauen. Ganz vorne steht die Innovationskraft und die Fähigkeit, spezifische Kompetenzen immer wieder dynamisch weiterentwickeln zu können. Der eingeschlagene Kurs, Deutschland zu einem maritimen Hightech-Standort auszubauen, muss konsequent fortgesetzt werden. Aktuell kommt es darauf an, die Folgen der Krise in den maritimen Bereichen durch kurzfristig wirkende Maßnahmen zu überbrücken. Ebenso gilt es, irreparable Schäden und strukturelle Verwerfungen zu vermeiden.“

Bis hierhin könnte man dem Freiherrn zu Guttenberg in Teilen noch folgen, obwohl wir wissen, dass für Teile des deutschen Schiffbaus die Lage nach wie vor sehr ernst ist. Der nachfolgende Satz des Zitats hat aber mit der Realität wirklich nichts mehr zu tun:

„Die Bundesregierung wird diesen Weg weiterhin politisch flankieren.“

Ich denke, die IG Metall hat bei den letzten Gesprächen im Bundeswirtschaftsministerium sehr genau erfahren, dass das Engagement für den deutschen Schiffbau unter Herrn Brüderle dort eher rudimentär ist.

Das ist eine Entwicklung, die auch in anderen europäischen Ländern zu verzeichnen ist. Insgesamt kann - von wenigen Ausnahmen abgesehen - von einer bedrohlichen Situation für den europäischen Schiffbau gesprochen werden.

Um es deutlich zu sagen: Ich bin als Abgeordnete der Partei DIE LINKE. im Europäischen Parlament der

Meinung, dass die deutschen Schiffbauerinnen und Schiffbauer in Zukunft keine Windkraftträder bauen sollten, sondern ihren Qualifikationen entsprechend umweltfreundliche Schiffe. Die Politik hat hier die Aufgabe, die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Diese Rahmenbedingungen zu schaffen heißt für mich ganz eindeutig, alles zu tun, um einen sozial-ökologischen Umbau der Industrie zu befördern. Dafür setze ich mich nicht nur in Bezug auf die Automobilindustrie ein, sondern auch in Bezug auf die Werften. Die von mir bzw. der Delegation der LINKEN. im Europaparlament in Auftrag gegebene Studie wird einer der Autoren, Herr Prof. Krüger von der TU Hamburg-Harburg, selbst noch ausführlich vorstellen.

In diesem Zusammenhang sei mir eine Bemerkung zu einer Problemstellung erlaubt, die mir als Abgeordnete der Partei DIE LINKE. wichtig ist und die in vielen an sich guten Materialien zur Zukunft des Schiffbaus keine oder nur wenig Berücksichtigung findet.

Zu einer wirklichen Konversion gehört meiner Meinung nach unbedingt auch eine Abkehr von der Rüstungsproduktion. Es kann doch nicht sein, dass Blohm&Voss in Hamburg oder HDW in Kiel bis zum Ende aller Tage ihre Zukunft von Fregatten und U-Booten abhängig machen. Diese Kolleginnen und Kollegen können auch Schiffe für die zivile Schifffahrt bauen. Allerdings sind Handelschiffe heute technisch viel komplexer als Marineschiffe. Wenn reine Marinewerften erfolgreich Handelsschiffe bauen wollten, müssten diese grundlegend restrukturiert werden, und das ist nicht so einfach.

In diesem Zusammenhang möchte ich an den „Arbeitskreis Alternative Fertigung“ der IG Metall bei Blohm&Voss erinnern, der in den 80er Jahren hervorragende Alternativen erarbeitete. Bei meinem Besuch beim Betriebsrat Blohm&Voss am 13. August dieses Jahres habe ich festgestellt, dass einige der Kollegen, die bei dem Arbeitskreis mitgemacht haben, noch im Betrieb sind, wie der Kollege Herbert Oetting.

Zu den für mich offenen Fragen zählt, warum - nach meinem Kenntnisstand - keine der deutschen Werften an dem europäischen Forschungsprogramm BESST (Breakthrough in European Ship and Shipbuilding Technologies) teilnimmt, an dem sich Werften in verschiedenen europäischen Ländern beteiligen.

Hier geht es vorwiegend um Fähr-, Passagier- und andere Spezialschiffe, die eine zukunftsorientierte Alternative zur Rüstungsproduktion darstellen könnten.

Ich denke, es ist wichtig, Alternativen zur Rüstungsproduktion zu aktualisieren und wieder in die Debatte zu bringen.



Helmut Holter, Fraktionsvorsitzender der Landtagsfraktion DIE LINKE. Mecklenburg-Vorpommern, erläutert die Situation der Werften an der Ostseeküste im Rathaus Wismar.

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Genossinnen und Genossen! Meine Damen und Herren!

Wenn es um einen sozial-ökologischen Umbau der Werften geht, ist es vollkommen richtig, wenn die IG Metall Küste von der Bundesregierung fordert, strategische, gesetzliche und finanzielle Anreize zu schaffen, damit Reeder umweltfreundliche und energieeffiziente Schiffe in Auftrag geben.

Ich unterstütze die Forderung der IG Metall, dass Tonnagesteuer, Hafengebühren und Fahrwassergebühren an die Umweltbilanz von Schiffen gekoppelt werden müssen.

Richtig ist es, von der EU zu fordern, die bislang nur in der Nord- und Ostsee geltenden Sondergebiete SECA/ECA auf sämtliche Küsten der EU auszuweiten. Nur dadurch werden Küsten und Hafenstädte von den schädlichen Emissionen von Schiffen umfassend geschützt und der Wettbewerb zwischen den europäischen Häfen fair gestaltet.

Das ist natürlich ein Thema, bei dem wir insbesondere als Abgeordnete auf der europäischen Ebene gefordert sind.

Sozial-ökologischer Umbau des Schiffbaus bedeutet für mich unter anderem, dass die Werften und ihre Zulieferindustrie einen Beitrag zur Verbesserung des Klimaschutzes leisten. Das ist möglich mit der Produktion von Schiffen, die deutlich weniger Emissionen verursachen als bisher.

Aus diesem Grund habe ich die Studie „Politische Rahmenbedingungen und technische Möglichkeiten beim Schiffbau zum Schutz des Klimas“ bei der TU Hamburg-Harburg in Auftrag gegeben. Herr Prof. Krüger wird die Inhalte und Ergebnisse der Studie jetzt gleich vorstellen.

Ich möchte mit der Studie und deren Veröffentlichung am heutigen Tag einen kleinen Beitrag für eine positive Zukunft des deutschen und vielleicht auch europäischen Schiffbaus leisten.

Vielen Dank!

Studie „Politische Rahmenbedingungen und technische Möglichkeiten beim Schiffbau zum Schutz des Klimas“ - im Auftrag der Delegation DIE LINKE. in der Fraktion GUE/NGL im europäischen Parlament, von Prof. Dr.- Ing. Stefan Krüger, Leiter des Institutes für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit, der TU Hamburg-Harburg; Dipl. Ing. Lennart Pundt.

Zusammenfassung

Im Auftrag der Delegation DIE LINKE. im Europaparlament hat das Institut für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit der TU Hamburg-Harburg grundlegende Untersuchungen zu den politischen Rahmenbedingungen und technischen Möglichkeiten beim Schiffbau zum Schutz des Klimas durchgeführt. Dabei wurde zunächst festgestellt, dass es derzeit keine erkennbare langfristige Strategie gibt, die fossilen Energieträger in der Schifffahrt durch andere Energieträger zu ersetzen. Daher können sich unsere Untersuchungen nur darauf beschränken, Maßnahmen zu identifizieren, welche zur massiven Energieeinsparung in der Schifffahrt führen würden. Damit kann wenigstens die Zeitspanne gestreckt werden, bis alternative Energieträger in der Schifffahrt verwendet werden könnten.

Es konnte gezeigt werden, dass alleine das erwartete Flottenwachstum die technisch erzielbaren Erfolge mehr als kompensieren wird, so dass die nutzbaren Möglichkeiten der Technik nicht zu einem positiven Effekt auf den Klimawandel führen werden, wenn nicht grundsätzlich gegengesteuert wird. Dies kann nur erfolgen, wenn die vor allem fahrende Flotte und nicht nur zukünftige Neubauten zum Energiesparen verpflichtet werden. Es konnte ferner gezeigt werden, dass der überwiegende Anteil von technischen Möglichkeiten der Energieeinsparung auf Schiffen gleichzeitig deren Wirtschaftlichkeit massiv erhöhen würde. Es wurde aber auch festgestellt, dass die maritimen Märkte solche Produkte derzeit nicht annehmen, weil nur in sehr kurzfristigen wirtschaftlichen Perspektiven gehandelt wird. Der Ansatz der Lebenszykluskosten wird von den Märkten insgesamt nicht aufgenommen. Daraus entstehen erhebliche Innovationshemmnisse gerade für den deutschen Schiffbau. Es konnte gezeigt werden, dass diese Innovationshemmnisse nur abgebaut werden können, wenn hier regulierend eingegriffen wird. Dies könnten alle denkbaren Maßnahmen sein, welche den Energieträger ausreichend verteuern.

Es konnte gezeigt werden, dass die breite Anwendung technischer Möglichkeiten zur Verbesserung der Energieeffizienz gerade den deutschen Seeschiffswerften und den wesentlichen Zulieferern für die von ihnen vertretene Produktpalette erhebliche Chancen bietet. Dadurch könnten die Arbeitsplätze langfristig gesichert werden. Vergleichbares gilt für sicherheitstechnische Entwicklungen zum Schutz menschlichen Lebens in der Schifffahrt. So bildet die Notwendigkeit, in Zukunft sicherere und umweltverträglichere Schiffe anbieten zu müssen, von der technischen Sachlage her eine Zukunftssicherung für die deutsche Schiffbauindustrie.

Voraussetzung dafür ist allerdings, dass das technische Wissen nicht wie bisher nach Fernost abfließt.

Es konnte ferner gezeigt werden, dass wirklich energieeffiziente Schiffe nur dann entstehen können, wenn die Energieeffizienz bereits in der frühen Produktentwicklungsphase gezielt durch den Entwurf in das Schiff eingebracht wird. Das setzt eine symbiotische Zusammenarbeit zwischen Werft, Betreiber und den wesentlichen Zulieferern voraus. Um diese langfristig erreichen zu können, sind weiterhin erhebliche Anstrengungen in Forschung und Entwicklung nötig. Hierzu muss eine geeignete Infrastruktur erhalten bleiben.

Demgegenüber steht die aus technischer Sicht unbefriedigende Entwicklung der internationalen schiffbaulichen Regelwerke. Hier konnte am Beispiel der von der IMO implementierten Energieeffizienzregeln eindeutig gezeigt werden, dass diese Entwicklung den möglichen Wettbewerbsvorteil für die deutsche Industrie in das Gegenteil verkehrt: Durch diese Regelwerke werden speziell die wettbewerbsfähigen Schiffe der europäischen Schiffbauindustrie aufgrund von technisch nachweisbaren Fehlern in den grundlegenden Annahmen so massiv bestraft, so dass es langfristig zu einem deutlichen Arbeitsplatzabbau im europäischen Schiffbau kommen muss. Dagegen kann auch ein deutlicher technischer Vorsprung nichts ausrichten. Hierzu müssen alternative Konzepte erarbeitet werden, welche im Rahmen von EU-Regelungen greifen könnten, wenn es nicht gelingen sollte, die Implementierung dieser Regeln noch zu verhindern.

Im Rahmen des Themenkomplexes „Energieeffizienz“ ist auch die Rolle der Klassifikationsgesellschaften zu hinterfragen, welche die in Kraft tretenden Energieeffizienzregeln nach derzeitiger Lesart als alleinige Institutionen zertifizieren sollen. Es konnte im Rahmen der Studie nachgewiesen werden, dass genau dann das Gleichgewicht der schiffbaulichen Produktentwicklung gestört werden würde, wenn nicht auch andere Institutionen als Zertifizierer für Energieeffizienz zugelassen werden würden.

Schlussfolgerungen

Aus unseren Untersuchungen, welche wir am Beispiel der Möglichkeiten durchgeführt haben, durch verbesserte Umweltverträglichkeit der Schiffe langfristig wettbewerbsfähige Arbeitsplätze auf den deutschen Seeschiffswerften zu sichern, kommen wir zu folgenden Kernaussagen, die neben der Umweltverträglichkeit prinzipiell auf weitere Sektoren erweitert werden können. Grundsätzlich gilt für den Schiffbau das, was für jede andere produzierende Industrie in einem Hochlohnland gilt:

Wer überleben will, muss so viel besser sein, wie er teurer ist. Für die deutsche Schiffbauindustrie gilt daher, dass erheblich mehr Anstrengungen in Forschung und Entwicklung geleistet werden müssen als bisher, denn es muss ein nachvollziehbarer Wettbewerbsvorteil gegenüber den teilweise hocheffizient arbeitenden Werften in Fernost entstehen. Diese können erfolg-

reich Serienprodukte herstellen, in der Unikatifertigung wären sie aber bei gegenwärtigen Strukturen nicht wettbewerbsfähig, einfach weil der enorme Durchsatz mit Unikaten in Entwurf und Konstruktion nicht zu schaffen wäre. Hier liegt eine erhebliche Chance für deutsche Werften, wenn es gelingt, die Marktchancen für Unikate (oder Kleinserien) weiter zu erhöhen und deren Baukosten weiter zu senken.

Zentrale Fragestellungen wie Energieeffizienz und Sicherheit bieten hier erhebliche Chancen gerade für die deutschen Seeschiffswerften, wenn es gelingt, die Chancen auch zu nutzen. Dazu muss aber flankierend ein Umdenken in der Politik stattfinden: Es muss deutlich werden, dass die eigentlich systemrelevanten Akteure in der maritimen Industrie die leistungsfähigen Handelsschiffswerften sowie deren Hauptzulieferer sind, denn hier wird im Verbund mit Hochschulen das systemrelevante technische Wissen generiert. Von daher darf es nicht sein, dass mit staatlicher Unterstützung finanzielle Anreizsysteme am Markt existieren, die gerade den nicht technisch kompetenten Mitspielern die meisten Vorteile bieten und diese besonders fördern.

Bau und Betrieb technischer Investitionsgüter mit hohen technischen und finanziellen Risiken bedürfen gewisser staatlich festgesetzter Mindeststandards, insbesondere vor dem sich abzeichnenden Klimawandel, und staatliche Unterstützung (wenn diese überhaupt gewährt wird) darf generell nur dem zuteilwerden, der nachweislich diese Standards vorantreibt. Denn die Märkte nehmen ohne Regulierung weger der Orientierung auf nur kurzfristiges spekulatives Gewinnstreben technische Verbesserungen der Schiffe auch dann nicht an, wenn sie eine wirtschaftliche, allerdings mittelfristige, Verbesserung bedeuten. Wenn hier nicht gegengesteuert wird, würde langfristig die gesamte produzierende Industrie völlig ausgehöhlt werden, und wir haben ja in der Finanzkrise gut beobachten können, wie stark gerade die Volkswirtschaften in Mitleidenschaft gezogen worden sind, die eben keine leistungsfähige produzierende Industrie (mehr) haben.

Weiterhin muss der ständige Know-How-Abfluss durch die internationalen Regelwerke konsequent unterbunden werden. Dies kann am besten dadurch geschehen, dass innerhalb der EU höhere Standards durchgesetzt und konsequent überwacht werden, die sich am verfügbaren Stand der Wissenschaft orientieren müssen.

Gleichzeitig müssen alle Anstrengungen unternommen werden, die erkennbaren Fehlentwicklungen in der internationalen Regelentwicklung abzustellen, selbst wenn das Sonderlösungen für die EU bedeuten würde. Denn eine technisch vernünftige EU- weite Sonderregelung, an die sich letztlich jeder Mitspieler, der in der EU Handel treiben will, zu halten hat, ist unserer Ansicht nach allemal besser als technisch unausgereifte internationale Regeln, die nur den Schwellenländern zugutekommen. Letztlich profitiert auch die Industrie von höheren Standards, weil diese letztlich deren Wettbewerbsfähigkeit erhöht. Auf diese Weise würde es weiterhin den kompetenten Mitspielern durch intellektuelle Durchdringung ihrer Prozesse und Produkte gelingen, langfristig eine höhere Rendite zu erzielen als solche, die das Geschäft eben nicht beherrschen, und die daraus resultierende Marktbereinigung wäre in der Tat sinnvoll. Wer komplexe technische Systeme und Prozesse besser beherrscht, muss daraus in einer vernünftig strukturierten Welt einen Vorteil ziehen können. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, die Rolle der Klassifikationsgesellschaften zu hinterfragen: Zumindest beim Themenkomplex „Energieeffizienz“ wurde nachgewiesen, dass es für den Schiffbau nachteilig wäre, wenn das Zertifizierungsmonopol ausschließlich bei den Klassifikationsgesellschaften liegen würde.

Weiterhin müssen die staatlichen FuE-Förderprogramme für die Schiffbauforschung aus- und nicht zugunsten vermeintlich innovativerer Industrien abgebaut werden, und es muss ganz besonders darauf geachtet werden, besonders den Know-How-Aufbau der Seeschiffswerften und deren wesentlicher Zulieferer zu stärken. Denn alleine deren Überleben sichert in Deutschland eine zukunftsfähige maritime Industrie.

Schließlich wäre es wünschenswert, im Interesse der maritimen Industrie die Auswüchse der Fehlentwicklungen im Bildungssystem zumindest zu lindern, denn nur durch qualifizierte Ingenieure ist dauerhaft ein überlebensfähiger Schiffbau zu gewährleisten. Und die essenziellen Zukunftsfragen wie Schutz von Menschenleben und unserer Umwelt, Energiesicherheit und Klimawandel sowie erneuerbare Energien können überhaupt nur von qualifizierten Ingenieuren gelöst werden.

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Ergebnisse der 19. Betriebsrätebefragung im September 2010

Thorsten Ludwig - Jochen Tholen - Manuel Kühn



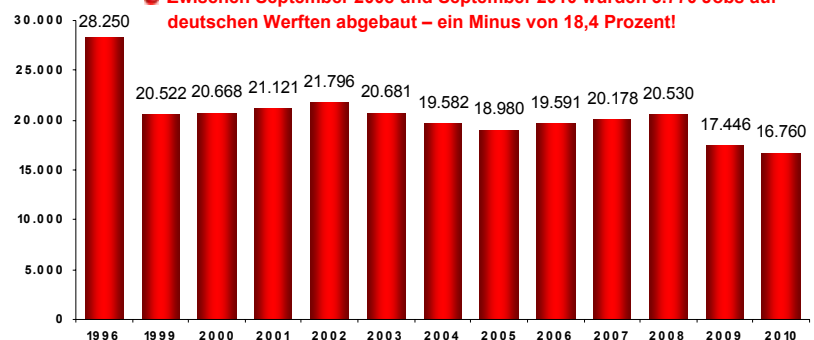
Themenübersicht

- **Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau**
- Sonderthema: Auszubildende
- Auftragseingänge und Auslastung
- Arbeitsbedingungen
- Hochrechnung der Arbeitsplatzäquivalente
- Zur Situation bei den maritimen Zulieferern



Beschäftigungsentwicklung 1990 bis 2010: Arbeitsplatzabbau setzt sich weiter fort

- In den letzten zwölf Monaten sind 3,9 Prozent bzw. 686 Arbeitsplätze auf den Werften verloren gegangen.
- Zwischen September 2008 und September 2010 wurden 3.770 Jobs auf deutschen Werften abgebaut – ein Minus von 18,4 Prozent!



Beschäftigungsstruktur 2010: Fünf Werftengruppen dominieren



| Bezirk Küste

Werftengruppe	Unternehmen	Beschäftigte (gewerkschaftlich organisiert) zum September eines Jahres					Anteil an der Gesamtbeschäftigung in 2010 (in %)
		2004	2005	2006	2007	2010	
Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) - Abu Dhabi Mar	HDW GmbH (Kiel) HDW GmbH (Emden) Blohm & Voss Shipyards GmbH Blohm & Voss Naval (Hamburg) Blohm & Voss Naval (Emden) Blohm & Voss Repair GmbH Nobiskrug GmbH Emder Werft- und Dockbetriebe GmbH	6.519	6.024	5.581	5.279	4.890	29,2
Meyerwerft - Gruppe	Meyerwerft GmbH Neptun Werft GmbH	2.594	2.793	3.137	3.220	3.200	19,1
P+S Werften	Peene-Werft Volkswerft Stralsund (ab 2008) Rolandwerft/Schiffs- und Stahlbau Berne bis 2009	969	984	2.410	2.374	1.993	11,9
Fr. Lürssen - Gruppe	Fr. Lürssen Werft GmbH Lürssen Bardenheft GmbH Neue Jade Werft GmbH Kriegewerft GmbH Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG/Vormals Rolandwerft (ab 2010 Fr. Lürssen-Gruppe)	1.033	1.176	1.321	1.358	1.468	8,8
J.J. Sietas - Gruppe	J.J. Sietas GmbH Neuenfelder Maschinenfabrik GmbH KG Norderwerft	1.128	1.185	1.221	1.208	1.054	6,2

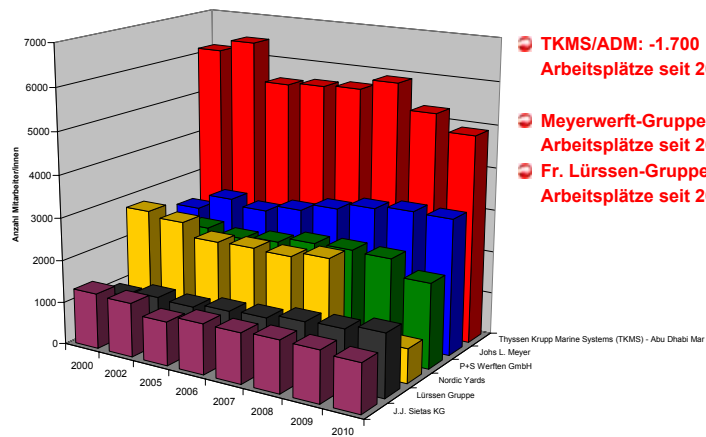
IGM Schiffbauumfrage 2010

4

Beschäftigungsentwicklung 2000 bis 2010: Familiengeführte Werftengruppen legen zu



| Bezirk Küste



- TKMS/ADM: -1.700 Arbeitsplätze seit 2000
- Meyerwerft-Gruppe: +600 Arbeitsplätze seit 2004
- Fr. Lürssen-Gruppe: +430 Arbeitsplätze seit 2004

IGM Schiffbauumfrage 2010

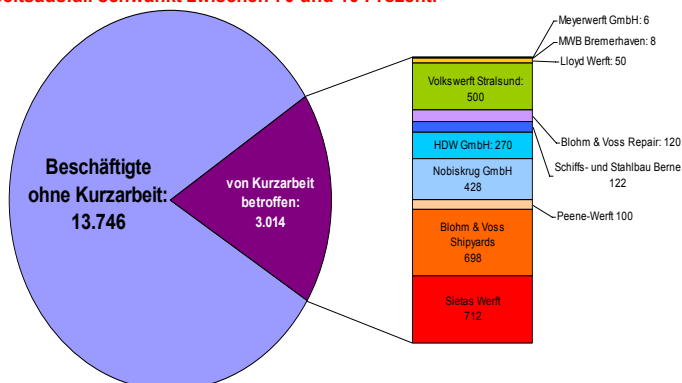
5

Kurzarbeit auf deutschen Werften in 2010: Fast jeder Fünfte ist betroffen



| Bezirk Küste

- Rund 18 Prozent aller Werftbeschäftigten sind von Kurzarbeit betroffen.
- Werften nutzen die Verlängerung von Kurzarbeit.
- Arbeitsausfall schwankt zwischen 70 und 10 Prozent.



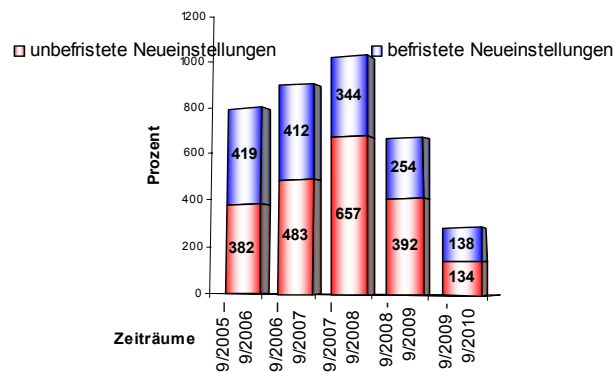
IGM Schiffbauumfrage 2010

6

Neueinstellungen 2010: Anzahl sinkt - Befristungen nehmen zu



| Bezirk Küste



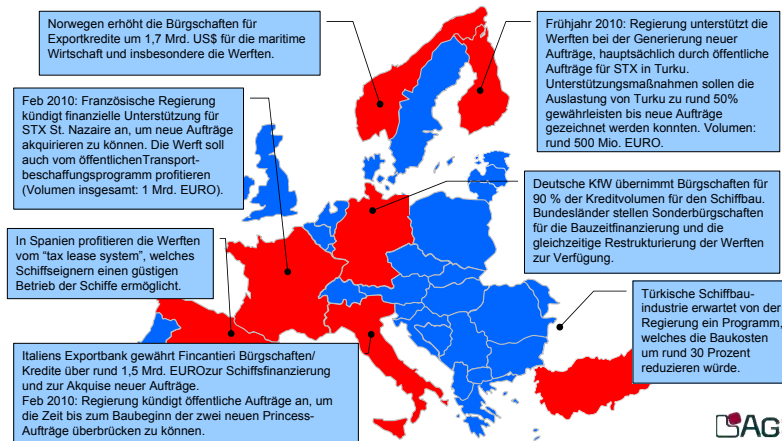
IGM Schiffbaumfrage 2010

7

Blick über den Tellerrand: Keine einheitliche politische Flankierung



| Bezirk Küste



AGS
Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH

IGM Schiffbaumfrage 2010

8

Themenübersicht



| Bezirk Küste

- ➡ Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau
- ➡ **Sonderthema: Auszubildende**
- ➡ Auftragseingänge und Auslastung
- ➡ Arbeitsbedingungen
- ➡ Hochrechnung der Arbeitsplatzäquivalente
- ➡ Zur Situation bei den maritimen Zulieferern

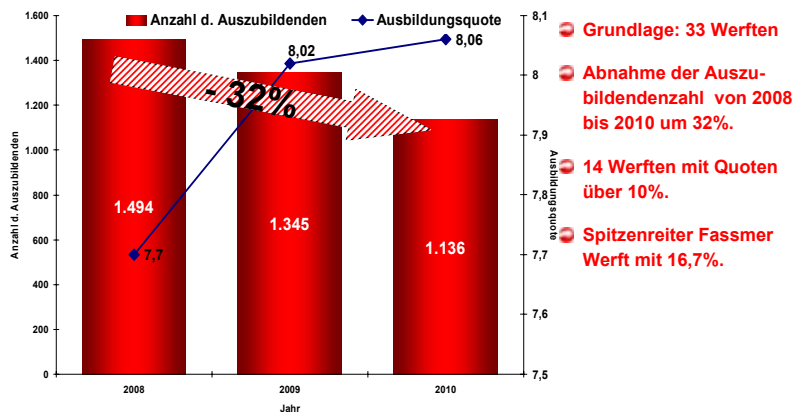
IGM Schiffbaumfrage 2010

9

Ausbildung im deutschen Schiffbau 2010: Quote steigt – absolute Zahl nimmt ab



| Bezirk Küste



IGM Schiffbauumfrage 2010

10

Keine Ausbildung – kein Job Kein Job – kein Geld Kein Geld – kein Spaß



| Bezirk Küste

Gründe für die Entscheidung zur Ausbildung auf der Werft

- Faszination für Schifffahrt und Schiffbau
- Begeisterung für das komplexe System Schiff
- Breites Tätigkeitsspektrum
- Abwechslungsreiche Arbeit in unterschiedlichen Abteilungen
- Praktikum als Entscheidungshilfe vor Beginn der Ausbildung
- Gutes Betriebsklima und guter Ruf des Unternehmens
- ... und ganz selten auch traditionelle Rollenbilder: „Männerjob, schwere Sachen bewegen“ und „lecker Grillfeste hier“ ...
- ... oder andere sehr individuelle Gründe: „bin von der Schule geflogen, musste schnell was finden, Vadder hat das klar gemacht“

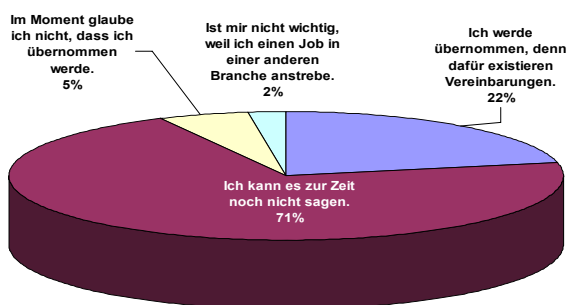
IGM Schiffbauumfrage 2010

11

Aussichten auf Übernahme: Zwischen Skepsis und Zuversicht



| Bezirk Küste



- Jede/r Fünfte baut auf geltende Vereinbarungen zur Übernahme.
- Keine Übernahme lässt Zweifel am Sinn von Übernahmevereinbarungen aufkommen.

IGM Schiffbauumfrage 2010

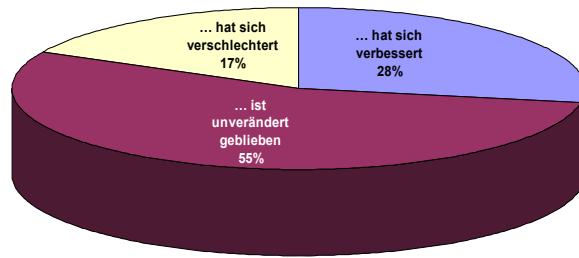
12

Ausbildungssituation: Weitgehend unverändert – aber deutliche Kritik



| Bezirk Küste

Die Ausbildungssituation...



Gründe für die Verschlechterung der Ausbildungsbedingungen:

- Ausgliederung von Ausbildungsaktivitäten in eine Ausbildungsakademie
- Gefühlter „Wechsel in eine Transfersgesellschaft“ während der Ausbildung
- Rückgang der Auszubildendenzahlen
- Ausbildung auf verschiedenen Werften/Standorten

IGM Schiffbaumfrage 2010

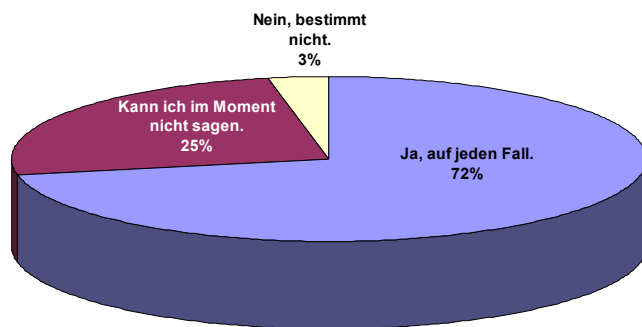
13

Der Krise zum Trotz: Schiffbau bleibt bei Auszubildenden attraktiv



| Bezirk Küste

Wenn Du heute noch mal die Wahl hättest: Würdest Du Dich wieder für eine Ausbildung auf der Werft oder bei einem maritimen Zulieferer entscheiden?



IGM Schiffbaumfrage 2010

14

Themenübersicht



| Bezirk Küste

- ➡ Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau
- ➡ Sonderthema: Auszubildende
- ➡ Auftragseingänge und Auslastung
- ➡ Arbeitsbedingungen
- ➡ Hochrechnung der Arbeitsplatzäquivalente
- ➡ Zur Situation bei den maritimen Zulieferern

IGM Schiffbaumfrage 2010

15



| Bezirk Küste

(Keine) Auftragseingänge im Containerschiffbau

Zeitraum	9/2001- 8/2002	9/2002- 8/2003	9/2003- 8/2004	9/2004- 8/2005	9/2005- 8/2006	9/2006- 8/2007	9/2007- 8/2008	9/2008- 8/2009	9/2009- 8/2010
Anzahl der Schiffe	6	46	71	121	45	20	35	0	0
Gesamt tdw	103.400	976.780	2.051.650	2.550.500	837.450	496.300	879.500	0	0
Gesamt TEU	8.346	73.681	153.617	190.922	65.006	39.804	65.736	0	0

- Im aktuellen Berichtszeitraum – aber auch seit insgesamt 24 Monaten - ist kein einziger Auftrag für Containerschiffe nach Deutschland gekommen.
- Nennenswerte Auftragsgänge nur im Spezialschiffbau

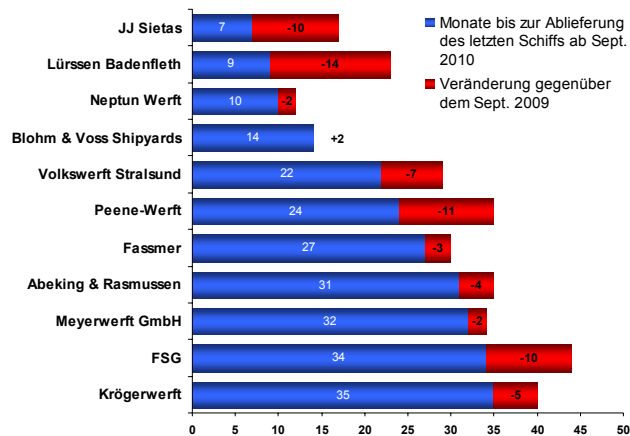
IGM Schiffbaumfrage 2010

16



| Bezirk Küste

Auslastungshorizonte im Handelsschiffbau: Rückgang bei Auslastungshorizonten geringer als im Vorjahr



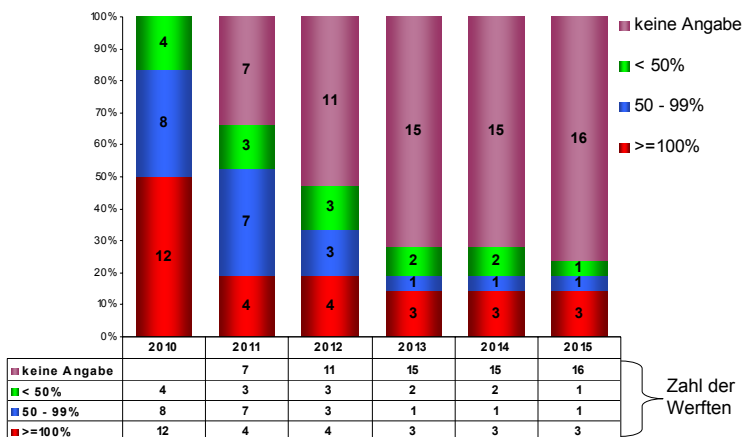
IGM Schiffbaumfrage 2010

17



| Bezirk Küste

Auslastungsquoten im deutschen Schiffbau: Unsichere Perspektiven im zivilen Bereich



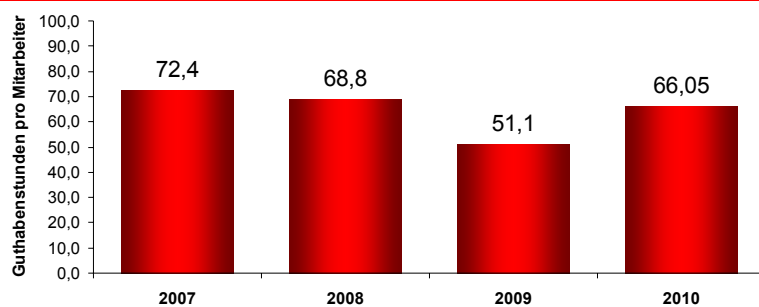
IGM Schiffbaumfrage 2010

18

Themenübersicht

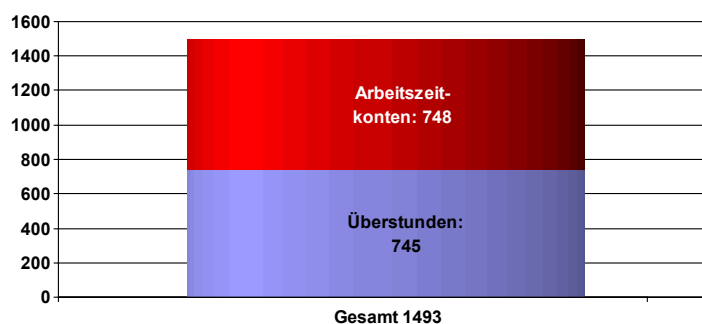
- Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau
- Sonderthema: Auszubildende
- Auftragseingänge und Auslastung
- **Arbeitsbedingungen**
- Hochrechnung der Arbeitsplatzäquivalente
- Zur Situation bei den maritimen Zulieferern

Arbeitszeitguthaben der Mitarbeiter: Personalabbau wird durch Mehrarbeit kompensiert



- Gegenüber 2009 sind die Arbeitszeitguthaben pro Beschäftigtem im Jahr 2010 um rund 15 Stunden angestiegen.

Überstunden außerhalb von Zeitkonten

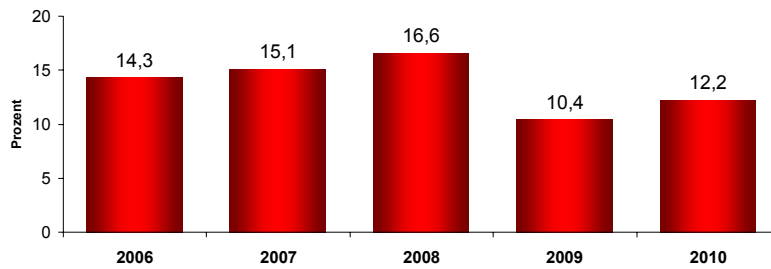


- Jede/r Werftbeschäftigte hat im Durchschnitt 65 Überstunden außerhalb von Zeitkonten geleistet.
- Gegenüber 2009 ist das ein Rückgang um 24% (2009: 85,5 Stunden), gegenüber 2008 allerdings ein Anstieg um 44% (2008: 45 Stunden).

Leiharbeit im deutschen Schiffbau: Leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr



| Bezirk Küste



- Im September 2010 arbeiten auf 23 Werften 2.046 Leiharbeitnehmer/innen.
- Nach wie vor auf vielen Werften überdurchschnittliche Leiharbeitsquoten:
 - Kröger Werft (knapp 46%)
 - Fassmer Werft (knapp 37%)
 - Nobiskrug GmbH (knapp 36%)
- Sietas Werft hat 215 Stammbeschäftigte abgebaut, aber deutlich mehr Leiharbeiter/innen (+116) als noch im Jahr 2009.

IGM Schiffbaumauffrage 2010

22

Themenübersicht



| Bezirk Küste

- Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau
- Sonderthema: Auszubildende
- Auftragseingänge und Auslastung
- Arbeitsbedingungen
- Hochrechnung der Arbeitsplatzäquivalente
- Zur Situation bei den maritimen Zulieferern

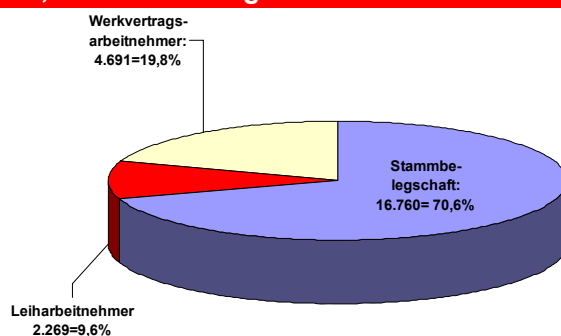
IGM Schiffbaumauffrage 2010

23

Belegschaftsstruktur auf deutschen Werften: Nur noch 70,6% Stammbeschaften



| Bezirk Küste



- Mit den Leih- und den Werkvertragsarbeitnehmern/innen ergibt sich unter Hinzuzählung der durch Überstunden und Arbeitszeitguthaben repräsentierten Vollzeitarbeitsplätze eine theoretische Gesamtbeschäftigung auf den Werften von insgesamt 25.213 Arbeitnehmer/innen – mithin also 8.453 Vollzeitarbeitsplätze mehr als am 1. September 2010 bei den deutschen Werften tatsächlich direkt Beschäftigten (16.760).

IGM Schiffbaumauffrage 2010

24



Themenübersicht

- Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau
- Sonderthema: Auszubildende
- Auftragseingänge und Auslastung
- Arbeitsbedingungen
- Hochrechnung der Arbeitsplatzäquivalente
- Zur Situation bei den maritimen Zulieferern



Zur Situation bei den maritimen Zulieferern

- 2009: Auftragseinbruch um 29 Prozent
- Beteiligung: Zehn Unternehmen mit insgesamt 2.539 Beschäftigten
- Ausbildungsquote: 5,6 Prozent
- Kurzarbeit: in 5 von 8 Betrieben
- Leiharbeitsquote: 5,1 Prozent
- Arbeitsplatzäquivalent durch AZK, Leiharbeit, Werkverträge etc: 12,4 Prozent
- Fazit: Es drohen langfristig Verlagerungen nach Asien und Produktionsrückgänge in Deutschland.



Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit!



Positionspapier der AG Schiffbau am 8. September 2010

„LeadersHIP Deutschland“ – Aufgaben der Industrie und Politik:

Seit Beginn der Krise im Sommer 2008 haben rund 42.000 Schiffbauern ihren Arbeitsplatz auf den Werften in Europa verloren. Die neue Umfrage der IG Metall Küste in Kooperation mit dem Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) bestätigt diesen für die deutsche maritime Industrie negativen Trend: Im zweiten Jahr in Folge muss der deutsche Schiffbau einen schmerzhaften Beschäftigungsrückgang verkraften. Im September 2010 sind mit 16.760 Direkt-Beschäftigten auf allen deutschen Werften 3,9 Prozent, das heißt 686 Menschen, weniger beschäftigt als noch ein Jahr zuvor.

Verglichen mit dem Jahr 2008 fällt die Bilanz noch negativer aus:

Seit dem September 2008 haben rund 3.800 Arbeitnehmerinnen ihren Job auf den Werften in Deutschland verloren, ein Rückgang um 18,4 Prozent.

Angesichts der substanziellen Bedrohung der industriellen Schlüsselkapazitäten einer europäischen Zukunftsindustrie schlägt die IG Metall vor, dass Deutschland, basierend auf dem Papier der europäischen Regionen vom 8. April 2010, eine Initiative der Schiffbauländer Europas anregt, um mit Nachdruck für die Umsetzung der Ergebnisse von Bremerhaven kurzfristige Maßnahmen zur Umsetzung und zur Verbesserung der Nachfragesituation und zur Sicherung der industriellen Schlüsselkapazitäten Europas initiiert und sicherstellt.

1. Beschäftigung sichern

Die deutsche Industrie ist aufgefordert, den Know-How-Verlust auf den deutschen Werften zu stoppen und nachhaltig alle arbeitsplatzsichernden Instrumente wie: Kurzarbeitsregelungen, Tarifverträge etc. zu nutzen, um einen weiteren nachhaltigen Substanzverlust durch den Beschäftigungsabbau zu verhindern.

In diesem Kontext muss darauf hingewiesen werden, dass auch Leiharbeits- und Werkvertragsquoten prozentual reduziert werden müssen und bei nicht zu vermeinder Leiharbeit equal pay und tarifliche Standards anzuwenden sind.

Darüber hinaus sind die Werften aufgefordert, die Ausbildungszahlen weiterhin auf einem hohen Niveau zu halten und die Übernahme für die qualifizierten Facharbeiter zu gewährleisten.

Bericht
Klischee

2. Neue Chancen nutzen

Die Schiffbaudindustrie muss im Zuge des Aufbaus der Offshorfelder in Nord- und Ostsee Anstrengungen im Bereich von Innovation, Forschung, Entwicklung und im Bereich neuer Unternehmenskooperationen vollziehen, um wegbrechende Märkte im Handelsschiffbau zu kompensieren.

Der Aufbau eines zweiten Standbeines im Bereich der Offshore-Infrastruktur-Schiffe und anderer Komponenten ist gerade angesichts der jetzigen Situation auf den Handelsschiffmärkten dringend erforderlich.



3. Verbesserte Finanzierung

Die IG Metall schlägt vor, dass Banken in Staatsbesitz oder mit staatlicher Beteiligung ausschließlich Kredite für Schiffsforderungen bereitstellen, die an dem Bauplatz in Deutschland gekoppelt sind. Gerade unter industriepolitischen Gesichtspunkten muss, wie in China oder in anderen asiatischen Staaten, eine Lenkungswirkung bei öffentlichen Finanzierungen zur Gewährung steuerlicher Rückflüsse und der Sicherung industrieller Kapazitäten gewährleistet sein.

Aus der Sicht der IG Metall ist erforderlich:

- Die Evaluierung sämtlicher, im Rahmen des temporary framework ermöglichten Ausnahmeregelungen und Entfristung solcher Maßnahmen, die sich als sinnvoll erwiesen haben, z.B. die Erhöhung des Hermes-Aval-Rahmens von 80 Mio. auf 300 Mio. Euro.
- Die Verlängerung der im Rahmen des Wirtschaftsfonds / Deutschlandsfonds er-möglichten Kredit- und Bürgschaftsprogramme über den 31. Dezember 2010 hinaus bei gleichzeitiger Kostenreduzierung.
- Die Evaluierung der europäischen Finanzierungsinstrumente bzw. Steuervergünstigungen für den Schiffbau, z. B. tax-lease-Modelle, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und um nach dem best practice-Prinzip von den in den anderen EU-Ländern gemachten Erfahrungen zu profitieren.

4. Verbesserung der Auftragslage

Die IG Metall hält die Umsetzung folgender Initiativen für dringend notwendig:

- Ein europäisches Flottenerneuerungsprogramm zur Ausphasung solcher Schiffe, die älter als 30 Jahre sind oder nur mit Sondergenehmigung betrieben werden. Durch die Kombination besonderer Kreditprogramme könnten Anreize für die Beschaffung neuer Schiffe bei europäischen Werften gesetzt werden. So ist der Aufbau einer umweltfreundlichen Flotte mit den grundsätzlichen EIB-Förderzielen vereinbar.



- Öffentliche Aufträge (Neubau sowie Instandsetzung, zivile Behördenfahrzeuge sowie Marineschiffe) müssen auch in Zeiten knapper Haushaltsmittel planbar bleiben, um den Unternehmen das Vorhalten der erforderlichen Kapazitäten zu ermöglichen. Im Zuge der allgemeinen Kostensenkung sollten Projekte der öffentlichen Hand von der Mehrwertsteuer befreit werden.
- Die stärkere Berücksichtigung von Schiffbauprojekten in der Entwicklungshilfe. In einem ersten Schritt muss das hierfür notwendige Antragsverfahren vereinfacht und standardisiert werden.
- Eine Initiative „Made in Germany“ für deutsche Reeder, die die stärkere Nutzung der heimischen Kapazitäten im Hightech-Schiffbau durch Kopplung von Subventionen (Tonnagesteuer) an das Bestellverhalten fördert (analog zum Maritimen Bündnis zur Rückflagging).

5. Mehr Forschung, Entwicklung und Innovation

- Die Steigerung der Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation durch Erhöhung der Mittel für die maritimen Förderprogramme und Optimierung der Förderbedingungen (auftragsunabhängige Produktinnovation sowie Beschleunigung und industrielle Ausrichtung der FuE-Förderung) und Erweiterung des Anwendungsbereiches auf alle maritimen Zukunftsmärkte (Offshore, Binnenschiffbau etc.).
- Die konsequente Umsetzung des Standes der Technik in den maritimen technischen Vorschriften nicht nur für den Neubau, sondern auch für die Nachrüstung der fahrenden Flotte festzuschreiben.
- Die Schaffung eines wirtschaftlichen Anreizsystems für die Umsetzung von fortschrittlicher Sicherheits-, Klima- und Umweltschutztechnik (Flottenerneuerung durch Neubau und Nachrüstung) durch Kopplung von Subventionen (Tonnagesteuer) und Gebühren (Hafen, Lotsen etc.) in die Umweltbilanz und den Sicherheitsstandards der Schiffe.
- Die Ausweitung der SECA-/ECA-Gebiete auf alle europäischen Küsten.

6. Wettbewerbsverzerrungen verhindern

Auf die Schiffbaukrise reagierten viele Regierungen mit mehr oder weniger offenen Stützungsmaßnahmen zu Gunsten ihrer Industrien. Insbesondere China und Südkorea sehen ihr Heil verstärkt in einer zweifelhaften Preispolitik, anstatt mit Kapazitätsanpassungen auf die Marktwerverzerrungen zu reagieren. Diese Entwicklung führt im Ergebnis nur zu einer Zementierung bestehender Wettbewerbsverzerrungen. Die IG Metall fordert daher:



- Sollte ein schnelles, sichtbares Ergebnis bei den Verhandlungen für ein OECD-Übereinkommen mit belastbaren Aussagen, insbes. von China und Korea zum Kapazitäts- und Subventionsabbau sowie zur Vermeidung von Preisdumping nicht zeitnah erzielt werden, so müssen Gespräche auch ohne Ergebnis abgebrochen und auf die Marktverzerrung durch europäische Schutzmaßnahmen (Handels-sanktionen) reagiert werden, um weiteren Schaden von der nationalen und europäischen Schiffbauindustrie abzuwenden.
- Keine EIB-Kredite für Aufträge bei Werften, die sich des Preisdumpings bzw. der Verletzung von Schutzrechten europäischer Unternehmen schuldig gemacht haben.

7. Marine

Angeichts neuer industrieller Strukturen im Bereich des Marineschiffbaus in Deutschland und knapper werdenden öffentlichen Mitteln, fordert die IG Metall Küste einen „**Industriepolitischen Dialog**“ zwischen der Bundesregierung, der Industrie und der IG Metall zur Sicherung der industriellen Kernfähigkeiten im Bereich des Marine-Schiffbaus.

Zusammenfassung Forum I von Helmut Holter

Schiffbau- und Zulieferindustrie, maritime Logistikwirtschaft und Meerestechnik prägen die Wirtschaft der norddeutschen Küstenländer nachhaltig.

Die Krise im Schiffbau ist längst nicht bewältigt. Der deutliche Rückgang des Welthandels wirkt nach.

Weltweit dominieren den Schiffbau asiatische Werften. Diese vorherrschende Stellung von China, Südkorea und Japan resultiert zum größten Teil aus der volumenträchtigen Produktion von Container- und Tankschiffen. Durch den Bau neuer Werften in Asien gibt es heute mehr als doppelt so viel Schiffbaukapazität, als benötigt wird. Außerdem haben China und Südkorea in den letzten Jahren verstärkt eigene riesige Zulieferkapazitäten nach Lizenznahmen aus Westeuropa geschaffen.

Infolge der globalen Finanzmarkt- und Konjunkturkrise durchläuft die maritime Industrie einen Strukturwandel, der neue Konzepte mit zukunftsweisenden Perspektiven erfordert. Das Forum legt deshalb den Schwerpunkt auf das Thema „Strukturwandel“ und diskutierte die Frage: „Ist der Schiffbau noch immer eine Schlüsselindustrie oder längst ein Auslaufmodell?“

Das Forum formuliert ansatzweise Vorschläge für einen Strategiewechsel in der Schiffbaupolitik und für neue Konzepte, die auf die Erschließung zukunfts-trächtiger Märkte orientieren.

Als wichtige Schlussfolgerung aus den Entwicklungen der letzten Jahre bleibt festzuhalten, dass in der maritimen Wirtschaft der norddeutschen Küstenländer großer Nachholbedarf in den Bereichen Innovation, Forschung und Entwicklung besteht. Die heimischen Werften können sich aber nur durch Spezialisierung und Innovationen behaupten. Um das vorhandene Know-how zu sichern, beispielsweise beim Bau von Spezialschiffen, wie Gastransportern, eistauglichen Schiffen, Forschungsschiffen oder Kreuzfahrtschiffen, sind erhebliche Anstrengungen in der Branche von Nöten und eine entsprechende Innovationsstimmung Voraussetzung. Im Spezialschiffbau müssen die Produkte individuellen Ansprüchen, hohen Sicherheits- und Umwelanforderungen genügen. Darin liegen die Chancen der Schiffbaubetriebe, der vielen Zuliefer- und Dienstleistungsunternehmen in Deutschland.

Zusätzliche Marktpotenziale eröffnen sich auch jenseits des Schiffbaus, insbesondere in der Offshore- und Meerestechnik. Hinzu kommen neue Möglichkeiten aufgrund der Notwendigkeit und des steigenden Bedarfs an umwelt- und Klima schonenden maritimen Transportlösungen.

Deshalb ist die Förderung maritimer und meerestechnischer Technologien weiter zu intensivieren und auf die entsprechenden Bedarfe auszurichten.

So sollten Mittel aus der maritimen Forschungs- und Innovationsförderung auch in der Aus- und Weiterbildung maritimer Berufe verwendet werden, um dem quantitativen und qualitativen Fachkräftemangel zu begegnen.

Es ist ernsthaft zu prüfen, ob die bisherigen Programme ausreichend sind, um die Rückstände in den Schlüsselbereichen wettzumachen. Aus Ideen müssen noch schneller als bisher marktfähige Produkte und Dienstleistungen werden.

Das Forum beschäftigt sich außerdem mit dem Thema der Finanzierung von Schiffsneubauten und von Schiffbau-Projekten. Immer weniger Banken sind bereit, das mit Schiffbauaufträgen verbundene finanzielle Risiko zu tragen. Es lässt sich feststellen, dass viele Banken ihren Kreditbestand im Schiffsgeschäft deutlich reduziert haben. Die Spielräume für neue Schiffsfinanzierungen und Schiffsbeteiligungen werden dadurch immer enger. Ohne ausreichende und passende Finanzierungsmöglichkeiten wird die Auftragsbeschaffung der Werften weiterhin äußerst schwierig. Es besteht dringender Handlungsbedarf, der u.a. darin besteht, alle beihilferechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen. Weiterhin sind Überbrückungsdarlehen und Bürgschaften erforderlich, dazu gehört eine möglichst hohe (Ausschöpfung des Maximums) Bürgschaftsquote für Bürgschaften des Bundes und der Länder.

Das zentrale Anliegen des Forums mündet in der Forderung, dass der Strukturwandel nur durch eine nachhaltige, zukunftsfähige, umweltgerechte und aufeinander abgestimmte Industriepolitik in Deutschland und in Europa aktiv gestaltet werden kann. Hierzu bedarf es eines übergreifenden Konzeptes.

Auf europäischer und internationaler Ebene sind vor allem starke Initiativen in der maritimen Umwelttechnik und zur Durchsetzung von weltweiten Sicherheitsstandards erforderlich. Industrie- und verkehrspolitische Weichenstellungen sind besser miteinander abzustimmen.

Damit ist nicht nur die maritime Branche selbst, sondern auch die Politik gefordert, Antworten für die Zukunft der maritimen Industrie zu finden und die Entwicklung nicht allein dem Markt zu überlassen.

Die Forumsteilnehmerinnen und -teilnehmer zeigten sich weitgehend überzeugt, dass der Schiffbau langfristig gesehen eine Schlüsselindustrie bleiben wird, weil er in technologieorientierten Marktsegmenten angesiedelt ist und Chancen für die Schaffung von immer mehr wissensbasierten Arbeitsplätzen bietet.

Nur im gemeinsamen Dialog mit den Sozialpartnern, mit der Wirtschaft, der Wissenschaft und der Politik kann es gelingen, die Krise im Schiffbau schrittweise zu bewältigen und die maritimen Arbeitsplätze langfristig zu sichern.

Forum 2 – Seeschifffahrt

Arbeitsbedingungen, Verkehrsströme und wirtschaftliche Entwicklungen des Güter- und Personenverkehrs in Nord- und Ostsee

Referenten Gert Hufner, *ver.di*, Gewerkschaftssekretär für Seeleute; Wilhelm Zechner, *ehem. Bundesfachgruppenleiter, ver.di-Bundesverwaltung*; Bernd Friedrichs, *Scandlines*, Betriebsratsvorsitzender

Moderation Walter Müller, *MdBB DIE LINKE. Bremen*



Maritime Konferenz:

„Die Küste brennt – die maritime Wirtschaft unserer Küstenländer zwischen Flaute und frischer Brise“

Forum 2
-
Seeschifffahrt



Forum 2 - Seeschifffahrt



Themenbereiche:

Arbeitsbedingungen, Verkehrsströme und die wirtschaftliche Entwicklungen des Güter- und Personenverkehrs in der Nord- und Ostsee

Referenten:

Gert Hufner, *ver.di*, Gewerkschaftssekretär für Seeleute

Wilhelm Zechner, *ehem. Bundesfachgruppenleiter, ver.di-Bundesverwaltung*

Bernd Friedrichs, *Scandlines*, Betriebsratsvorsitzender

Moderation:

Walter Müller, wirtschafts- und hafenpolitischer Sprecher der Fraktion DIE LINKE. in der Bremischen Bürgerschaft

Forum 2 - Seeschifffahrt

Ablauf des Forums:

- Referentenvorträge je ca. 15 Minuten
 - Keine Fragen während des Vortrags
- Anschließend die Möglichkeit zur Nachfrage und Diskussion
- Abschluss des Forums um ca. 15:45 Uhr

Zielsetzung des Forums:

- Gesamtsituation der Seeschifffahrt analysieren
- Organisationsformen von Schifffahrtsgesellschaften herausstellen
- Zukunftsperspektiven der regionalen und überregionalen Seeschifffahrt ermitteln

Forum 2 - Seeschifffahrt

Einleitung

„Gott muss ein Schiffseigner gewesen sein.

*Er platzierte die seltenen Rohstoffe weit weg von dem Ort,
wo sie gebraucht werden
und bedeckte zwei Drittel der Erde mit Wasser.“*



Zitat des norwegischen Reeders Erling Naess

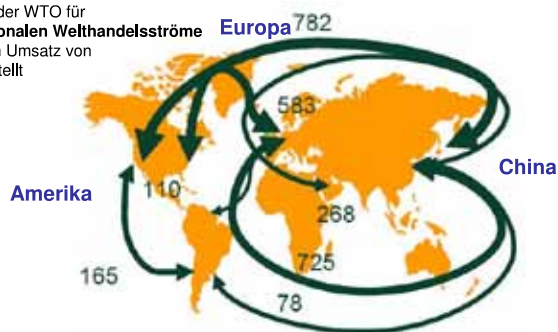
- ✓ 70% unseres Planeten besteht aus **Wasser**
 - Nahezu **98 Prozent** des **weltweiten Handels** findet **über** den **Wasserweg** statt
 - Container- und andere Schiffstypen verbinden Kontinente
- ✓ Über **50 %** der **globalen Industrieproduktionen** kommt **aus** dem **asiatischen Raum**
 - Triebfeder **China**
 - Jährliche Produktionsrate
 - Handelsüberschuss 2007 von fast 27 Milliarden US-Dollar
 - Handelsüberschuss 2008 von fast 39 Milliarden US-Dollar
 - Kaufkräftigsten Nachfrager der Produktionen
 - ➔ Europa und USA
- ✓ Durch die Wirtschaftskrise erheblicher Rückgang der Schiffsverkehre
 - ✓ Nachfrage nach globalen Schiffstransporten steigt wieder an
 - ✓ Einsatz von immer größeren Containerschiffen

Einleitung 1 - 4

Forum 2 - Seeschifffahrt

Einleitung

Bereits **2004** wurde von der WTO für die wichtigsten **internationalen Welthandelsströme** (EU, USA und China) ein Umsatz von **2.711 Mrd. US \$** festgestellt



Quelle: WTO

2005 wurde die **10 Billionen-US \$-Grenze** überschritten:

Platz 1 ➔ Deutschland	971 Mrd. US \$
Platz 2 ➔ USA	904 Mrd. US \$
Platz 3 ➔ China	762 Mrd. US \$

Einleitung 2 - 4

Forum 2 - Seeschifffahrt

Strategische Allianzen

Für weltweit tätigen Schiffahrtsgesellschaften ist es ratsam, sich mit anderen Reedereien auf eine Kooperation zu verständigen, statt diese zu bekämpfen.
→ **Kooperation statt Konfrontation !**

Um unter die Top 10 der tonnagestärksten Schiffahrtsgesellschaften gelangen zu können, sind daher von Reedereien Allianzen geschlossen worden.
Diese Allianzen teilen sich untereinander die enormen Wachstumspotenziale Asiens auf
- rund 50% der **gesamten globalen Industrieproduktionen** -

Maßgebliche strategische Allianzen

CKYHS Alliance				
COSCO	K Line	Yang Ming	Hanjin	Senator

Grand Alliance			
Hapag-Lloyd	NYK Line	OOCL	MISC

New World Alliance		
Hyundai Merchant Marine	APL / NOL	MOL

Eigene Darstellung, Stand: 2007

Maersk-Line - größte Einzelschiffahrtsgesellschaft - wird hinter der CKYHS auf Rang 2 gelistet

Bei den von den Linienreedereien gebildeten Kooperationen handelt es sich vom Grundsatz her um **Konditions-, Rabatt-, Mindestpreis-, Quoten-, Gebiets- und / oder Rationalisierungskartelle**.

Zielsetzung der Kartellbildung ist es den tendenziell **ruinösen Wettbewerb** in der Linienschifffahrt **zu begrenzen** und einer **permanenten Destabilisierung des Ratengefüges entgegenzuwirken** die **Ladungsanteile für die Mitglieder langfristig zu sichern**, um Investitionsentscheidungen kalkulierbarer zu machen, und den Einsatz und die Auslastung der Kapazitäten (Schiffe) zu optimieren.

Die Möglichkeit zur Bildung von Kartellen oder anderer Kooperationsformen ist eine Voraussetzung, wenn Linienschifffahrt rationell und wirtschaftlich betrieben werden soll.

Die Notwendigkeit zur **Kooperation** ist für **kleinere und mittelständische Schiffahrtsunternehmen unumgänglich** geworden.

Diesem Umstand trägt sowohl der deutsche Gesetzgeber als auch die Europäische Union Rechnung, indem sie **die Schiffahrtskonferenzen von den allgemeinen Wettbewerbsbestimmungen der Kartellgesetzgebung ausgenommen und lediglich einer Missbrauchsaufsicht unterstellt hat**.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Beschäftigungsbedingungen der Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge, von Gert Hübner, ver.di, Gewerkschaftssekretär für Seeleute

Einleitung

Auf dem CDU-Kongress „Maritime Wirtschaft – eine nationale Chance“ am 08.11.2010 wird die deutsche Handelsflotte als drittgrößte der Welt bezeichnet, bei Containerschiffen soll es Platz 1 sein. (S.2 des Positionspapiers). Dem steht die Statistik des Verbandes Deutscher Reeder gegenüber, wonach nur 20% der von dt. Reedern betriebenen Schiffe unter deutscher Flagge fahren (VDR, Daten 2010, S.21). Hinweis BMVBS: die Bezeichnung „deutsches Schiff“ ist ausschließlich für Schiffe zu verwenden, die die deutsche Flagge führen (Verkehrsblatt 1/2010).

Forderungen der Reeder, vorgetragen durch die CDU (s.o. Positionspapier, S.7)

- Tonnagesteuer
- Lohnsteuereinbehalt
- Ausbildungsförderung

Zahlen & Fakten

15.000 zur dt. Sozialversicherung angemeldete Seeleute auf dt. und ausgeflaggten Schiffen (Stand 30.09.2010, Quelle: statistische Auswertung zum seem. Personal, DRV-KBS)

Heuern (HTV-See)

Kapitän	6.233,- €/Monat
Ltd. Ingenieur	5.701,- €
Wachoffizier (1.J.)	4.175,- €
Schiffsmechaniker (5.J.)	3.975,- €
SM-Azubi (3.J.)	1.547,- €

Rahmenbedingungen (MTV-See)

regelm. Arbeitszeit 301 Std./Monat
18,9 Kalendertage Urlaub pro Borddienstmonat

Schiffsbesetzung

derzeit noch 5 EU-Seeleute auf Schiffen unter dt. Flagge vorgeschrieben Verstöße fallen z.B. bei Piraterie auf, wenn Schiff unter dt. Flagge nur mit 1 oder 2 EU-Seeleuten unterwegs sind.

Internationales Seeschiffsregister/

ISR (Zweitregister) ISR-Heuern betragen ca. 20 – 30% der dt. Heuern (nähere Angaben siehe bei Zechner) grds. nur Zeitverträge, dennoch immer wieder die gleichen Seeleute (Verstoß gegen TzBfG) arbeitserlaubnisfrei, Aufenthaltserlaubnis nur für den Borddienst des betr. Schiffes Entscheidung des BVerfG von 1988: privatrechtl. Teil des ISR-Heuervertrages nach Heimatlohnbedingungen, öffentl.-rechtl. Teil nach dt. Recht, dennoch sind ISR-Seeleute nicht zur RV, nicht zur KV, nicht zur AIV und nicht zur SeemK gemeldet.

Tonnagesteuer

seit dem Jahr 1999 ermöglicht die Tonnagebesteuerung nach § 5a EStG den Reedern, Gewinne aus dem Betrieb von Handelsschiffen nach dem Rauminhalt

des Schiffes zu ermitteln. Für ein Containerschiff mit ca. 6.000 Stellplätzen sind danach rund 80.000,- € Gewinn/Jahr zu versteuern. Der BRH errechnet die Steuermindereinnahmen mit mindestens 1 Mrd. €/Jahr, und beziffert im weiteren die Subvention der Landbetriebe der maritimen Wirtschaft mit mehr als 50.000,-€/Arbeitsplatz. Ein Anreiz, die dt. Flagge zu führen ist mit der Tonnagesteuer nicht verbunden, weder Bau noch Flagge noch Besatzung müssen einen Bezug zu Deutschland haben. Fazit des BRH: die derzeitige Regelung ist nicht geeignet, die dt. Flagge zu stärken oder vermehrt EU-Bürger auf den Schiffen zu beschäftigen. (BRH Jahresbericht 2006, S. 125 ff.) Und in 2009 noch einmal: der BRH hat festgestellt, daß die Begünstigung von Reedern bei der Lohnsteuer und bei der Tonnagebesteuerung wesentliche Ziele verfehlt (Präsident des BRH als Bundesbeauftragter für die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung am 23.11.2009).

Die hierzu getroffene Aussage des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) „der BRH hat keine Ahnung“ ist leider folgenlos geblieben.

Lohnsteuereinbehalt

diese ist klar an ein inländisches Heuerverhältnis gebunden und ermöglicht dem Reeder 40% der individuell anfallenden Lohnsteuer einzubehalten

Ausbildungsförderung

die Ausbildung eines Schiffsmechaniker-Azubis wird mit 33.000,- €/Ausbildungsvertrag gefördert. Dieser hohe Betrag hält den VDR nicht davon ab, weitere Heuersubventionen für jegliche Tätigkeiten unterhalb der „Management-Ebene“ (Kpt./Ltd.Ing./1.Offz.) zu fordern (Maritimes Bündnis, Sitzung vom 16.02.2011)

Ranbemerkung

Die dt. Reeder haben ihre Zusage, als Gegenleistung für die Subventionen bis zu 600 große Einheiten unter dt. Flagge zu betreiben, zu keiner Zeit eingehalten; per 30.09.2010 lag die Zahl bei 410.

Die „Krise“

Die Finanzkrise haben die gut ausgebildeten dt. Seeleute problemlos durchstanden, mit ihren Qualifikationen waren sie vorher gesuchte Mangelware, sodaß es im wesentlichen nur zum Abbau übertariflich gewährter Leistungen gekommen ist. Die Krise war weniger eine der Reeder, vielmehr eine der schiffsfinanzierenden Fonds und Banken. Nach der Krise ist vor der Krise: in 2011 werden an jedem Kalendertag zwei Massengutfrachter neu in Fahrt gesetzt!!!

Fazit für linke Politik

die gewährten staatlichen Leistungen

- müssen in der Höhe wirkungsvoll begrenzt werden
- dürfen nur befristet vergeben werden (die Verlängerung, nicht der Wegfall soll begründet werden)
- sollen an Flagge und Beschäftigung gebunden sein.

**Redebeitrag von Bernd Friedrichs,
Stellv. Betriebsratsvorsitzender Scandlines
Deutschland GmbH-Land und Flotte**

Liebe Gäste, herzlichen Dank für die Einladung zu der heutigen Veranstaltung, der ich sehr gerne gefolgt bin, auch wenn es ein Samstag ist, aber es gibt ja noch einen Sonntag.

Man hat mich gebeten, über Sinn und Unsinn, oder Positives und Negatives einer festen Fehmarnbelt-Querung zu sprechen. Ich muss Ihnen gleich zu Anfang gestehen, dass das Gewicht meiner Rede eher auf dem Unsinn liegen wird als auf der möglichen Sinnhaftigkeit. Denn beim besten Willen kann ich kaum etwas finden, daß für dieses Mega-Projekt spricht. Ganz im Gegenteil, es ist ohne Zweifel das unsinnigste Großprojekt, das derzeit in Europa geplant wird. Und diese Aussage gilt nicht nur umweltpolitisch, sie gilt auch verkehrspolitisch und ökonomisch.

Die Fehmarnbelt-Brücke wäre aber leider nicht nur unnötig-sie könnte jenseits der Umweltschäden auch wirtschaftlich und verkehrspolitisch enormen Schaden anrichten. Sollte die knapp sechs Mrd. teure Fehmarnbelt-Brücke realisiert werden, würden die mit Milliarden-Investitionen modernisierten Häfen in Mecklenburg-Vorpommern und Südschweden absterben. Was ja Frau Angela Merkel auch kürzlich in Lübeck auf einer großen CDU-Veranstaltung bestätigte:

Sie sei grundsätzlich gegen dieses Mega-Projekt, weil es nachweislich das Land Mecklenburg-Vorpommern schaden würde. Da sie aber eine Bundeskanzlerin für das ganze Deutschland sei, unterstütze sie natürlich dieses Vorhaben. Um dann auch den Staatsvertrag zu erfüllen.

Auch für den Lübecker Hafen wäre eine feste Belt-querung Gift. Etwa 20 Prozent der Südschwedischen Verkehre, die heute über Travemünde laufen, würden dann wegfallen.

Der deutsche Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat sich mit seinem dänischen Kollegen Flemming Hansen am 29.Juni 2007 auf den Bau und die Finanzierung der Fehmarnbelt - Brücke geeinigt. Am 18.Juni 2009 hat der Bundestag mit 119 Gegenstimmen für das Projekt gestimmt.

Lendlich liegt die Kostenlast, sollte die Brücke tatsächlich gebaut werden, fast ganz allein auf dänischen und europäischen Schultern. Denn für die Bundesregierung ist der Bau der Fehmarnbelt-Brücke - entgegen allen öffentlichen Beteuerungen - keine Priorität. Entsprechend gering fällt ihr Finanzierungsanteil aus, entsprechend wenig tut sie für die geplante Hinterlandanbindung.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die feste Brücke über den Fehmarnbelt ist noch längst nicht gebaut. Es gibt noch nicht einmal eine Linienbestimmung- geschweige denn eine Planfeststellung mit Baurecht. Ich bin und bleibe optimistisch - andernfalls könnte man gar nicht als BR-Vorsitzender tätig sein.

Nun noch einige Zahlen für Scandlines-Standort Puttgarden per heute:

640 Mitarbeiter mit festen unbefristeten Arbeitsverträgen-dazu ca. noch einmal 300 Menschen aus den Bereichen der Zulieferfirmen. Bei 12.300 Einwohnern auf Fehmarn wäre jeder vierte direkt oder indirekt von der Scandlines abhängig.

Mitarbeiter haben keine Zukunftsperspektiven. Über 900 Menschen auf Fehmarn würden beim der Brücke ihren Job verlieren. Das ist nicht hinnehmbar. Die Fähren fahren alle 30 Minuten-Tag und Nacht - also 48 x am Tage. Das ist wie eine schwimmende Brücke.

Warum also eine Brücke bauen, die keiner will, für viel Geld, das keiner hat. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

Man fragt ums Was und nicht ums Wie!
Ich müßte keine Schifffahrt kennen:
Krieg, Handel und Piraterie
Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.

Goethe Faust II; 5. Akt



Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

Seeschifffahrt Heute

Maritime Konferenz
der Fraktionsvorsitzendenkonferenz
der Partei Die Linke
am 13.11.2010
von Wilhelm Zechner
Bremerhaven



Worüber werde ich sprechen?

- „Deutsche“ Seeschifffahrt im 21. Jahrhundert
- Billigflaggen
- 2. Schiffregister
- Kampagnen
- Ergebnisse
- Folgerungen



Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

3

Ein „deutsches“ Schiff ist zu erkennen

- An der Flagge nein
- Am Heimathafen nein
- An der Besatzung nein
- An den Betreibern nein
- An den Eigentümern nein



Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

4

Ein „deutsches“ Schiff ist zu erkennen

- Flagge
- Heimathafen
- Besatzung



Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

5

Ein deutsches Schiff ist zu erkennen am Betreiber oder Eigentümer?

Ship Name	GLAULIA	Ship type	Freight ship (fully cellular)
Year of build	2005	IMO ship No.	9309102
Owner, manager	GLAULIA	Homeport	Libya
IMO No.	20090000	Call sign	LTB-12
Status	In service/operational	Flag	Cyprus
Last updated	2008-11-21	Data source	IMO
REGISTRATION, 2008-11-21, 2008-11-21, 2008-11-21			
Part of Registry	Libya	Country	Cyprus
Official Number	9309102	Call sign	LTB-12
Sub. Name	GLAULIA	Trading Name	
IMO No.	20090000		
OPERATOR			
Group Owner	Ship Management International Ltd	Location	Overseas
Ship Manager	Ship Management International Ltd	Location	Cyprus
Operator	Ship Management International Ltd	Location	Libya, Republic of (Tribute)
IMO Company	Ship Management International Ltd	Location	Singapore
Registered Owner	Ship Management International Ltd	Location	Cyprus
Technical Manager	Ship Management International Ltd	Location	Cyprus
		IMO Registration No. (IMO)	9309102
		IMO Registration Owner No.	5210100



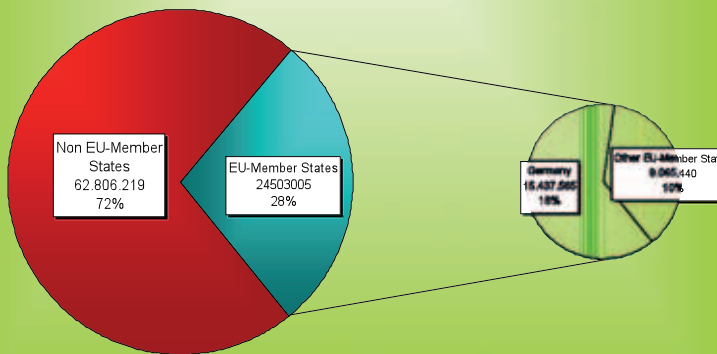
Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

6

Deutsche Handelsflotte

German owned vessels and their flags in tons dead weight (TDW)*



* Tonnage of ships flagged out under § 7 German Flag Law (bareboat charter) of RT 100 and over as of 30th of April 2008
(Source: Federal Maritime and Hydrographic Agency, Hamburg)

Grafik: Wilhelm Zechner

Billigflaggenländer*

- Kontrolle der Handelsschiffe durch Staatsangehörige fremder Länder
- Leichte Registrierung
- Geringe oder gar keine Besteuerung
- Weitgehend wirtschaftliche Bedeutungslosigkeit der Registerländer
- Besetzung nach Belieben mit ausländischen Seeleuten
- Registerland kann internationale und nationale Vorschriften nicht durchsetzen

DIE LINKE.
Kreisverband Bremerhaven

*siehe OECD Rochdale Report Mai 1970

Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

8

Billigflaggenschiffe

- Mangelnde Schiffssicherheit
- Gekaufte Patente
- Ungeregelte Arbeitszeiten
- Kein bezahlter Urlaub
- Überlange Einsatzzeiten
- Hungerlöhne
- Verbot der Kontaktaufnahme mit Gewerkschaften
- Rechtlose Seeleute

DIE LINKE.
Kreisverband Bremerhaven

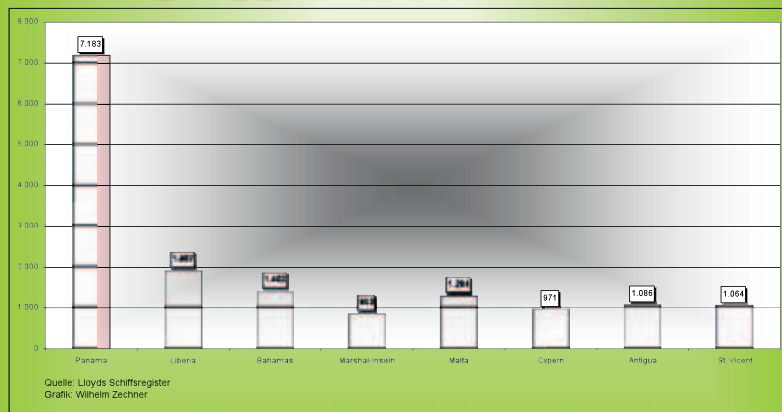


Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

9

Billigflaggenschiffe



DIE LINKE.
Kreisverband Bremerhaven

Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

10

Zweitregister

(Offshore-Register)

- Schiffe führen die Flagge des Staates in der die Reederei ihren Sitz hat
- Besetzung mit einer bestimmten Anzahl von Bürgern des Flaggenstaates
- Für ausländische Seeleute gelten nur die Mindestbedingungen der ILO bzw. der ITF-Verträge
- Sind oft von der ITF als Billigflaggen erklärt zum Beispiel GIS/ISR, FIS oder Gibraltar (Offshore)

DIE LINKE.
Kreisverband Bremerhaven

Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

11

Deutsches Billigregister

- Alte Forderung der Reeder - Rassentarife
- 23. Februar 1988 Forderung einer AG der Bundestagsfraktion CDU
- Die MdB Dirk Fischer CDU und Manfred Richter FDP bringen den Gesetzesentwurf in den Bundestag ein.
- 21. September Anhörung zum ISR im BT-Verkehrsausschuss
- 5. April 1989 Gesetz wird vom Bundestag beschlossen und tritt am 23. Mai 1989 in Kraft
- 27. Januar 1992 EuGH verhandelt über ISR
- 25. Oktober 1994 Bundesverfassungsgericht verhandelt über ISR

DIE LINKE.
Kreisverband Bremerhaven

Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

12

Zweitregistriergesetz

- Ergänzung des Flaggenrechtsgesetzes
- Ein „Internationales Schiffsregister“ wird beim BMV eingeführt
- Auf Schiffen in diesem Register eingetragen sind gilt nicht automatisch Deutsches Arbeitsrecht
- Billigflaggenbedingungen werden so auf Schiffen unter deutscher Flagge möglich



Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

13

Billigflaggenkampagne



Ziele der Kampagne

- Überwindung des Billigflaggensystems und Schaffung eines Ordnungsrahmens für die Schifffahrt
- Verhinderung unternormiger Schifffahrt
- Sicherstellung annehmbaren Bedingungen auf allen Schiffen, unabhängig von der Flagge
- Schutz und Verbesserung der Bedingungen der Beschäftigten in der maritimen Wirtschaft
- Stärkung der einzelnen ITF-Gewerkschaften



Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

15

Billigflaggenkampagne

Maßnahmen

- Abschluss von Tarifverträgen
 - Standardverträge
 - Flottenverträge (TCC)
- Druckmittel
 - Seeleutestreik
 - Hafenarbeiterboykott
 - ‚Schwarze Listen‘
- Aktionswochen



Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

16

sagt Dankeschön
ver.di

allen NTB und GHB Kollegen

Bremen, im September 2005

Am 19.09.2005 hat Euch, Eure Gewerkschaft ver.di aufgerufen, das MV „MELODY“ in Bremerhaven zu boykottieren. Trotz sechswöchigen Verhandlungen war es uns nicht gelungen, die Reederei zu einem Tarifvertrag zu bewegen. Durch Euer entschlossenes Handeln hat die Reederei schon nach drei Stunden eingelenkt.

**Die MELODY fährt seit 1. September unter Tarifvertrag.
Darüber hinaus wurde für zwei weitere Schiffe ein
Tarifvertrag abgeschlossen.**

Vorab wollen wir uns bei allen, die uns zu diesem Erfolg verholfen haben recht herzlich schriftlich bedanken. Beim Einlaufen haben die Besatzungsmitglieder die Container entlastet. Das ist jetzt mit unserem Tarifvertrag untersagt.

Ladungsarbeit ist Sache der Hafenarbeiter

Tonnagesteuer

(Einführung 1999)

**9 Steuerbegünstigung von Handelsschiffen*
durch die Tonnagebesteuerung
verfehlt wesentliche Ziele**

(Kapitel 6001 Titel 012 01 und 044 02)

9.0

Die Begünstigung von Handelsschiffen inländischer Reeder im internationalen Verkehr durch die Tonnagebesteuerung hat allein im Jahre 2004 zu geschätzten Steuermindereinnahmen von mindestens 1 Mrd. Euro geführt.

Diese steuerliche Vergünstigung konnte nicht verhindern, dass inländische Reeder ihre Schiffe in erheblicher Zahl ausflaggten und immer weniger EU-angehörige Seeleute beschäftigten. Sondervergütungen an Gesellschafter für die Verwaltung eines Schiffes sollten ohne Einschränkungen gesondert versteuert werden.



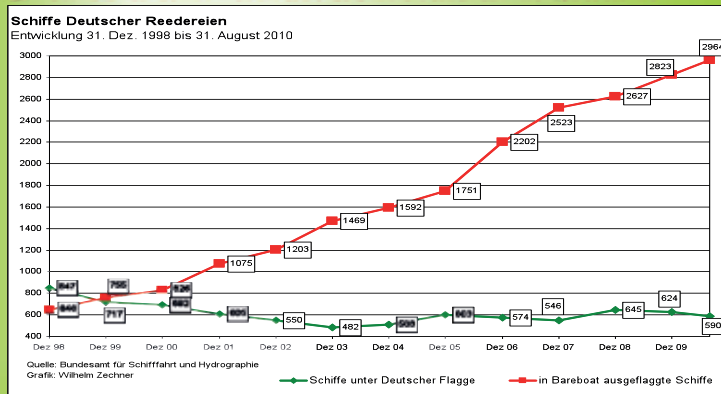
*Bericht: Bundesrechnungshof

Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

18

Ergebnis der deutschen Schifffahrtspolitik



DIE LINKE.
Kreiseverband Bremerhaven

Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

19

Folgerungen

- „Saubere“ Ostsee
- Steuervergünstigungen nur für Schiffe unter deutscher Flagge
- Abschaffung des Zweitregisters
- Bekämpfung der Billigflaggen

DIE LINKE.
Kreiseverband Bremerhaven

Wismar, den 13.11.10

Wilhelm Zechner

20

Zusammenfassung Forum 2 von Wilhelm Zechner, ehem. Bundesfachgruppenleiter, ver.di-Bundesverwaltung

In diesem Forum sollte die wirtschaftliche Situation der Seeschifffahrt und die daraus gezogenen Konsequenzen betrachtet werden. Diskutiert werden sollte die Situation sowohl für die Nord- als auch die Ostsee und sowohl des Güter- als auch des Personenverkehrs.

Referenten waren Gert Hufner, Gewerkschaftssekretär Seeschifffahrt ver.di - Hamburg, Wilhelm Zechner, ex Fachgruppenleiter, ver.di - Bundesverwaltung, Bernd Friedrichs, Betriebsratsvorsitzender Scanlines. Die Moderation übernahm Walter Müller, Mitglied des Landtages Bremen.

Walter Müller führte in die Materie ein und konkretisierte die Diskussionspunkte. Auf der Nordsee ginge es mit den großen Güterumschlagshäfen primär um den Gütertransport, während auf der Ostsee mit jährlich 15,5 Mio. Passagieren der Personentransport der Fährgesellschaften im Mittelpunkt stehe. Aber auch Gütertransportströme verlagerten sich von den Nordseehäfen zunehmend über die Ostsee nach Osteuropa.

Der Fehmarnbelt sei hierbei mit jährlich rund 64.000 Schiffspassagen die am meisten befahrene Wasserstraße der Welt. Die Schifffahrt würde durch eine feste Querung massiv behindert.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise habe die Seeschifffahrt stark getroffen. Die Folgen der Einbrüche im Güterumschlag und Fahrgastzahlen würden hauptsächlich auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen. Darum stünden die Arbeitsbedingungen der Seeleute im Zeichen der Krise, Arbeitskämpfe und politische Handlungsoptionen, im besonderen Fokus.

Nach einer Diskussion herrschte Einvernehmen, dass sich die Diskussion nicht wie vorgesehen auf den Seeverkehr in der Nord- und Ostsee beschränken könne. Die Seeschifffahrt sei zu global, als dass man die Diskussion auf Nord- und Ostsee beschränken könnte.

Gerd Hufner gab einen Überblick über die derzeitige Situation in der Schifffahrt. Er berichtete über die Beschäftigungssituation von Seeleuten auf Schiffen unter deutscher oder ausländischer Flagge. Er schilderte die Probleme in der Ausbildung und insbesondere die Schwierigkeiten von Nautikern nach der schulischen Ausbildung ihr Patent „auszufahren“, also die vorgeschriebenen Praktika zu leisten. Wegen des Rückgangs der Schiffe unter Deutscher Flagge könne dies oft nur auf Schiffen unter fremder (billiger) Flagge erfolgen.

Die Schifffahrtspolitik folge im Wesentlichen den Wünschen der Reeder. Dies werde besonders deutlich, wenn man sich die sogenannte „Tonnagesteuer“ betrachte. Diese Regelung stelle die Gewinne aus

der Seeschifffahrt praktisch steuerfrei. Dabei handle es sich nicht nur um Gewinne welche mit Schiffen unter Deutscher Flagge erzielt würden, sondern auch solcher unter fremder Flagge. Obwohl der Bundesrechnungshof bereits 2005 festgestellt habe, dass die Steuerbegünstigung von Handelsschiffen durch die Tonnagebesteuerung wesentliche Ziele der Schifffahrtspolitik verfehle, halte die Politik daran fest.

Wilhelm Zechner berichtete über die Entwicklung der Seeschifffahrt in den letzten Jahrzehnten insbesondere auch der deutschen Handelsflotte. Dabei ging er besonders die Verhältnisse auf Billigflaggenschiffen ein, die gekennzeichnet seien von:

- Mangelnder Schiffssicherheit
- Gekauften Patenten
- Ungeregelten Arbeitszeiten
- Unbezahlten Urlaubs
- Überlangen Einsatzzeiten
- Hungerlöhnen
- Verbot der Kontaktaufnahme mit Gewerkschaften
- Rechtlosen Seeleuten

Er berichtete von der Kampagne der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF) zur Verbesserung der Situation der Seeleute. In diesem Zusammenhang machte er auch deutlich, dass sich Verhältnisse auf Schiffen, die ins zweite deutsche Schiffsregister eingetragen sind, nur unwesentlich von den Verhältnissen auf „Billigflaggenschiffen“ unterscheiden.

Bernd Friedrichs berichtete vom Schiffsverkehr und insbesondere dem Fährverkehr in der Ostsee. Er problematisierte die geplante feste Fehmarnbeltquerung aus Sicht der Seeschifffahrt. Er wies auf die Gefahren wegen der Sicht- und Fahrtbehinderung für die Seeschifffahrt hin und insbesondere auch für die Tierwelt (Vogelflug).

Zudem sei eine derartige Überquerung unter wirtschaftlichen Aspekten unsinnig. Für den Transfer stünden sehr leistungsfähige Fährverkehre bereit, die wesentlich wirtschaftlicher wären. Zudem stünden sehr viele Arbeitsplätze von Seeleuten, Hafenarbeitern und im Fremdenverkehr zur Disposition.

In der Diskussion waren die „Tonnagesteuer“, das „Zweitregister“, die „Billigflaggenschifffahrt“ sowie die Gefährdung durch Piraten Hauptthemen. Hier kam man zu ersten Vorschlägen, die allerdings nicht ausdiskutiert werden konnten:

- Schifffahrtsbezogene steuerliche Be- und/oder Vergünstigungen sowie sonstige Beihilfen und direkte wie indirekte Subventionen dürften nur für Schiffe unter Deutscher Flagge gewährt werden. Die Möglichkeit zur Gewinnermittlung nach der Tonnagesteuer-Methode müsste zwingend mit dem Führen der deutschen Flagge verbunden sein.

- Das Deutsche Internationale Seeschiffsregister, auch Zweitregister genannt, sollte mittelfristig abgeschafft werden.
- Die Genehmigung, Schiffe deutscher Eigner bzw. Reeder nach § 7 des Flaggenrechtsgesetzes „bare boat“ ins Ausland zu verchartern, sollte künftig nur noch in Ausnahmefällen erteilt werden. Sie sollte grundsätzlich nur dann erteilt werden, wenn die Anwendung eines von der Internationalen Transportarbeiter Föderation anerkannten Tarifvertrags als Bestandteil des jeweiligen Chartervertrags garantiert ist.
- Bei der für 2011 vorgesehenen Revision der „Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr“ (EU-Leitlinien), müssten Ausbildung und Beschäftigung europäischer Seeleute, sowie das Führen einer EU-Flagge als unabdingbare Voraussetzungen für schiffahrtsbezogene Steuervergünstigungen und Beihilfen – gleich welcher Art – festgeschrieben werden.

- Militärstreitkräfte dürfen weder zur Eindämmung noch zur Bekämpfung der Piraterie auf See noch zur Sicherung deutscher Wirtschafts- und Kapitalinteressen eingesetzt werden.
- Die gegenwärtig diskutierte Bewaffnung von Seeleuten sowie das Mitfahren bewaffneter Sicherheitskräfte auf Schiffen werden abgelehnt.
- In der Ostseeschifffahrt sind mindestens Arbeitsbedingungen entsprechend der ITF – Festlegungen akzeptabel, bzw. im direkten Verkehr die Bedingungen der beteiligten Länder.

Im Forum herrschte Einvernehmen, dass die Querung des Fehmarnbelts weiter diskutiert werden müsse und dass die Linke dazu eine klare Position entwickeln müsse.

Forum 3 – Norddeutsche Seehäfen

Ökonomische und arbeitsmarktpolitische Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise für die norddeutschen Seehäfen und Perspektiven

Referenten Bernt Kamin-Seggewies, *ver.di, Sprecher der Bundesfachgruppe Häfen und Präsident der europäischen Hafenarbeitergewerkschaften in der ETF*; Dr. Joachim Bischoff, *Publizist, MdHB DIE LINKE. Hamburg*

Moderation Norbert Hackbusch, *MdHB, Hafenpolitischer Sprecher der Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft*

Themen

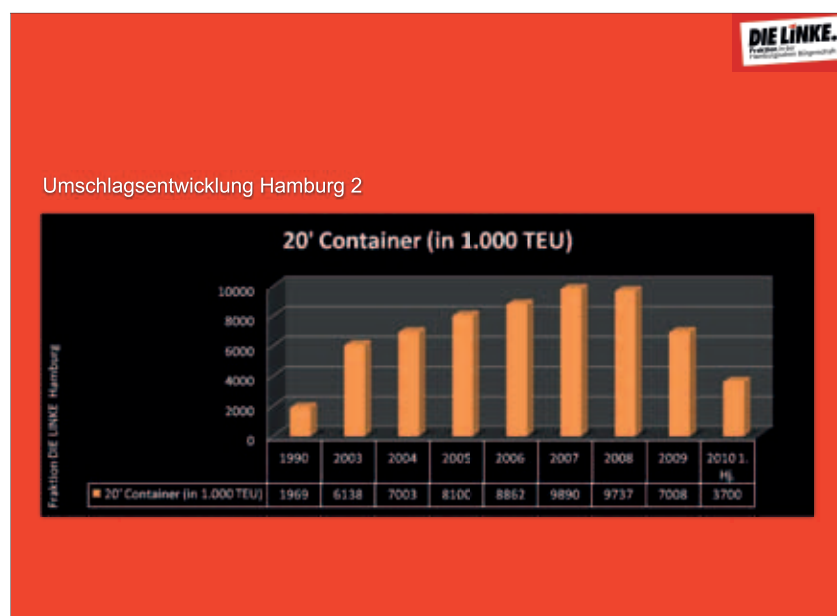
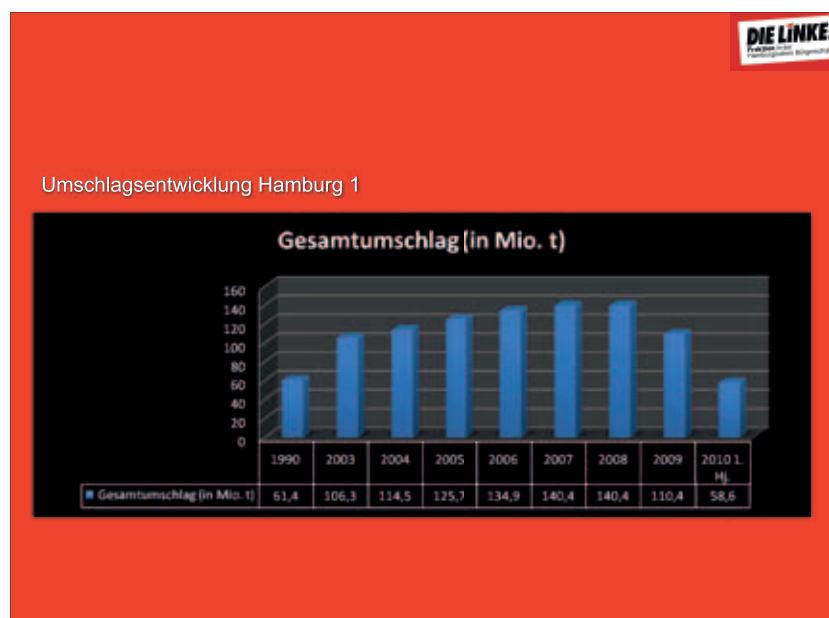
Die Häfen gehören zu den bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren der norddeutschen Bundesländer. Vor allem in Hamburg und Bremen, aber auch in Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein werden Beschäftigung, Wertschöpfung und Steuereinnahmen in hohem Maße von der Hafenwirtschaft geprägt. Insgesamt sollen in Deutschland rund 276.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Hafen abhängig sein, davon allein 167.000 in der Metropolregion Hamburg und 66.000 in Bremen. Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise und deren verheerende Konsequenzen haben die deutschen Seehäfen und die regionale Ökonomie jedoch jäh aus ihren Träumen gerissen. Und obwohl ein Lichtstreif am Horizont die Häfen wieder im Aufschwung sieht, was sich in zweistelligen Zuwachsraten im Containerumschlag gegenüber dem Krisenjahr 2009 ausdrückt, leidet die Logistikbranche noch immer unter den Folgen der dramatischen Einbrüche in den internationalen Warenumschnlägen. Denn während sich die schwer angeschlagene Hafenwirtschaft zur Freude der Unternehmen langsam erholt und die Gewinne wieder wachsen, tragen vor allem die Kolleginnen und Kollegen in den Häfen die Zeche. Im Windschatten der Krise des entfesselten Finanzkapitalismus boomt die Kurz- und Zeitarbeit, prekäre Beschäftigungen nehmen zu, die Arbeitsbedingungen verschlechtern sich zunehmend. All dies wird im Jubel der wieder wachsenden Umsätze verschwiegen. Weil es so gar nicht zum schönen Bild des Aufschwungs passen will.

Das Forum 3 beschäftigt sich daher schwerpunktmäßig mit den konkreten Auswirkungen der Krise für die Häfen und der Frage, welche Entwicklung in Zukunft für die Hafenwirtschaft zu erwarten ist.

Leitfragen

1. Welche Folgen hatte die globale Wirtschafts- und Finanzkrise für die norddeutschen Häfen?
 - a. ökonomisch
 - b. arbeitsmarktpolitisch
2. Warum ist Hamburg stärker von der Krise betroffen und erholt sich auch langsamer als die anderen Häfen der Nordrange?
3. In vielen Bereichen der Hafenwirtschaft haben prekäre Arbeitsverhältnisse und Lohndumping als Folge der Krise zugenommen, vielerorts wurden bestehende Tarifverträge ausgehebelt. Wie können diese wieder in „gute Arbeit“ überführt werden? Welche Rolle spielen dabei die Gewerkschaften? Warum fühlen sich vieler Hafenarbeiter nicht mehr von ihren Gewerkschaften vertreten?
4. Aktuell ist wieder von einer Zusammenarbeit der norddeutschen Häfen im die Rede. HPA und bremports sollen verstärkt Synergieeffekte nutzen. Liegt darin eine Chance oder eine Gefahr?
5. Welche Gefahren entstehen den norddeutschen Seehäfen angesichts der weiter drohenden Liberalisierung der Hafendienste? Wie ist die weitere Privatisierung des Hafens aufzuhalten? Droht ein Port Package III?
6. Im Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung sind die strategischen Ziele und Handlungserfordernisse zu einer „nachhaltigen Hafenwirtschaftsentwicklung“ festgelegt. Neben der „Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit“ der deutschen Häfen und der Schaffung neuer Arbeitsplätze werden als wesentliche Ziele auch der Schutz der Umwelt und des Klimas und die ökologisch ausgewogene Ausgestaltung des Güterumschlags und des Verkehrs hervorgehoben. Wie sind diese anspruchsvollen Ziele in Einklang zu bringen?
7. Welche Perspektiven gibt es für die norddeutschen Häfen in naher Zukunft?
 - a. Warenumschnläge, wirtschaftliche Entwicklung
 - b. Arbeitsmarkt (Stichwort: zunehmende Automatisierung der Arbeitsprozesse, Wegfall von klassischen Hafenarbeitertätigkeiten)
8. Haben die norddeutschen Häfen (Hamburg, Bremische Häfen, Wilhelmshaven) langfristig eine Chance im globalen Wettbewerb zu bestehen? Stichwort Tiefseehäfen in Griechenland und anderswo. Stichwort Containerzüge vom asiatischen Markt in den osteuropäischen Raum.

Impulsreferat von Manfred Steglich, MdHB DIE LINKE. Hamburg



Hintergrund: Schwarz-Gelb in Schleswig-Holstein will landeseigene Häfen loswerden, von Björn Thoro, MdL, wirtschaftspolitischer Sprecher der Fraktion DIE LINKE. Schleswig-Holstein

Im Rahmen des so genannten „Sparpaketes“ der schwarz-gelben Landesregierung ist angedacht, einen kleinen Teil der bis 2020 geplanten alljährlichen Haushaltskürzung von 125 Mio. € durch die Schließung oder Veräußerung der sechs landeseigenen Häfen zu realisieren. Als erstes soll es bereits im kommenden Haushaltsjahr den Hafen Friedrichskoog im Kreis Dithmarschen treffen, wo alles auf eine tatsächliche Schließung hindeutet.

Der Aufwand für den Betrieb und die Unterhaltung der landeseigenen Häfen beläuft sich pro Jahr auf den Gesamtbetrag von ca. 3 Mio. €, wobei hiervon die investiven Maßnahmen alleine mit rund 2,5 Mio. € veranschlagt sind. Diesen Ausgaben stehen Einnahmen in einer Größenordnung von ca. 1,5 Mio. € jährlich gegenüber, welche weitestgehend zweckgebunden an den mit vielfältigsten Aufgaben betrauten Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN) zurückfließen. Alleine die genannten Zahlen sollten schon deutlich machen, dass mit dieser Kürzungsmaßnahme keine substantiellen Einsparungen im Haushalt einhergehen und – wie weiter auszuführen ist – sogar eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit besteht, dass eine Schließung oder Veräußerung der landeseigenen Häfen erhebliche Folgekosten verursachen wird, welche die propagierten Haushalteffekte völlig konterkarieren werden. Diese Tatsache lässt den Schluss zu, dass die als „Weiterentwicklung“ beschönigte Schließung oder Veräußerung der landeseigenen Häfen in erster Linie ideologisch motiviert ist: Öffentliche Beteiligung am Wirtschaftsleben soll, koste es was es wolle, zurückgedrängt werden.

Zu den landeseigenen Häfen gehören, neben dem bereits erwähnten Friedrichskoog, Tönning, Glückstadt, Friedrichstadt sowie Büsum und Husum. Insbesondere die beiden letztgenannten sind auch überregional bekannt und ein wesentlicher Motor für den Tourismus in dieser Region. Im Rahmen eines Prüfauftrages – der ausdrücklich auf eine Schließung der Häfen abzielt – hat das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr (MWV) die wesentlichen Rahmenbedingungen zusammengetragen und volkswirtschaftliche Risiken analysiert. Hierbei werden zur „Weiterentwicklung“ der Häfen vier Handlungsoptionen geprüft: 1. die Privatisierung, 2. eine Kommunalisierung, 3. die Verpachtung an oder Betriebsübernahme durch Dritte, 4. die Schließung.

Ausdrücklich wird in diesem Papier ausgesagt, dass selbst im Falle einer Schließung aller genannten Häfen die Aufwendungen für die Verkehrssicherung dauerhaft in die Zuständigkeit des Landes fallen wird – wozu etwa die Instandhaltung der Ufereinfassungen, Schleusentore und Hochwasserschutzanlagen

zählt. Ebenso wird von einem „nicht zu ermittelnden“ Kostenrisiko gesprochen, welches dadurch entsteht, dass einige der Häfen eine Entwässerungsfunktion für das Hinterland wahrnehmen. Im Falle einer Stilllegung der Hafenanlagen müssten hier Entwässerungsbauwerke errichtet werden, wobei alleine deren Bau im veranschlagten Konsolidierungszeitraum bis 2020 höhere Belastungen für den Landeshaushalt auslösen würde, als durch die Schließung der Häfen vermeintlich gewonnen wäre.

Des weiteren stellt die Prüfung des MWV fest, dass zwar die Hafen-Einrichtungen selbst nur einen geringen direkten Arbeitsplatzeffekt haben – dort also vergleichsweise wenig Menschen beschäftigt sind; von jedem dieser Hafenarbeitsplätze aber indirekt 4-5 weitere Arbeitsplätze in der jeweiligen Region abhängen. Es wird ausgeführt, dass nicht abschließend beurteilt werden kann, „wie die betroffenen Unternehmen auf eine Schließung der Häfen reagieren würden“, als denkbare Folge allerdings nur genannt, „dass Produktionsstätten geschlossen, Kapazitäten verringert bzw. an andere Standorte verlagert oder neue Transportwege, wie die Straße genutzt werden“. Ebenso wird angemerkt, dass im Bereich des Tourismus „die Häfen und das damit verbundene Angebot maritimer Aktivitäten und Erlebnisse für Urlauber ein Grund für ihre Entscheidung, den Urlaub an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste zu verbringen“ sein. Folglich würde durch eine Schließung der Häfen durch die Landesregierung ein massiver Arbeitsplatzabbau in den betroffenen Regionen billigend in Kauf genommen werden, mit allen damit verbundenen negativen Folgen wie Kaufkraftverlust und verminderten Steuereinnahmen.

Als weiteres Risiko nennt der Prüfbericht des MWV Rechte und Eigentumspositionen Dritter, die durch eine Schließung der Häfen betroffen wären. So sind beispielsweise in Husum Teile der dortigen Infrastruktur Eigentum der dort ansässigen Werft. Hier könnten erhebliche Kompensationszahlungen auf den Landeshaushalt zukommen, welche das MWV nicht zu beziffern vermag.

Ebenso ist zu berücksichtigen, dass alle landeseigenen Häfen in der einen oder anderen Weise wichtige Sonderfunktionen wahrnehmen: Sei es als Schutz- und Nothafen für den gesamten Bereich der südöstlichen Nordsee, als Sitz von Fahrzeugen der Wasserschutzpolizei und des Küstenschutz oder als Stationierungsort von Seenotrettungskreuzern. Das Papier des MWV kommt folgerichtig zu dem Schluss, dass „eine Schließung der Landeshäfen die Schiffsicherheit in den gefährlichen Gewässern der Deutschen Bucht beeinträchtigen und damit das Gesamtkonzept Schiffsicherheit des Bundes tangieren“ würde.

DIE LINKE in Schleswig-Holstein lehnt die Schließung der landeseigenen Häfen ab und setzt sich für den dauerhaften Erhalt aller Standorte ein. Die Hafenschließung würde in jedem Einzelfall zu verhee-

renden wirtschaftlichen und sozialen Folgen für die betroffenen Regionen führen, zumal diese Kürzungsmaßnahme auch fiskalpolitisch völlig sinnlos ist.

Eine Privatisierung einzelner oder aller genannten Häfen birgt u.a. erfahrungsgemäß die Gefahr, dass die Kosten für die weiterhin durch die öffentliche Hand zu leistenden Aufgaben, wie z.B. die Verkehrssicherung und den Küstenschutz, explodieren könnten: Entsprechenden Rechnungsstellungen zur Profitmaximierung seitens dann privater Betreiber wäre der Landeshaushalt hilflos ausgeliefert. Doch auch aus grundsätzlichen Erwägungen kann einer Privatisierung nicht zugestimmt werden: Demokratische Entscheidungsmöglichkeiten über die wirtschaftliche und damit soziale Entwicklung der betroffenen Regionen würden hierdurch auf Dauer den Einwohnerinnen und Einwohnern genommen werden.

Die dritte Option einer Verpachtung der Landeshäfen erscheint unrealistisch: Kein privater Betreiber würde einerseits die damit verbundenen fortlaufenden Belastungen akzeptieren und andererseits auf die durch eine vollständige Privatisierung möglichen Extraprofite verzichten.

Als einzige zumindest Diskussionswürdige Handlungsoption neben dem Verbleib in Hand des Landes ist die Kommunalisierung in Erwägung zu ziehen. Eingebettet in einen entsprechenden rechtlichen Rahmen könnten hier interessante Entwicklungsmöglichkeiten

in Richtung verstärkter Partizipation bestehen. Unter den gegenwärtigen finanziellen Verhältnissen der Kommunen bleibt aber auch dieser Vorschlag der Landesregierung eine Farce: Keine der betroffenen Städte und Gemeinden könnte den eigenständigen Betrieb der Häfen unter den heutigen Bedingungen auch nur ansatzweise stemmen.

DIE LINKE hat im Rahmen der Diskussion um den Landesentwicklungsplan beantragt die schleswig-holsteinischen Häfen in die langfristige Landesplanung mit aufzunehmen, um so eine engere Abstimmung der Häfen untereinander zu erreichen. So wäre eine Spezialisierung der Häfen auf ihre jeweiligen Stärken möglich und es würden nicht die Lebensadern ganzer Regionen zerstört.

Alle anderen Fraktionen lehnten diesen Antrag ab.

Für DIE LINKE in Schleswig-Holstein ist klar: Die Häfen müssen in der Hand des Landes verbleiben! Der angelaufene Protest der Betroffenen wird weiter unterstützt, wobei eine (bereits in Ansätzen stattfindende) Vernetzung mit dem Widerstand anderer von Kürzungsmaßnahmen Betroffenen nicht nur sinnvoll, sondern aufgrund der höheren Wirkungsmacht auch geboten ist. DIE LINKE in Schleswig-Holstein wird diesen Prozess weiterhin unterstützen und sich aktiv einbringen: In den kommunalen Selbstverwaltungsorganen, im Landtag und auf der Straße.

Ökonomische und arbeitsmarktpolitische Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise für die norddeutschen Seehäfen und Perspektiven von Norbert Hackbusch, MdHB, Hafenpolitischer Sprecher der Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft

Welthafen in der Krise

Der Hamburger Hafen ist der größte Seehafen Deutschlands und - nach den Häfen von Rotterdam und Antwerpen der drittgrößte in Europa. Verwaltet wird er von der Hamburg Port Authority, die im Jahr 2005 aus dem Amt für Strom- und Hafenbau hervorgegangen ist. Der überwiegende Teil der Hafengrundstücke ist städtisches Eigentum. Insgesamt sind heute nach Angaben der Wirtschaftsbehörde 142.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Hafen abhängig. Mit anderen Worten: Nahezu jeder achte Hamburger hat in irgendeiner Weise mit dem Hafen zu tun. Rund 13,3 Mrd. € der gesamten Wertschöpfung sind auf den Hafen zurückzuführen, 867 Mio. € der Steuereinnahmen der Stadt werden hier generiert. Es verwundert daher nicht, dass die Erfolgsgeschichte des „Exportweltmeisters Deutschland“ eng mit der imposanten Entwicklung des Hamburger Hafens verknüpft ist. Rekordumschläge bei Gütern und zweistellige Zuwachsraten im Containerverkehr führten Hamburg bis 2008 zum zweitgrößten Handelszentrum Europas. Allein zwischen 2004 und 2008 stieg der Containerumschlag von 4,3 Mio. TEU auf 9,7 Mio. TEU. Doch der Traum immerwährenden Wachstums und Prosperität hat mit der schwersten Krise seit der Wirtschaftskrise 1929 einen schweren Dämpfer bekommen. Insolvenzen, Kurzarbeit, Massenentlassungen waren die Folge. Die Hafenwirtschaft schlug Alarm, Werften und Reedereien meldeten „Land unter“. Die gesamte Logistikbranche litt zeitweise unter dem drastischen Verfall der Frachtraten für Container bei gleichzeitig wachsenden Kapazitäten. So ging der Güterumschlag im Hamburger Hafen 2009 um rund 20%, der Containerumsatz gar um 28% auf rd. 7 Mio. TEU zurück.

Spätestens im Frühsommer 2009 wurde auch denen, die auf eine rasche Erholung der Wirtschaft gehofft und die Krise lange als normale Konjunkturdelle kleingeredet hatten, die Ernsthaftigkeit der Lage bewusst. Immer mehr Hamburger Traditionsunternehmen – wie etwa die Sietas-Werft oder die Hapag Lloyd Reederei – gerieten in schweres Fahrwasser und konnten nur durch schmerzvolle Sanierungsmaßnahmen vor der Insolvenz gerettet werden. Nicht zuletzt deshalb hat die Hamburger Linksfraktion den schwarzgrünen Senat um Ex-Wirtschaftssenator Gedaschko wiederholt dazu aufgefordert, endlich ein grundlegendes Konzept zur nachhaltigen Stabilisierung der gesamten Hafenwirtschaft und der Regionalökonomie aufzulegen. Gehandelt wurde aber faktisch nicht. Ende 2009 kündigte HPA-Geschäftsführer Jens Meier als wichtigste Krisenmaßnahme eine Kostensenkung bei den Hafengeldern an, um dadurch vor allem an Rotterdam und Antwerpen verlorene Marktanteile des Standorts Hamburg zurückzuerobieren. In einer konzertierten Aktion mit den Hafenbetrieben wurden die Anlauf-

kosten zum Teil reduziert und neue „Anreizsysteme“ geschaffen, wie es hieß. Damit reagierte der damalige Wirtschaftssenator Gedaschko unmittelbar auf die wiederholten Klagen von Reedern, denen die Gebühren im Hamburger Hafen zu hoch waren. Genutzt hat dies jedoch nichts. Und selbst als noch in den ersten Monaten des laufenden Jahres aus den Unternehmen ständig neue Hiobsbotschaften über die desolaten Auftragslage, grassierende Kurzarbeit und die Kreditklemme kamen, betrieb die schwarzgrüne Regierungskoalition weiterhin ihre „Strategie“ der Schönrederei und des Flickwerks.

Hafen finanziert Hafen gescheitert

Die längst fällige Entscheidung des schwarz-grünen Senats, die Finanzierung des Hamburger Hafens in Zukunft wieder aus Haushaltsmitteln zu finanzieren, war die Bankrotterklärung des schwarz-grünen Projekts „Hafen finanziert Hafen“. Das Prinzip Hafen finanziert Hafen, wonach die Unterhaltung und der Ausbau des Hafens nicht mehr aus öffentlichen Mitteln sondern allein über Einnahmen durch die Hafennutzer finanziert werden sollte, war mit der drohenden Insolvenz der HPA endgültig gescheitert.

Nachdem die Wirtschaftsbehörde und HPA-Geschäftsführer Jens Meier in den vergangenen Monaten die Probleme der Hafenverwaltungsgesellschaft immer wieder kleingeredet hatten, zeigte sich spätestens nach Veröffentlichung des HPA-Geschäftsberichts 2009 das wahre Ausmaß der Krise. Danach hat die Hamburg Port Authority im vergangenen Jahr insgesamt 226,8 Mio. € Verlust gemacht. Zwar konnte der Bilanzverlust durch Auflösung von Kapitalrücklagen auf 28,6 Mio. gedrückt werden. Dieses änderte aber grundsätzlich nichts an der dramatischen Situation des Hafenbetreibers. Ohne die massive Unterstützung der Stadt mit öffentlichen Mitteln drohte der HPA die Insolvenz und dem Hafen der Kollaps.

Dass die Erlöse entgegen der vom Senat geäußerten Zusage gegenüber der Bürgerschaft nicht für zusätzliche Investitionen im Hafen verwendet sondern durch vormals im Haushalt veranschlagte Mittel ersetzt wurden, hat der Rechnungshof bereits entsprechend getadelt (siehe Rechnungshof Jahresbericht 2010). Tatsächlich kann die HPA die notwendigen Aufwendungen für Betrieb und Instandhaltung der Hafeninfrastruktur nur zu rund 50% aus eigener Kraft finanzieren, während die Möglichkeiten zur Steigerung von Mieten und Hafengeld als wichtigste Erlösquellen des Unternehmens eher begrenzt sind. Damit ist das mit der Gründung der Anstalt verbundene Klassenziel nach einer Verringerung der hafenbedingten Haushaltsbelastung nicht erreicht worden.

Freilich muss bezweifelt werden, ob die nach dem Auslaufen der sogenannten HHLA-Milliarde eingeplanten Haushaltsmittel von 100 Mio. € jährlich ausreichen werden, um die wirtschaftliche Zukunft des Hafens zu sichern. Der künftige Senat steht in der Pflicht, zuverlässige Regelungen zur Finanzierung des Hafenbetriebs und der Hafeninfrastruktur zu schaffen. Dazu

gehört vor allem auch die Erarbeitung eines grundlegenden Hafenkonzepts, in dem die Erfahrungen der Wirtschaftskrise und die damit verbunden Einbrüche in den Umschlagszahlen einfließen.

Das Konzept, dass die HPA den Betrieb der Hafeninfrastruktur allein mit Einnahmen aus der Hafenwirtschaft bezahlt bzw. die im Haushalt veranschlagten Hafeninvestitionen vor allem durch Erlöse aus dem HHLA-Verkauf finanziert werden, war von Beginn an zum Scheitern verurteilt. Der gesamte Finanzierungsbedarf für den Hafen wird bis 2015 auf rund 3,5 Mrd. € geschätzt. Insofern ist völlig schleierhaft, wie diese „Finanzierungslücke“ von 2,5 Mrd. € nach dem Auslaufen der HHLA-Milliarde kompensiert werden soll. Etwa durch weitere Privatisierungen oder dem vollständigen Verkauf öffentlichen Eigentums? (HHLA, Hafenbahn...) Zur Finanzierung des Haushaltslochs hatten CDU und GAL bereits alle Rücklagen und Erträge aus Vermögensverkäufen eingeplant. Neben den eklatanten Schulden, die der schwarz-grüne Senat den öffentlichen Unternehmen aufbürdete, werden am Ende dringende Investitionen nicht finanzierbar sein. Zudem kämpft auch die HHLA weiter mit rückläufigen Gewinnen. Das Ergebnis des börsennotierten Kerngeschäfts schrumpfte um ein Drittel auf 32 Mio. €. Der Umsatz sank im ersten Quartal 2010 um 7% auf 231 Mio. €, weil der Containerumschlag in Hamburg trotz der Erholung des Weltmarkts weiter stagniert. Nicht zuletzt plante die HHLA-Unternehmensleitung aufgrund der schwachen Umschlagsnachfrage im zweiten Halbjahr 2010 die Schließung des Containerterminal Tollerort. Betroffen sind 417 Kolleginnen und Kollegen. Diese Pläne sind nach einem Großauftrag vorerst auf Eis gelegt.

Ein Gesamtkonzept für den Hamburger Hafen

Der scheidende und nur kurzfristig amtierende Wirtschaftssenator Ian Karan hat den Hafen bei Amtsantritt vollmundig „zur Chefsache“ erklärt. Schwarz-Grün war angesichts der hohen Folgekosten der Krise endlich zur Erkenntnis gelangt, dass sich die maritime Wirtschaft nur durch staatliche Eingriffe aus ihren Fesseln befreien kann. Leider führte diese Einsicht aber nie zu den entsprechenden Konsequenzen in der Hafenpolitik. Zunehmend wurde deutlich, dass es dem Hafen überhaupt nicht weiterhilft, wenn ständig nur individuelle Lösungen für einzelne Unternehmen entwickelt werden. Denn damit werden nicht die grundsätzlichen Probleme des Hafens gelöst. Klar ist: Die maritime Wirtschaft hat nach Meinung aller Experten mehrere wirtschaftlich schwierige Jahre vor sich. Deshalb gilt es, ein übergreifendes Strukturkonzept für die Metropolregion Hamburg zu erarbeiten. Vieles spricht leider dafür, dass auch der neue Hafenentwicklungsplan 2015, der seit Anfang 2010 als Entwurf vorliegt, diesem Anspruch nicht gerecht wird.

So werden darin vier strategische Handlungsfelder empfohlen, die eher nach Allgemeinplätzen klingen. Zum einen solle sich der Hafen aktiver auf Wachstumsregionen ausrichten (also China und Osteuropa), zum zweiten müsse der Hafen seine Qualität steigern

(höhere Zuverlässigkeit sowie Schnelligkeit bei der Steuerung der Warenverkehre), zum dritten „Innovationstreiber bei der Kommunikationstechnologie werden“ und nicht zuletzt sollten durch die Ansiedlung von neuen, zukunftssträchtigen Industrien im Hafengebiet weitere Umschlagtaufträge eingeworben werden. Ein grundlegendes systemisches Konzept oder einen konkreten Maßnahmenplan bleibt offensichtlich aber auch die HPA und das von ihr beauftragte Beratungsunternehmen McKinsey im Entwurf des Hafenentwicklungsplans schuldig.

Die finanzielle Unterstützung angeschlagener Unternehmen ist aus Sicht der LINKEN nur mit einer direkten Einflussnahme der Stadt auf deren Geschäftspolitik machbar. Es ist überfällig, dass Hamburg nicht einfach nur zahlt, sondern sich aktiv in die Unternehmenspolitik einmischt und dafür sorgt, dass die sozialen und wirtschaftlichen Kosten der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise nicht wieder auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird.

Daneben gilt es, ein (bundes)länderübergreifendes Gesamtkonzept zu entwickeln, das arbeitsmarktpolitische, soziale und ökologische Komponenten in angemessener Weise berücksichtigt. Hierbei wird es vor allem darum gehen, eine sinnvolle und strukturierte Arbeitsteilung innerhalb der der großen Seehafenstandorte in Hamburg, Bremerhaven, Cuxhaven und Wilhelmshaven aufzubauen, die die überflüssige und unwirtschaftliche Konkurrenz der verschiedenen Standorte beseitigt. Und es werden Grundsatzentscheidungen getroffen werden müssen, welche tief gehenden Containerschiffe in Zukunft überhaupt den Hamburger Hafen anlaufen sollen und welche Investitionen im Seehafenhinterland tatsächlich erforderlich und dabei ökologisch verträglich sind. Die letzten drei Jahre des laufenden Planverfahrens zur 380 Mio. € teuren „Fahrrinnenanpassung“ etwa haben deutlich gemacht, dass ein unbeirrtes Festhalten an der Elbvertiefung zum Scheitern verurteilt ist. Nachdem sich bereits Olaf Scholz (SPD) dafür ausgesprochen hat, im Falle eines Wahlsiegs seiner Partei im Februar 2011 die umstrittene Elbvertiefung rasch auf den Weg zu bringen, ist DIE LINKE in Hamburg die einzige Partei, die sich gegen eine voreilige Realisierung des in der Bevölkerung umstrittenen Projekts ausspricht.

Notwendig erscheint zudem eine Neufassung des 2009 noch vom ehemaligen Verkehrsminister Tiefensee vorgestellten Nationalen Hafenkonzepts. Hier gilt es zukunftsfähige und realistische Lösungen für die sogenannten Hinterlandverkehre zu finden, die umweltfreundliche Transporte wie das Short-Sea-Shipping, also den Kurzstreckenverkehr in Küstennähe und den Schienengüterverkehr fördern. Aus arbeitsmarktpolitischer Perspektive stehen die Einschränkung und Limitierung von Leiharbeit in den Hafenunternehmen, die Beschränkung befristeter Arbeitsverhältnisse, wie auch der Kampf gegen Lohndumping und die Einführung eines gesetzlichen Mindestlohns von 10,- € im Zentrum.

Vor diesem Szenario und angesichts der hohen Bedeutung der Hafenwirtschaft für die Gesamtwirtschaft Deutschlands gewinnt ein länderübergreifendes Gesamtkonzept linker Hafenpolitik immer mehr an Bedeutung. Für DIE LINKE der nordwestdeutschen Küstenländer heißt dies, sich Klarheit darüber zu verschaffen,

- wie die wesentlichen Elemente und Grundlagen einer sozialen und ökologisch ausgewogenen Hafenpolitik aussehen müssen
- und dafür allgemeinverbindliche Leitlinien zu entwickeln,
- in dem - über die spezifisch-lokalen Interessen der Seestädte hinaus - die politischen Prämissen und Kernziele,
- aber auch die dafür notwendigen Maßnahmen und konkreten parlamentarischen Aufgaben im Rahmen eines Gesamtkonzepts der norddeutschen Tiefwasserhäfen beschrieben sind.

Grundsätzliche Fragestellungen für ein länderübergreifendes Hafenkonzept der Linken

1. Welches Entwicklungsszenario lässt sich angesichts der aktuellen Finanzkrise für die Situation der norddeutschen Tiefwasserhäfen und der Hafenwirtschaft insgesamt erwarten?
 - a. Wirtschaftliche Entwicklung
 - b. Arbeitsmarkt
2. Welche Interessenlagen sind unter welchen Gesichtspunkten bei einem linken Hafenkonzept zu berücksichtigen?
 - a. soziale Komponente
 - b. wirtschaftliche Komponente
 - c. arbeitsmarktpolitische Komponente
 - c. ökologische Komponente
 - d. geografische Komponente
3. Welche besonderen Interessenlagen und spezifischen Konfliktfelder gibt es in und zwischen den norddeutschen Bundesländern?
4. Wie sieht die Situation der mittelbar und unmittelbar hafenabhängig Beschäftigten aus?
Unter welchen Arbeitsbedingungen arbeiten insbesondere die prekär Beschäftigten im Segment der sogenannten Leiharbeit. Wie ist dort das Lohnniveau? Wo gibt es Dumpinglöhne in der Hafenwirtschaft?
5. Welche Bereiche sind besonders von der ungezügelten, neoliberalen Privatisierungspolitik betroffen? Wie stehen wir als LINKE zu öffentlichen Subventionierungen? Wo und wie sind Rückführungen bereits privatisierter Unternehmen in öffentliches Eigentum zu fordern (Rekommunalisierung)?
6. Wie sieht eine sozial und ökologisch ausgewogene Hafenentwicklungspolitik aus angesichts des notwendigen Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur und einer effizienten Warenlogistik.
7. Und nicht zuletzt: Gibt es eine grundsätzlich „linke“ Haltung im Spannungsfeld von ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Interessen?

Eckpunkte einer linken Hafenpolitik für Hamburg

DIE LINKE wendet sich grundsätzlich gegen jede weitere Privatisierung öffentlicher Güter im Hafenbereich. Bereits privatisierte Unternehmen müssen rekommunalisiert und in öffentliches Eigentum zurückgeführt werden.

Für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen in den Häfen fordert DIE LINKE

- Die Einschränkung und Limitierung von Leiharbeit in den Hafenunternehmen; gleiche Bezahlung der LeiharbeiterInnen; Einschränkung befristeter Arbeitsverhältnisse, Minijobs usw.
- Die Stärkung des Gesamthafenbetriebs (GHB);
- Strenge Auflagen im personalrechtlichen Bereich für Unternehmen, die Grundstücke und Infrastruktur der Stadt in Anspruch nehmen;
- Höhere Einkommen durch Mindestlöhne und Kampf gegen Lohndumping: Einführung eines gesetzlichen Mindestlohns von 10,- €;
- Die Stärkung der Tarifverträge, Tariftreueeregulungen bei öffentlichen Aufträgen.

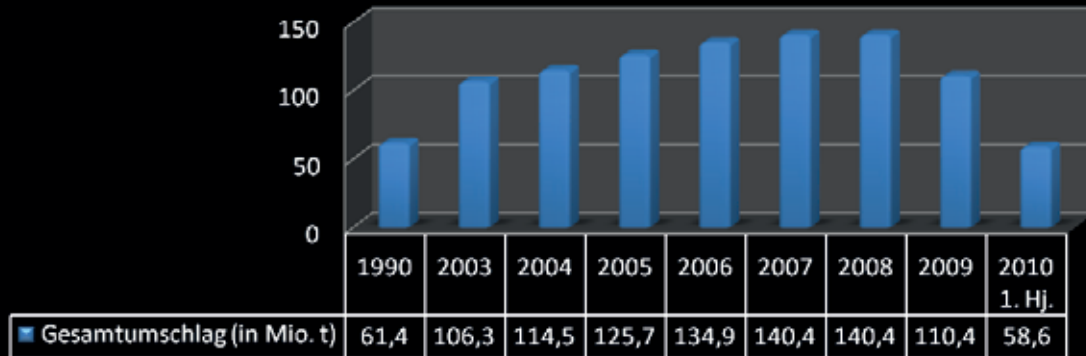
Aus umwelt- und stadtentwicklungspolitischer Sicht fordert DIE LINKE

- Keine weitere Elbvertiefung, so lange nicht Klarheit über die Notwendigkeit der geplanten „Fahrinnenanpassung“ besteht und nicht alle ökologischen Bedenken ausgeräumt sind;
- Den Erhalt des Elbdorfs Moorburg und die Einrichtung des vom Runden Tisch vorgeschlagenen Wissensparks in Moorburg;
- Die Konzentration der Investitionen auf die Sanierung der Infrastruktur, bzw. den Schienenausbau und einen entsprechenden Lärmschutz;
- Die Wiedereinführung des Green Shipping-Bonusystems (Ermäßigung von Schifffahengebühren bei Einhaltung bestimmter Umweltstandards);
- Die Förderung umweltfreundlicher Technologien im Schiffsverkehr;
- Die Steuerung der Containerschifffahrt durch gezielte Auftragsvergabe an ökologisch orientierte Reedereien;
- Den Verzicht auf die Hafenquerspange

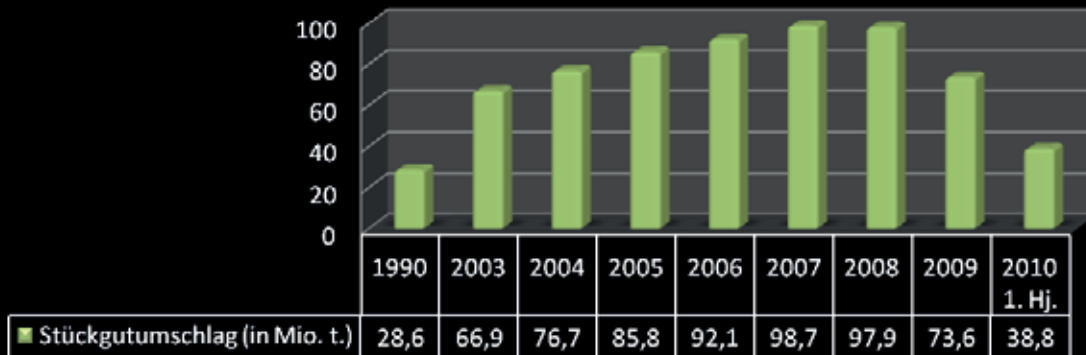
DIE LINKE fordert im Rahmen ihrer Hafenpolitik des Weiteren

- Keinen erweiterten Börsengang der HHLA;
- HHLA und Hafenbahn müssen im Eigentum der Stadt bleiben;
- Keinen weiteren Ausverkauf von öffentlichen Grundstücken zum Stopfen von Haushaltslöchern;
- Mehr Transparenz hinsichtlich der Finanzierungspolitik der HPA; Einzelnachweise über die Verwendung der Gelder;
- Stärkere Beteiligung der Hafenwirtschaftsunternehmen an den Infrastrukturkosten des Hafens;
- Keine versteckte Subventionierung der Unternehmen in den Häfen, etwa durch niedrige Mieten und Pachten
- Einen Hafenentwicklungsplan 2015, der diesen Namen verdient

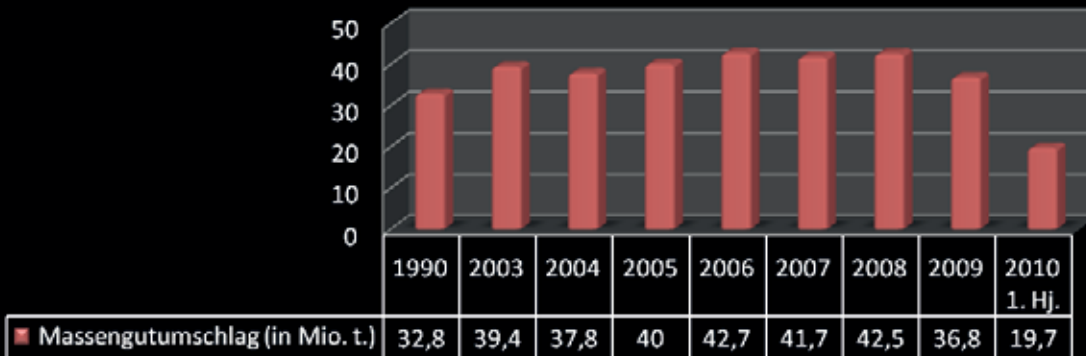
Gesamtumschlag (in Mio. t)



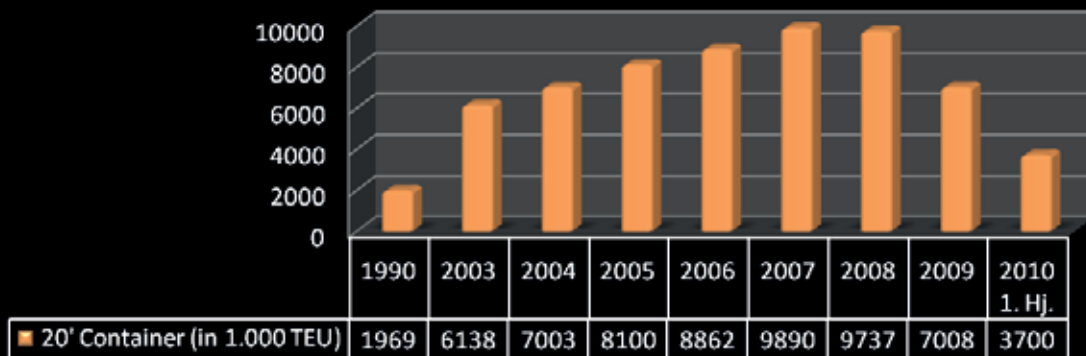
Stückgutumschlag (in Mio. t.)



Massengutumschlag (in Mio. t.)



20' Container (in 1.000 TEU)



Entwicklung 2010

Der Gesamtumschlag konnte im ersten Halbjahr 2010 um 8,1% auf 58,6 Mio. t zulegen. Der Stückgutverkehr wuchs um 5,0%. Die Umschlagsmenge stieg auf 38,8 Mio. t.

Der Containerumschlag erholte sich deutlich und legte um 4,3% auf 3,7 Mio. TEU zu. Die Zahl der beladenen Container stieg dabei überproportional an, und zwar um 6,6% auf 3,2 Mio. TEU. Während die Anzahl der Leercontainer um 7,8% auf 0,5 Mio. TEU zurückging.

Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut wächst um 2,7% auf insgesamt 6,8 Mio. t, wobei besonders der Export von Kraftfahrzeugen (+6,3%) sowie Schwergut und Projektladung (+19,0%) von der Erholung der Weltkonjunktur profitieren.

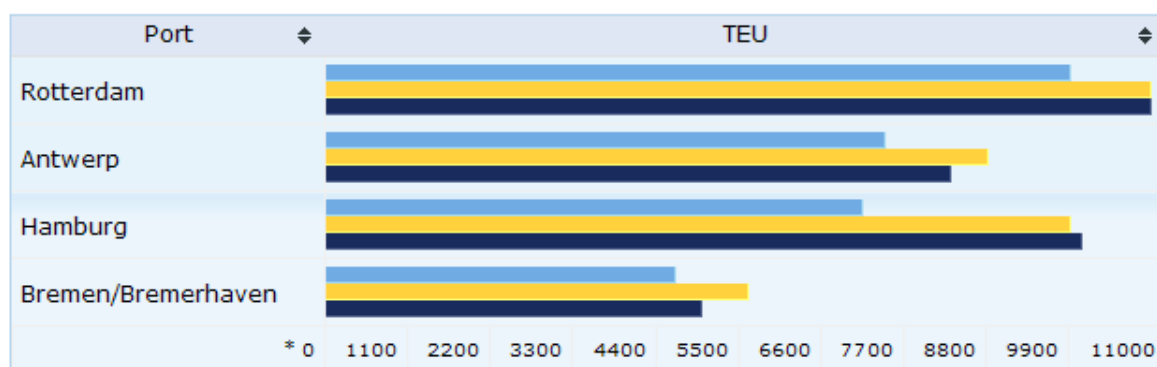
Der Massengutumschlag steigerte sich um 14,8% auf 19,7 Mio. t.

SEEGÜTERUMSCHLAG IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE 2009

Häfen	Gesamtumschlag		Massengut		Stückgut		Container	
	in 1.000 t	Veränd. Vj. in %	in 1.000 t	Veränd. Vj. in %	in 1.000 t	Veränd. Vj. in %	in TEU	Veränd. Vj. in %
Hamburg	110.381	-21,4	36.769	-13,4	73.612	-24,8	7.007.704	-28,0
Brem. Häfen	63.036	-15,6	7.857	-19,7	55.179	-14,9	4.564.554	-17,4
Rotterdam	386.957	-8,1	264.718	-8,4	122.239	-7,5	9.743.290	-9,7
Antwerpen	157.806	-16,7	56.906	-14,6	100.900	-17,8	7.309.639	-15,6
Summe	718.180	-13,0	366.250	-10,2	351.930	-15,7	28.625.187	-17,5

Quelle: Hafenverbände

Containerumschlag im Vergleich



* in Tausend

2009

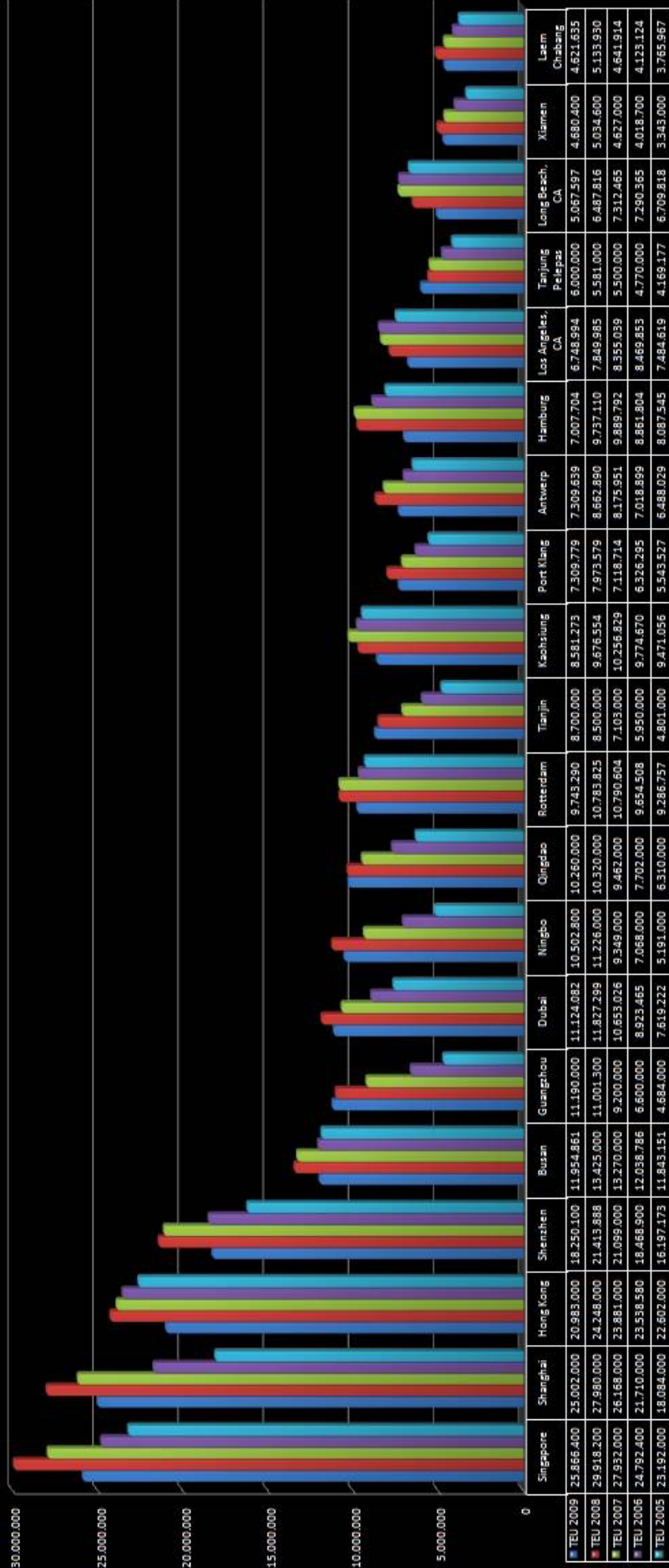
2008

2007

Port	TEU 2009	TEU 2008	TEU 2007	TEU 2006	TEU 2005
Rotterdam	9743290	10783825	10790604	9654508	9286757
Antwerp	7309639	8662890	8175951	7018899	6488029
Hamburg	7007704	9737110	9889792	8861804	8087545
Bremen/Bremerhaven	4564554	5529159	4912177	4444389	3735574

Containerumschläge der Welthäfen

Fraktion DIE LINKE HH 2010 ms



Forum 4 – Kooperation der Häfen als Ausweg?

Wege der Kooperation und strukturierten Arbeitsteilung der norddeutschen Seehäfen statt Standortkonkurrenz und konzeptloser Verkehrsinvestitionen in Einzelprojekte

Referenten Dr. Walter Feldt, *Umwelt Media Consult* sowie *BUND Niedersachsen, Sprecher des wissenschaftlichen Beirats*; Andreas Bergemann, *Eurogate, Arbeitsdirektor, Bremerhaven*, sowie *ehem. ver. di-Gewerkschaftssekretär für Verkehr und Leiter der Bundesfachgruppe Häfen*

Moderation Herbert Behrens, *MdB DIE LINKE*

Aktuell gibt es eine spannende Entwicklung der Häfen in Hamburg und Bremerhaven. Letzte Woche wurde bekannt, dass der Hamburger Senat ein Gutachten in Auftrag gegeben haben soll, dass die Möglichkeiten der Kooperationen der Port Authorities HPA und Bremenports ausloten soll. „Hintergrund sind Überlegungen beider Bundesländer, wie die Arbeit der Hafenbehörden vor dem Hintergrund anhaltenden Kostendrucks effizienter und kostengünstiger ausgestaltet werden kann.“ So der Behördensprecher. Ergebnisse liegen wohl erst im ersten Quartal nächsten Jahres vor.

Es klimmt ziemlich spannend, denn wenn Hamburger Unternehmensverband protestiert und auf die Konkurrenzsituation der Standorte verweist und die FDP moniert, die Elbvertiefung könne bei einer Kooperation in Gefahr geraten, dann könnte es eine interessante Wendung nehmen. Vor zwei Monaten hatte der Hamburger Senat eine entsprechende Anfrage von der Hamburger Linken übrigens noch klar verneint. Wir über die Möglichkeiten weiterer Kooperationen oder nationaler Steuerung diskutieren.

Auch in das Nationale Hafenkonzept kommt wieder Fahrt. Das sogenannte „Konzept“ wurde im Frühjahr vom damaligen Minister Tiefensee vorgelegt und von der alten Regierung noch im Sommer letzten Jahres verabschiedet. Seitdem ist aber nicht viel passiert.

Am 21.09.10 wurde nun vom BMVBS ein Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts gegründet. Mit Vertretern der Fachverbände und Wirtschaft, einem einzigen Umweltvertreter und ohne Parlamentarier. Eine Veranstaltung der Exekutive. Der Beirat hat sich gerade konstituiert, der maßgebliche Lenkungsreis wird sich nächste Woche erstmals treffen.

Bisher bekannt ist, dass die beschlossenen Maßnahmen wohl unverändert von schwarzgelb vorangetrieben werden sollen. Es ist eine Prioritätenliste der vorhandenen Projekte erwähnt worden, die

am 28.10.10 vom Scheuerle in Brüssel vorgestellt wurde: Demnach sollen die Zufahrten zu den Seehäfen bei Bremen, Hamburg, Kiel und Emden sollen ebenso verbessert werden wie die Hinterlandanbindungen und die Verbindungen zwischen den Seehäfen selbst. Unter anderem durch steuerliche Anreize will die Bundesregierung den Kombinierten Verkehr fördern und mehr Güter von der Straße auf Schiffe oder Züge verlagern. Die Zusammenarbeit von Hafenstandorten und Hafenunternehmern soll verbessert, die Belastung der Umwelt durch Schadstoffemissionen und Lärm in Häfen verringert werden. Es ist zu bezweifeln, dass diese Ziele und Projekte alle finanziert und politisch durchgesetzt werden.

Ich freue mich, Ihnen in unserem Fachforum „Kooperation der Häfen als Ausweg? – zwei spannende Referenten vorstellen zu können, mit denen wir die Thema heute diskutieren wollen.

Dr. Walter Feldt ist selbstständiger Umweltberater. Er ist Geschäftsführer der Umwelt Media Consult in Hannover und ist weiterhin ehrenamtlich Sprecher des wissenschaftlichen Beirates vom BUND Niedersachsen. Er war bis 2003 Referatsleiter für Umweltverträglichkeit im niedersächsischen Umweltministerium. Er hat in sehr kontroversen Themenfeldern wie der Elbvertiefung Kompromissvorschläge vorgelegt.

Im Frühling letzten Jahres hat er eine fundierte Stellungnahme zu dem damaligen Entwurf des Bundesverkehrsministeriums für ein „Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen“ vorgelegt. Der Entwurf wurde leider nicht groß geändert. Die heutige Konferenz hat er zum Anlass genommen, diese Stellungnahme nochmal zu aktualisieren und kann den neusten Stand berichten.

Andreas Bergemann war bis vor knapp zwei Jahren Ver.di Gewerkschaftssekretär für Verkehr und Leiter der Bundesfachgruppe Häfen. Er ist damit ein Kollege von mir, denn bis vor meinem Einzug in den Bundestag vor einem Jahr war ich ebenfalls Ver.di Gewerkschaftssekretär.

Er war 18 Jahre lang in verschiedenen Funktionen gewerkschaftlich aktiv, von 2007-2009 war er Präsident der europäischen Hafenarbeiter bei der ETF (European Transport Workers-Federation).

Andreas Bergemann ist dann ab 2009 in die Gruppengeschäftsführung von EUROGATE gewechselt. Seitdem ist er für die Bereiche Personal, Einkauf und Recht verantwortlich und hat die Funktion des Arbeitsdirektors übernommen. Da Eurogate sowohl in Hamburg als auch in Bremerhaven tätig ist, kennt er natürlich auch die beiden Häfen und ihre

Standortkonkurrenz sowie Potential für Kooperationen sehr genau. Er kennt durch seine beruflichen Wechsel, beide Seiten der Medaille, daher freue ich mich ganz besonders auf seine Einschätzung.

Herr Feldt und Herr Bergemann, wir würden Sie bitten, jeweils in ca. 15min ihre Vorstellungen zu skizzieren. Danach haben wir dann genügend Zeit, einzelne Aspekte zu vertiefen und gemeinsam mit allen zu diskutieren.

Wir haben dazu einige Themenstränge und Leitfragen vorbereitet, die wir heute mit Ihnen diskutieren wollen:

- Welche besonderen Interessenlagen und spezifischen Konfliktfelder gibt es in und zwischen den Häfen der Nordrange?

- Ist eine sinnvolle und strukturierte Arbeitsteilung innerhalb der großen Seehafenstandorte in Hamburg, Bremerhaven, Cuxhaven und Wilhelmshaven herzustellen, die die Konkurrenz der verschiedenen Standorte beseitigt?
- Kann die Kooperation zwischen Nord- und Ostseehäfen verbessert werden?
- Wie stehen wir zu öffentlichen Subventionierungen? - Wo und wie sind Rückführungen bereits privatisierter Unternehmen in öffentliches Eigentum zu fordern? Rekommunalisierung – oder Zentralisierung?
- Kann eine nationale Zuständigkeit des Bundes die Entwicklung der Häfen, ihrer Hinterlandanbindungen und Güterströme lenken?

Kooperation der Häfen als Ausweg?
von Andreas Bergemann, Eurogate, Arbeits-
direktor, Bremerhaven, ehem. ver.di-Gewerk-
schaftssekretär für Verkehr, Leiter der Bun-
desfachgruppe Häfen

Ausweg woraus?

- Wächst die Konkurrenz der norddeutschen Häfen untereinander?
- Wachsende Konkurrenz insbesondere aufgrund von Überkapazitäten, also bereits bestehender Infra- und Suprastruktur.
- Wettbewerbsvorteile durch Ausbau von Flüssen und Seehäfen?
- Anpassung von Elbe und Weser, aber auch von Binnenschiffswegen von grundsätzlicher Bedeutung (Modal-Split, neue Schiffsgrößen...)
- Konkurrenz um Ausbau der Hinterlandanbindungen?
- Verbesserung der Hinterlandanbindung für alle Seehäfen existentiell, Positionierung über ZDS und BÖB, keine Konkurrenz
- Ökonomisch, verkehrspolitisch, ökologisch nicht vertretbar?

Mögliche Kooperationen

- Port Authorities
- Infrastruktur (intern + extern)
- Marketing (Wettbewerb)
- Vergabeverhalten (Port Package)
- Gebührenstruktur
- Hafeneinzelbetriebe
- Kapazitäten
- Logistik- und Dienstleistungsbereiche
- Hinterlandinfrastruktur
- Terminals
- Suprastruktur
- Vertaktung (HH)
- Glättung von PIKs
- Beschäftigte
- Flächentarifvertrag
- GHB (Länderhoheit)

Bestehende Kooperationen

- Bund-, Länder-Küstenarbeitskreis
- Verbände
- ZDS, ver.di (ESPO, Feport, ETF)
- Hafeneinzelbetriebe (EUROGATE)
- Tiefwasserhafen CTW
- Intermodal-Gesellschaft
- Windkraftumschlag
- Terminals
- Feeder-Logistik-Zentrale
- Abstimmung bei Engpässen (Elbe)

Grenzen der Kooperation

- Hafeneinzelbetriebe öffentlich + privatwirtschaftlich organisiert
- Kartellrechtliche Einschränkungen
- Europarechtliche Bedingungen
- Dedicated Terminals, Beteiligungen
- Abhängigkeit von (wechselnden) politischen Mehrheiten
- Zentrale Steuerung in Wettbewerbsumfeld (Nordrange)

Sinnvolle Kooperationen

- Beschäftigte Ausbauen und verstärken
- Kapazitätserweiterungen Abhängig von Projekt
- Logistik und Dienstleistung
- Nutzung von Infrastruktur
- Rechtliche Rahmenbedingungen Vereinheitlichung
- Finanzielle Rahmenbedingungen Angleichung

Fazit

- Es bestehen weit mehr Kooperationen zwischen den Häfen als allgemein angenommen.
- Konkurrenzen (infrastruktur) bestehen mehr zwischen verschiedenen Verkehrsträgern sowie Personen- und Güterverkehr als zwischen den Hafenstandorten.
- Kooperationen müssen neben ökologischen, verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen auch betriebswirtschaftliche und soziale Komponenten berücksichtigen.
- Verordnung von Kooperation nur als worst case

Nachhaltige Seehafenentwicklung durch (inter)nationale Hafenkooperation

von

Dr. Walter Feldt, Umwelt Media Consult

Maritime Konferenz

13. November 2010 in Wismar

Deutscher Föderalismus als Hemmnis nachhaltiger Seehafenentwicklung

- Für Ausbau und Entwicklung der **Seehäfen** sind die norddeutschen **Bundesländer** zuständig.
- Für die **Bundesverkehrswege**, die seewärtigen Zufahrten (Schifffahrtswege) und die Hinterlandanbindungen ist der **Bund** zuständig.
- Der geltende **Bundesverkehrswegeplan 2003** ist demzufolge ein am nachweisbaren Bedarf vorbei geplanter „Wunschlistenkatalog“, dessen vollständige Realisierung unbezahlbar und ökologisch unverantwortlich wäre.

Notwendig ist ein integriertes, nachhaltiges Verkehrskonzept

- Reduzierung der regionalen „Wunschlisten“ von Infrastrukturvorhaben auf das (inter)national Notwendige.
- Auswahl und Prioritätensetzung unter Einbeziehung möglicher Synergien durch standortübergreifende Kooperationen und bessere Verzahnung der Verkehrsträger.
- Gesamtplanung (Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans) auf Basis einer frühzeitigen standort- und verkehrsträger-übergreifenden Strategischen Umweltprüfung (wurde bisher versäumt).
- Ungeschminkte und nachvollziehbare Nutzen-Kosten-Untersuchungen der Infrastrukturvorhaben unter volkswirtschaftlicher und nachhaltiger Sicht anstelle des „Schön-Rechnens“ fragwürdiger Verkehrsprojekte.

Ziele des Nationalen Hafenkonzepts der Bundesregierung v. 29.06.2009:

- „Die Bewältigung des prognostizierten Verkehrswachstums setzt eine **integrierte und nachhaltige Verkehrspolitik** voraus“.
- „Transport und Logistik so **effizient, betriebswirtschaftlich rentabel und umweltverträglich**“ „gestalten...“
- „Der **gezielte Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen** gehört zu den Handlungsschwerpunkten im nationalen Hafenkonzept“.
- „Vor dem Hintergrund **knapper Haushaltsmittel** müssen die **vorhandenen Kapazitäten unseres Verkehrssystems bestmöglich ausgeschöpft** und die Neu- und Ausbauten auf die „gesamtwirtschaftlich relevanten Engpässe“ konzentriert werden.“
- **Sinnvolle Ziele warten auf Umsetzung!**

Widersprüche und Zielabweichungen im Nationalen Hafenkonzept

- Unter den **geplanten „Maßnahmen“** findet sich die auf mittlerweile 24 Infrastrukturprojekte angewachsene „Wunschliste“ von Hafenlobby und norddeutschen Bundesländern ohne Abstriche!
- Dieses steht ebenso im Widerspruch zu vorgenannten Zielen des Hafenkonzepts wie beispielsweise die durch Kooperation der Seehäfen überflüssigen Fahrwasservertiefungen von Weser und Elbe.

Warum sind die geplanten Vertiefungen von Elbe und Weser überflüssig?

1. Die beiden größten deutschen Containerhäfen Bremerhaven und Hamburg werden heute schon von den größten Containerschiffen angelaufen.
2. Das ist möglich, weil die realen Tiefgänge großer Containerschiffe aufgrund zahlreich mitgeführter Leercontainer und Minderauslastung weit unter den Konstruktionstiefgängen liegen, die als Begründung für die geforderte Vertiefung herhalten.
3. Wenn das unwirtschaftlich wäre, würden die Reeder auf kleinere Schiffe ausweichen.
4. Die zur Projektrechtfertigung angeführte „Drohung“ der Reeder, Containerlinien auf die westlichen Konkurrenzhäfen wie Rotterdam und Antwerpen zu verlagern, sind unglaublich, weil das unwirtschaftlich wäre: Landverkehrsträger sind etwa fünf mal so teuer wie Seeverkehr, der Transport mit großen Seeschiffen ist rentabler als mit kleinen.
5. Nur in wenigen Einzelfällen werden bei Containerschiffen Tiefgänge von mehr als 14 m erreicht, was bei Hochwasser heute schon ein Anlaufen von Hamburg und Bremerhaven ermöglicht.

Restriktionen und alternative Lösungsmöglichkeiten

- Die von Reedern und Hafenwirtschaft für den beklagten Restriktionen infolge der Tideabhängigkeit sind an jedem Tidegewässer naturbedingt.
- Eine Beseitigung dieses Nachteils durch die geplanten Vertiefungen und des in Hamburg auslaufend maximal möglichen Tiefgangs von 13,80 m stünde in keinem Verhältnis zu den damit verbundenen Kosten von voraussichtlich 450 Mio. Euro zu Lasten der Steuerzahler und den erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt:
- Wie die realen Tiefgänge der letzten 10 Jahre gezeigt haben, würde bisher nicht einmal ein Schiff pro Jahr den nun beantragten Maximaltiefgang von 14,50 m nutzen und nur wenige Tiefgänge über 14 m.
- Für derartige Tiefgänge einer geringen Zahl großer Containerschiffe wird der Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven gebaut und bald fertig gestellt sein.
- Weil kein Bedarf für drei deutsche Tiefwasserhäfen an einem so kleinen Küstenabschnitt erkennbar ist, sollte die Milliardeninvestition in Wilhelmshaven möglichst intensiv genutzt und überflüssige Doppelinvestitionen an Weser und Elbe zu Lasten von Umwelt und Steuerzahler vermieden werden. Eine jahrelange Bauruine in Wilhelmshaven wäre unverantwortlich.

Nationale Hafenkooperation anstelle eines ruinösen Wettbewerbs

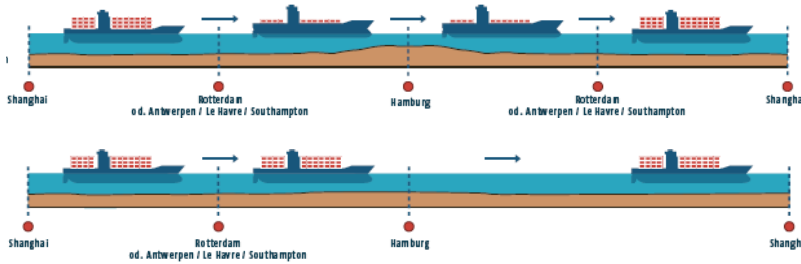
- Wettbewerb ist nur dann sinnvoll, wenn er nicht durch öffentliche Investitionen im eigenen Land zu Lasten der Allgemeinheit erfolgt.
- Nach Fertigstellung des Jade-Weser-Ports bietet sich eine tiefgangsbezogene Kooperation deutscher Seehäfen an.
- So könnten (und sollten) alle hinterland-bezogenen Container aufgrund des geographischen Lagevorteils von Hamburg und Bremerhaven mit ihrer guten Verkehrsinfrastruktur weiterhin auch möglichst dort umgeschlagen werden.
- Dagegen macht es wenig Sinn, eine große Zahl von Transshipment-Containern die lange Revierstrecke von über 100 Kilometern nach Hamburg und wieder seewärts zurück zu transportieren, wenn diese besser unmittelbar an der Küste zukünftig in Wilhelmshaven oder wie bisher in Bremerhaven umgeschlagen werden können.
- Sollte sich eine derartige Zusammenarbeit zwischen dem Binnenlandstandort Hamburg und dem seewärtigen Wilhelmshaven als schwierig erweisen, so wäre sogar der Bau von zwei (völlig ausreichenden) Liegeplätzen für große Containerschiffe an der Elbmündung in Cuxhaven oder Brunsbüttel in unmittelbarer Nähe zum Nordostseekanal kostengünstiger und wesentlich sinnvoller als eine Realisierung der geplanten Elbevertiefung.
- Durch einen auf zwei Liegeplätze begrenzten Hafenausbau und einen länderübergreifenden Kooperationsvertrag könnte sichergestellt werden, dass eine Kooperation zum gegenseitigen Nutzen stattfindet.

Die negativen Folgen einer weiteren Elbevertiefung sind großräumig:

1. Negative Veränderungen von Hydrologie, Morphologie und Ökologie im 135 km langen Eingriffsgebiet durch die geplante Vertiefung um bis zu 2,42 m mit ca. 40 Mio. Kubikmeter an Baggermengen.
2. Mit einer weiteren Zunahme der Unterhaltungsbaggerungen ist ebenso zu rechnen wie mit einer temporären Zunahme bedenklicher Sauerstoffdefizite in belasteten Flussabschnitten.
3. Aufgrund erhöhter Fließgeschwindigkeit, Schiffswellen und erhöhtem Tidenhub entstehen schwer kalkulierbare Risiken für Hochwasserschutz und Deichsicherheit, die von den Projektbefürwortern anders (harmloser) eingeschätzt werden als von den Betroffenen an der Unterelberegion.
4. Notwendige weitere Ufersicherungen werden Anwohnern und Touristen naturfernere Uferabschnitte beschehen
5. Erhebliche Beeinträchtigungen mehrerer europäischer Schutzgebiete „Natura 2000“ werden befürchtet, die nur schwer und aufwändig zu kompensieren sind.
6. Zusätzliche auf Hamburg fokussierte Verkehre führen zu einem weiteren kostspieligen Ausbau der Hinterlandanbindungen mit zusätzlichen Umweltbelastungen.

Volkswirtschaftliche Vernunft oder privatwirtschaftlicher Nutzen?

Typische Rundläufe im Ostasiendienst



Nutzen (für Reedereien):

- Zeit- und Kostenvorteil durch reduzierten Hafenanlauf
- Höhere Schiffsauslastungen möglich
- Größere Flexibilität

Lasten (Steuerzahler u. Umwelt):

- Zusätzliche Kosten von 4-500 Mio. €
- Ökologische Beeinträchtigungen
- Zunahme der Landverkehre und verkehrsbedingter Immissionen

Deutschland als Insel Europas ?

- Die wirtschaftliche Bedeutung der – neben Hamburg und Bremerhaven – zahlreichen deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee ist unbestritten.
- Schwer nachvollziehen ist dabei jedoch die häufig herausgestellte, angeblich zentrale Bedeutung von Hamburg oder der Bremischen Häfen für die Exportnation Deutschland, fast so als ob es die anderen deutschen Seehäfen und die zahlreichen anderen leistungsfähigen Seehäfen im benachbarten Ausland nicht gäbe.
- Die jüngste Wirtschaftskrise hat gezeigt, dass die deutsche Wirtschaft im In- und Ausland über mehr als genug leistungsfähige Hafenkapazitäten verfügt und insofern keineswegs auf die bisherige nationale Dominanz der Hafenstandorte von Hamburg oder Bremerhaven angewiesen sind.
- In einem Wirtschaftsraum wie der EU gilt vielmehr eine alte Transportweisheit: „Ladung sucht sich ihren Weg und dabei zumeist den günstigsten und leistungsfähigsten.“
- Die Wirtschaftskrise und ihre Folgen hat gezeigt, dass aufgrund des Kapazitätsüberangebots im Bereich der Nordrangehäfen der Wettbewerb weiter zugenommen hat und angesichts weiter abnehmender Kostendeckung immer ruinöser wird.
- Demzufolge sollte das „Hafendumping“ baldmöglichst durch ein **europäisches, nachhaltiges Hafenkonzept** beendet werden, welches ganz andere Möglichkeiten sinnvoller Hafenkooperation bietet.

Ohne faire Kooperation deutscher Containerterminals droht der JadeWeserPort in Wilhelmshaven zur Bauruine zu werden, von Dr. Walter Feldt, Umwelt Media Consult sowie BUND Niedersachsen, Sprecher des wissenschaftlichen Beirats

„Deutscher Tiefwasserhafen - Kein Schiff wird kommen nach Wilhelmshaven. Der Jade Weser Port droht zu einer Investitionsruine zu werden. Der neue Containerhafen am Rand von Wilhelmshaven gilt unter Reedern als lästige Überkapazität. Die Betreiber wollen den Start um Jahre verzögern.“ Dieser Bericht der Financial Times Deutschland vom 24.04.2010 ist für Niedersachsen eine Hiobsbotschaft: Der überwiegend aus Steuergeldern des hoch verschuldeten Landes Niedersachsen finanzierte einzige deutschen Tiefwasserhafen droht nun bereits vor seiner geplanten Fertigstellung im kommenden Jahr zur größten öffentlichen Fehlinvestition in Niedersachsen zu werden.

Ein kurzer Rückblick: Im Auftrag der drei norddeutschen Bundesländer Hamburg, Niedersachsen und Bremen kam PLANCO Consulting im Oktober 2000 im Auftrag der drei Küstenländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg mit der „Bedarfsanalyse für einen Tiefwasserhafen in der Deutschen Bucht“ zu dem Ergebnis, dass ein solcher gemeinsamer Tiefwasserhafen in Deutschland erforderlich sei, weil erwartete Schiffsgrößen von 14.000 TEU aufgrund ihrer Abmessungen und Tiefgänge nicht mehr nach Hamburg und Bremerhaven verkehren könnten. Zudem sah PLANCO Kapazitätsengpässe in den beiden großen deutschen Containerhäfen und empfahl die Markteinführung „des deutschen Tiefwasserhafens“ 2010. Nach der „Standortanalyse Tiefwasserhafen Deutsche Bucht“ von ROLAND BERGER & PARTNER (2000) im Auftrag der genannten Küstenländer wurde der Standort Wilhelmshaven insbesondere wegen der dort vorhandenen größeren Fahrwassertiefe und der angeblich vorhandenen Ausbaumöglichkeit von bis zu 24 Liegeplätzen befürwortet und am 30.03.2001 von den drei norddeutschen Regierungschefs GABRIEL, SCHERF und RUNDE in einer gemeinsamen Erklärung feierlich beschlossen: „Die Bürgermeister von Bremen und Hamburg und der Niedersächsische Ministerpräsident sind sich einig über die grundsätzliche Notwendigkeit eines Tiefwasserhafens in der Deutschen Bucht für Containerschiffe, die aufgrund ihrer Größe Bremerhaven und Hamburg auch unter zukünftigen Tiefgangsbedingungen nicht mit einer ökonomisch sinnvollen Auslastung anlaufen können. Dieser Tiefwasserhafen soll als norddeutsches Projekt gemeinsam realisiert werden und stellt eine Ergänzung des bereits bestehenden norddeutschen Hafenangebotes dar. Angesichts der historischen Bedeutung für Norddeutschland und getragen von dem Willen zu einer neuen gemeinsamen Hafenpolitik an der Deutschen Bucht haben sich die drei Regierungschefs für den Standort Wilhelmshaven entschieden. Der Tiefwasserhafen soll für eine Betriebsaufnahme zum Ende des Jahrzehnts realisiert werden.“

Bereits im Mai 2002 stieg Hamburg jedoch aus der vereinbarten Hafenkooperation wieder aus und kündigte stattdessen an, für die großen Containerschiffe erneut die Elbe bis zum Hamburger Hafen vertiefen zu wollen: „Es besteht kein Anlass, dass die Freie und Hansestadt Hamburg und die HHLA Finanzierungsanteile von insgesamt rd. 280 Mio. € zum Ausbau eines Konkurrenzhafens aufbringen“ sagte Hamburgs Wirtschaftssenator Gunnar Uldall am 21. Mai 2002.

Die weitere Entwicklung ist bekannt: Hamburg trieb seine geplante Elbevertiefung, Niedersachsen und Bremen gemeinsam den JadeWeserPort voran, denn die Hafenwirtschaft ging ursprünglich davon aus, dass die Kapazitäten in Bremerhaven trotz Bau des „CT IV“ an der Wesermündung an der Landesgrenze zu Niedersachsen bereits 2010 oder 2011 erschöpft sein dürften. Wohl nur diese Annahme und die Forderung der deutschen Hafenwirtschaft zum Bau eines neuen deutschen Tiefwasserhafens haben zum Bau des länderübergreifenden Gemeinschaftsprojekts in Wilhelmshaven geführt. Der Hafenbau konnte den Beteiligten dabei gar nicht schnell genug gehen.

Dass die Verantwortlichen aus der Hafenwirtschaft und in Bremen aufgrund der Weltwirtschaftskrise nun auf einmal „kaum Kapazitäten“ für das viel gepriesene „Jahrhundertprojekt“ sehen, kann insbesondere Niedersachsen und die gebeutelte Region Wilhelmshaven noch teuer zu stehen kommen: Dass hierdurch 700 Mio. € an vorwiegend niedersächsischen Steuergeldern buchstäblich „sinnlos im Meer versenkt“ worden sein könnten, macht angesichts der derzeit in Niedersachsen erneut geplanten drastischen Haushaltskürzungen fassungslos. Nicht zum ersten Mal hat die Politik den Forderungen von Interessengruppen viel zu leichtgläubig nachgegeben und Unsummen für fragwürdige Infrastrukturprojekte ausgegeben, - sehr zum Leidwesen für Umwelt und Steuerzahler.

Das Hamburger Abendblatt verbreitete am 27.04.2010 die Nachricht, der „JadeWeserPort in Wilhelmshaven nimmt womöglich erst 2015 Betrieb auf“, und stützt dieses auf Unternehmensangaben des Betreiberkonsortiums von EUROGATE und MAERSK sowie auf „Kreise des Bremer Senats“. Die wenig verlässliche Haltung Bremens wundert nicht, denn man will dort vorrangig Bremerhaven auslasten und keinen neuen Hafen in Niedersachsen. Aufgrund des Umschlagsrückgangs der Wirtschaftskrise verfügt Bremerhaven nun noch für mehrere Jahre über ausreichend eigene Umschlagskapazitäten.

Die Hamburger Haltung ist dagegen schon lange klar: Nachdem man erkannt hat, dass die großen Containerschiffe praktisch nie die zur Begründung des JadeWeserPorts herangezogenen Konstruktions-tiefgänge von 16 m erreichen, sondern „nur“ maximal 14,50, hat man dort voll auf die beantragte Elbevertiefung für 14,50 m tiefgehende Schiffe gesetzt und den JadeWeserPort bereits 2002 (s. o.) als „Konkurrenzhafen“ eingestuft. Auch Bremen setzt schon lange auf eine erneute Vertiefung der Außenweser im gleichen

Umfang und agierte so von vornherein zweigleisig, wie sich nun zeigt, zum Nachteil Niedersachsens. Sollte der erwartete Planfeststellungsbeschluss zur Außenweservertiefung diesen Sommer kommen und der zur Elbe Ende des Jahres und nicht durch gerichtliche Auseinandersetzungen deutlich verzögert werden, wird Niedersachsen mit seinem JadeWeserPort von der hierfür gewünschten Entwicklung geradezu „abgehängt“, paradoxerweise finanziert vom deutschen Steuerzahler: Obwohl die Seehäfen die Zentren des globalen Welthandels sind, sind im föderalen Deutschland weiterhin die Bundesländer hierfür zuständig. So entscheiden die jeweiligen „Landesfürsten“ über ihre eigene Hafenpolitik, was in Deutschland trotz gegenläufiger Behauptungen zu einem ruinösen nationalen Seehafenwettbewerb geführt hat. Ruinös nicht nur für völlig überschuldete Bundesländer wie Bremen und Niedersachsen, ruinös auch für den Steuerzahler der Länder, die Hafenkommunen und den Bundeshaushalt durch die im Laufe der Jahre immer länger gewordenen Wunschlisten der Hafenstandorte zur seewärtigen und landseitigen Erschließung. So wird die von Ham-

burg geforderte Elbvertiefung den Bund mindestens 250 Mio. kosten. Hinzu kommen zweistellige Millionenkosten jährlich für die Unterhaltung des Fahrwassers.

Fragt sich nun, wie lange das Land Niedersachsen sich dieses noch gefallen lässt, oder ob es nicht sein Faustpfand einer Verweigerung des rechtlich notwendigen Einvernehmens mit den beiden konkurrierenden Fahrwasservertiefungen nutzt und dieses verweigert. Sachliche Gründe hierfür gäbe es gut. Auf diese Weise könnte Niedersachsen eine lange überfällige Kooperation der norddeutschen Seehäfen in die Wege leiten und für eine entsprechende Konkretisierung des 2009 vom Bundesverkehrsminister vorgelegten Nationalen Hafenkonzepts sorgen. – Umwelt und Steuerzahler würden es dem Land danken.

Die bisherigen kostspieligen Egoismen deutscher Küstenländer können wir uns ohnehin längst nicht mehr leisten, die öffentlichen Kassen sind leer, hohe Schulden müssen bedient werden und der fortschreitenden Umweltzerstörung muss Einhalt geboten werden.

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 kommen 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 Meereises.

Weltweit werden heute 60.000 vorzeitige Todesfälle den Rußemissionen der Seeschiffe zugeordnet. In Hafenstädten wie Lübeck machen die Feinstaubemissionen aus Schiffen 80% der Gesamtmissionsbelastung 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 Seehafen hinterland (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 umweltschonendere 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 Hafenkonzepts 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 Hafenkonzept, S. 27) zieht daraus aber keine Konsequenzen. Der Entwurf des Hafenkonzepts 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 Seehafenhinterland, 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.

⁵ http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/unternehmen/presse/seehafen__und__hinterlandverkehr/sofortprogramm/sofortprogramm.html

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 Seehafen hinterland 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 Seehafen hinterlandverkehre 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 Hinterland anbindungen 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
Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe	266,1
Fahrrinnenanpassung 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

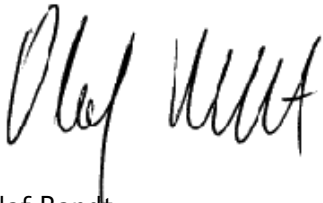
(Investitionen der Länder sind hier nicht enthalten, auch nicht Kostensteigerungen).

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 beigelegte gutachtliche Stellungnahme von Umwelt Media Consult vom 20. März 2009 zum „Nationalen Hafenkonzept“. 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

Entwurf einer Positionierung der Linken zum Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen der Bundesregierung, von Herbert Behrens, MdB DIE LINKE; Malte Riechey; Gerrit Schrammen

Fazit

Wegen der Wirtschaftskrise ist bzw. war dieses Konzept bereits veraltet, als die Regierung es verabschiedet hatte. Wie ein Hohn klingt z.B. die Überschrift zum einleitenden Kapitel „II. 4 Steigende Nachfrage nach qualifizierten Arbeitsplätzen“

Dennoch enthält das Konzept einige sinnvolle und unkritische Maßnahmen, weswegen man sich mit diesen Maßnahmen durchaus konkret befassen sollte. Zumal damit zu rechnen ist, dass diese weiter handlungsleitend für die Bundesregierung sein werden. Als Gesamtkonzept hingegen versagt es.

Das Hafenkonzept führt weitgehend unkritisch detailliert alle Wünsche der Länder auf und fasst diese als Konzept des Bundes zusammen. An der einen oder anderen Stelle zeigt der Bund ganz versteckt seine Zähne – macht damit aber wohl niemanden Angst. Da der Bund in vielen Gebieten sehr wohl am längeren Hebel säße, wenn er denn wollte, ist dieses Konzept weitgehend überflüssig. Ein nationales Hafenkonzept des Bundes macht nur dann Sinn, wenn es in irgendeiner Form steuernd oder lenkend auf die Hafenwirtschaft einwirkt. Genau das leistet dieses Konzept nicht.

Die Binnenschifffahrt wird zwar überall mit benannt, meist aber erst an 10ter von 11 konkreten Maßnahmen. Positiv formuliert könnte man sagen, dass der Handlungsdruck nicht sonderlich groß ist, negativ formuliert könnte man sagen, dass die Bedeutung einfach nicht an die der Seehäfen heranreicht.

Grundlage

Das Hafenkonzept, von der Bundesregierung am 17. Juni 2009 beschlossen, krankt zuvorderst daran, dass es die aktuelle Wirtschaftskrise weitgehend ausblendet. Ursache mag sein, dass das Konzept bereits vor der Krise erstellt wurde und nur wegen Ressortstreitigkeiten nicht früher verabschiedet werden konnte. Nichtsdestotrotz ist zu beanstanden, dass das Hafenkonzept am unbeirrbaren Wachstumsglauben von vor der Krise festhält. Die abstrusen Prognosen, die bis 2025 von einer Verdopplung des Güterumschlags und einer Verdreifachung des Containerumschlags ausgehen, werden hierin nicht in Frage gestellt, sondern es gibt nur ein bisschen Rhetorik zur Krise im Vorwort. Selbst unabhängig der aktuellen Krise liegt der Prognose z.B. für 2025 ein Ölpreis von höchstens 60 Dollar zu Grunde, doch im März 2010 lagen wir bereits bei 70 bis 80 Dollar.

Auf Seite 4 steht immerhin: „Sollte sich die konjunkturelle Schwächephase jedoch über einen längeren Zeitraum hinziehen, werden die Auswirkungen auf die Seeverkehrsprognose zu überprüfen sein.“

Aufbau der Studie

Dem Konzept vorangestellt ist zunächst ein Kapitel mit „Chancen und Risiken“, in dem die Rahmenbedingungen skizziert werden. Anschließend werden Ziele für die fünf identifizierten Schwerpunktthemen vorgestellt, die im ausführlicheren hinteren Teil durch mehr oder weniger konkrete Maßnahmen ausgestaltet werden.

1. Ausbau Infrastruktur

Nicht zufällig steht als erstes von den fünf Maßnahmenbereichen (10 Unterpunkte) der Ausbau der Verkehrswege auf dem Programm. Die sog. 19er-Liste der Länder wird widerspruchsfrei aufgeführt (S. 38), sie enthält 7 Schienenprojekte, 9 Autobahnprojekte und das Ausbaggern von (Außen- und Unter-) Elbe und Weser sowie neue Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal, außerdem auch die Mittelweser.

Schließlich geht es darum, „dass Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen nicht durch Engpässe in den Häfen und deren Anbindungen behindert werden.“ (S. 7). Etwas einschränkend heißt es immerhin auf Seite (S. 57): „Der Bund sieht ... das Erfordernis, die knappen Haushaltsmittel optimal einzusetzen.“

Dazu lässt er im letzten Punkt doch ein wenig die Muskeln spielen, in dem er darauf verweist, dass der Bund durch das novellierte Raumordnungsgesetz nun die Möglichkeit hat, selber Raumordnungspläne mit länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen inklusive deren Anbindung an Bundesverkehrswege aufzustellen.

2. Wettbewerbsfähigkeit der Häfen

Das zweite Maßnahmenbündel (11 Unterpunkte) befasst sich mit der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen. Hier geht es fast ausschließlich um die Beseitigung von Wettbewerbsnachteilen im Vergleich zu den europäischen Nachbarhäfen. Entweder soll EU-weit eine Erhöhung aufs deutsche Niveau erreicht werden, oder in Deutschland aufs Niveau anderer Staaten abgesenkt werden.

Erst als neunten von elf Unterpunkten wird die Kooperation der Häfen erwähnt – das dann auch konsequent unkonkret (S. 71): „Die bestehenden Kooperationen zwischen den Häfen ... reichen nicht aus.“ Die einzige aufgeführte Konsequenz ist aber, dass sich der Bund „aktiv an der Arbeitsgruppe `Konzeptionelle Vernetzung von See- und Binnenhäfen` beteiligen“ wird.

3. Beschäftigung und Ausbildung

Der dritte Themenbereich (4 Unterpunkte) umfasst den Komplex Ausbildung und Beschäftigung. Stichworte sind Aus- und Weiterbildungsinitiative, Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen und Arbeitsbedingungen verbessern. Diesem Kapitel merkt man deutlich an, dass es in Boom-Zeiten geschrieben wurde und keine Antworten auf die Fragen in der Wirtschaftskrise bietet.

4. Umweltschutz

Der vierte Themenbereich (4 Unterpunkte) befasst sich mit dem Umweltschutz. Die verschiedenen vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung von Emissionen (Lärm, Schadstoffe, CO₂) klingen ganz nett und sind auch nicht schlecht. Die umweltpolitischen Knackpunkte – das geplante Ausbaggern der Flüsse – hingegen, tauchen direkt gar nicht auf. Lediglich beim Punkt „Flächenverbrauch optimieren“ heißt es, dass (S. 94) bei geplanten Erweiterungen frühzeitig alle Naturschutzbelange in die Entscheidung eingestellt und berücksichtigt werden“.

Ein fairer Interessenausgleich zwischen den Entwicklungschancen der Häfen und dem Umwelt- und Naturschutz sind jedenfalls aus Sicht (und Recht!) des Naturschutzes ausreichende Formulierungen. Noch weniger nützt es, dass sich der Bund „für die Einhaltung der Ziele der Biodiversitätsstrategie“ bei der Erstellung von Wasserstraßenkonzepten einsetzt. Wieso setzt er sie nicht durch?

5. Sicherheit

Der fünfte Block (4 Unterpunkte) befasst sich mit der „Sicherheit der Lieferkette“. Damit ist vor allem die Gefahrenabwehr vor terroristischen Anschlägen gemeint. Dabei geht es vor allem darum, dass die (insbesondere von den USA geforderten) Maßnahmen den Warenfluss resp. die Wirtschaft nicht beeinträchtigt wird. Als letztes sollen ausländische Investitionen in den Häfen daraufhin prüfen, ob sie „eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit“ zur Folge haben können.

Weitere Bewertung

Eine detaillierte Bewertung des Konzeptes sowie insbesondere der 19er Liste wird im Einzelfall noch zu klären sein, jedenfalls gibt es unter ökologischer Betrachtung eine sehr spannende Stellungnahme vom BUND und WWF zu dem Konzept, in der viele innere Widersprüche aufgezeigt und massive Kritik geäußert wird. Aus linker Sicht kann vielleicht nicht jeder dieser Punkte geteilt werden, jedoch bietet es eine sehr gute Arbeitsgrundlage zur Analyse des Konzeptes.

Zusammenfassung Forum 4 von Herbert Behrens, MdB DIE LINKE

Die Anforderungen an eine zukunftsfähige Hafenpolitik war Gegenstand des Forums 4. Die Ausgangsfrage „Kooperation der Häfen als Ausweg?“ unterstellte, dass die Häfen an der Nord- und Ostseeküste nur dann eine Perspektive haben, wenn sie sich entsprechend der ökologischen Herausforderungen verändern. Nicht mehr ein zweifelhafter Wachstumskurs, der beispielsweise die Umschlagszahlen in den Häfen Hamburgs und Bremerhavens schnellstmöglich wieder auf den Vorkrisenstand bringt, ist zukunftsweisend. Auch die Forderung nach immer tieferen Fahrrinnen für die Elbe, um 18.000 TEU-Schiffe in den Hamburger Hafen bringen zu können, oder das Ausbaggern der Außenweser und der Unterweser ist ökologisch nicht mehr zu vertretbar, weil die Schäden für die natürliche Umwelt und selbst Wirtschaftsinteressen entlang der Flüsse dem entgegenstehen.

Statt dessen soll durch Spezialisierung und Zusammenarbeit der Häfen die zu verringernde Gütemenge verteilt werden. Auf ökologisch hoch problematische Eingriffe in die Natur muss verzichtet werden. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sollen vernünftig bezahlte und dauerhafte Arbeit finden können. Regionen sollen unabhängiger gemacht werden von der krisenhaften Entwicklung der Weltökonomie.

Hafenkooperation ist keine Erfindung der LINKEN. Verkehrsminister Tiefensee legte im Juni 2009 ein „Nationales Hafenkonzept“, was ein abgestimmtes Agieren der Häfen untereinander vermuten lässt. Doch steckt lediglich eine Beschreibung von Maßnahmen dahinter, die in den deutschen Seehäfen vorgenommen werden sollen, um auf dem internationalen Verkehrsmarkt eine Rolle einnehmen zu können: Ausbau Verkehrsinfrastrukturen, Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, Ausbildung und Beschäftigung, Förderung von Umwelt- und Klimaschutz, Sicherheit von Lieferketten.

In gleicher Weise hatten sich wenige Wochen zuvor die Regierungschefs von Hamburg, Niedersachsen und Bremen auf ein gemeinsames Handeln verständigt. Umschlagsanlagen, Zufahrten und effiziente Hafenstruktur formulierten sie als Ziele dieser Kooperation.

Auch der jetzige Verkehrsminister Peter Ramsauer wiederholt das längst Bekannte: „Mit dem Nationalen Hafenkonzept hat die Bundesregierung einen auf zehn Jahre angelegten strategischen Leitfaden für die deutsche Hafenpolitik vorgelegt, der von den Bundesländern, den Wirtschafts- und Umweltverbänden und den Gewerkschaften gleichermaßen unterstützt wird. Die fünf Kernziele des Hafenkonzepts sind der Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen und die Beseitigung von Kapazitätsengpässen, die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, die Sicherung und Stärkung von Ausbildung und Beschäftigung sowie die Förderung von Umwelt- und Klimaschutz

und Optimierung der Sicherheit der Lieferketten.“ (Pressemitteilung des BMVBS, 28.10.2010)

Weitere Maßnahmen im Rahmen des Konzepts sollen Verbesserungen bei den Hinterlandanbindungen und den Verbindungen zwischen den Seehäfen selbst. Unter anderem durch steuerliche Anreize will die Bundesregierung den Kombinierten Verkehr fördern und mehr Güter von der Straße auf Schiffe oder Züge verlagern. Die Zusammenarbeit von Hafenstandorten und Hafenunternehmern soll verbessert, die Belastung der Umwelt durch Schadstoffemissionen und Lärm in Häfen verringert werden.

Während die Infrastrukturmaßnahmen mit konkreten Projekten verbunden sind, bleibt die Kooperation auf der Strecke. So bleibt der Kern des Nationalen Hafenkonzepts der Bundesregierung, dass alle Hafenstandorte auf Wettbewerb getrimmt werden, nicht jedoch Einfluss genommen werden soll auf eine Verteilung der Aufgaben der Häfen.

Es fließen in erheblichen Größenordnung Bundes- und Landesmittel in den Ausbau und die Instandhaltung von Hafenanlagen und Infrastruktur. Hinterlandanbindungen werden gebaut und den neuen Anforderungen angepasst. Damit sind die Möglichkeiten gegeben, um Einfluss zu nehmen auf die Organisation der Warenströme und auf eine strukturierte Arbeitsteilung zwischen den Häfen. Gegenwärtig wird aber allen Standorten all das versprochen, was von den Hafenbetreibern als notwendig erachtet wird, ohne dass eine sinnvolle arbeitsteilige Hafenkooperation die Grundlage der Entscheidungen für die großen Infrastrukturmaßnahmen bildet. Das macht erforderlich, dass die Zuständigkeit der Länder an dieser Stelle entweder gänzlich durch die Zuständigkeit des Bundes ersetzt wird oder aber zumindest eine zwischen Bund und Ländern konsensual abgestimmte Hafenpolitik (einschließlich der Hinterlandanbindungen) entwickelt wird.

Konkret hieße das beispielsweise bei der Verteilung von Seegüterverkehr: In Wilhelmshaven löschen Super-Containerschiffe in ihrem ersten Anlaufhafen an der deutschen Nordseeküste den Teil ihrer Ladung, der über Wilhelmshaven weitertransportiert werden kann. Die Elbe müsste keinen Tiefgang von 16,50 Meter vorhalten, damit voll beladene Transporter mit 11.000 oder 14.000 Containern bis an die Abfertigungskais im Hamburger Hafen anlegen können. Nach Fertigstellung des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven sollen dort tideunabhängig 18 Meter vorgehalten werden können.

Andreas Bergemann ist Mitglied der Geschäftsführung von EUROGATE und kennt sowohl den Hamburger als auch in Bremerhavener Hafen und deren Konkurrenzsituation. Mit ihm und mit Walter Feldt, selbstständiger Umweltberater und Geschäftsführer der Umwelt Media Consult in Hannover, diskutierten wir im Forum 4, welche besonderen Interessenlagen und spezifischen Konfliktfelder es in und zwischen den Häfen der Nordsee gibt.

Wir erfahren von der Zusammenfassung der Aktivitäten der Bremen Logistic Group (BLG - früher Bremer Lagerhaus Gesellschaft und Eurokai. Nunmehr ist geplant eine weitere Zusammenfassung der Belegschaften bzw. der Verwaltung zu erreichen. Kosteneinsparung ist das zentrale Motiv dieser Maßnahmen. Standortsicherung durch Optimierung der Kosten. Darüber hinaus bestehe keine Chance auf Kooperation, die von nicht-ökonomischen Motiven geprägt ist.

Wir stellen fest, dass in der gegenwärtigen Hafenpolitik der Bundesregierung und der Länderregierungen Ökonomie und Ökologie unversöhnlich gegenüber gestellt werden. Auch die Arbeitsbedingungen werden als nachgelagerte Größe diskutiert: Den Beschäftigten geht es gut, wenn der Hafen brummt, die Beschäftigten verlieren ihre Arbeitsplätze, wenn die Umschlagzahlen sinken.

Die Kooperation der Häfen als Antwort?

In dem Forum ist deutlich geworden, dass wir nicht weiterhin ein Infrastrukturwetteifern aller Häfen finanzieren können und wollen, sondern dass wir hier zu einer intelligenten Kooperation der Häfen kommen müssen. Da dies aufgrund der Konkurrenzsituation nur begrenzt möglich ist, ist hier eine nationale Koordinierung notwendig, um die zukünftige Güterumschlagsentwicklung und Spezialisierung der Seehäfen zu lenken. Das so genannte nationale Hafenkonzept der Bundesregierung würde vom Namen her, eine solche Lösung vermuten lassen, aber liefert genau dies nämlich nicht: Ein schlüssiges Konzept. Wir sind daher als DIE LINKE. gefordert, gemeinsam mit den Umweltverbänden, progressiven Verkehrsverbänden und den Betroffenen vor Ort über ein schlüssiges Konzept zu beraten.

Forum 5 – Hinterlandanbindung der Seehäfen

Ökologische Verkehrskonzepte zur Anbindung der norddeutschen Seehäfen und Abwicklung der Verkehrsströme

Referenten Dipl. Ing. Roland Sellien, *Verkehrsclub Deutschland e.V. Landesverband Niedersachsen*; Dr. Markus Ksoll, *Deutsche Bahn AG, Leiter Verbände- und Länderpolitik im Bereich Verkehrspolitik*

Moderation Ursula Weisser-Roelle, *MdL, verkehrspolitische Sprecherin der Linksfraktion im Niedersächsischen Landtag*

Roland Sellien, Studiengruppe Nahverkehr (SGNV)

Deutschland ist und bleibt ein Land, das auf einen funktionierenden Außenhandel angewiesen ist. Dafür wiederum muss eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen. Ein Großteil des Verkehrs wird über den Seeweg abgewickelt. Leistungsfähige Seehäfen sind an der Nordseeküste und an der Ostseeküste vorhanden. Doch wie kommen die Waren von und zu den Seehäfen? Wie und wo sollen die prognostizierten Mehrverkehre bewältigt werden? Könnte es bald heißen: „Kein Anschluss hinter diesem deutschen Seehafen?“ Oder regelt das doch besser und letztendlich der vielgepriesene Markt? Worin liegt die Verantwortung der Bundesregierung und der betreffenden Landesregierungen und wie wird sie wahrgenommen?

Die Probleme im Seehafenhinterlandverkehr insbesondere auf der Schiene sind akut. Warum aber passiert dann trotz zahlreicher Projekte im Bundesverkehrswegeplan, die auch dem Seehafenhinterlandverkehr zugute kommen, tatsächlich nur sehr wenig? Welche Alternativen gibt es?

Die so genannte Y-Trasse zwischen Hamburg, Bremen und Hannover ist für den Hinterlandverkehr der Nordseehäfen keine Lösung. Und selbst, wenn sie es wäre, käme sie entschieden zu spät. Welche Alternativen gibt es?

Die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur bleiben begrenzt. Wie kann dennoch erreicht werden, dass die wichtigsten sinnvollen Projekte finanziert und realisiert werden?

Was passiert, wenn für die Hinterlandanbindung der Seehäfen in Deutschland nichts getan wird? Werden dann Seehäfen wie Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen Umschlag und Arbeitsplätze von Hamburg, Bremen oder Wilhelmshaven übernehmen?

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren, von Ursula-Weisser-Roelle

-Es gilt das gesprochene Wort-

ich freue mich, Sie hier alle im Forum 5 der Maritimen Konferenz der Fraktionsvorsitzendenkonferenz der Partei DIE LINKE in der Hansestadt Wismar begrüßen zu können.

Wir befinden uns hier in der Tat auf traditionsreichem Boden, geehrt von der UNESCO mit der Aufnahme in das Weltkulturerbe.

Mein Name ist Ursula Weisser-Roelle. Ich komme aus Braunschweig und bin Mitglied der im Jahr 2008 in den Niedersächsischen Landtag gewählten Linksfraktion. Zur Fraktion gehören fünf Frauen und fünf Männer. In der Fraktion wirke ich als Sprecherin für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Ich gehöre dem Landtagsausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie dem Unterausschuss für Schifffahrt und Häfen an. Gleichzeitig bin ich Mitglied des Präsidiums des Niedersächsischen Landtages. Natürlich gehöre ich als ausgesprochener „Bahnfan“ der parlamentarischen Gruppe Bahn des Niedersächsischen Landtages an.

Vor meiner Mitgliedschaft im Landtag war ich jahrzehntelang bei Siemens Braunschweig tätig. Viele Jahre habe ich dort als Vorsitzende des Betriebsrates gewirkt.

Worin besteht der Hintergrund des Themas unseres Forums 4 Hinterlandanbindung der Seehäfen. Ökologische Verkehrskonzepte zur Anbindung der norddeutschen Seehäfen und Abwicklung der Verkehrsströme?

Gestatten Sie nur einige Anregungen?

Deutschland ist und bleibt ein Land, das auf einen funktionierenden Außenhandel angewiesen ist. Dafür wiederum muss eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen. Ein Großteil des Verkehrs wird über den Seeweg abgewickelt. Leistungsfähige Seehäfen sind an der Ostseeküste und an der Nordseeküste vorhanden.

Allein im Gastgeberland Mecklenburg-Vorpommern werden in 13 Hafenstandorten maritim-logistische Dienstleistungen für die See- und die Binnenschifffahrt angeboten. Das sind neben Wismar weiterhin Rostock, Stralsund, Greifswald, Vierow, Lubmin, Wolgast, Uecker Sassnitz/Mukran, Ueckermünde, Anklam, Demmin, Jarmen und Malchin. Ich verzichte jetzt darauf, die Hafenstandorte in den anderen Küstenländern Deutschlands zu nennen.

Die Frage aber ist, wie kommen die Waren von und zu den Seehäfen? Wie und wo sollen die prognostizierten Mehrverkehre bewältigt werden? Könnte es sogar bald heißen: „Kein Anschluss hinter diesen deutschen Seehafen?“ Oder regelt das doch besser und letztendlich der vielgepriesene Markt?

Worin liegt hier die Verantwortung der Bundesregierung und der betreffenden Landesregierungen und wie wird sie wahrgenommen? Welche Verantwortung hat die Deutsche Bahn AG und wie wird sie wahrgenommen? Welche Anforderungen ergeben sich aber auch für die Linksfraktionen im Europaparlament, im Deutschen Bundestag, aber auch in den Landtagen von Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein bzw. in den Bürgerschaften der Hansestädte Hamburg und Bremen?

Die Probleme im Seehafenhinterlandverkehr insbesondere auf der Schiene sind akut. Das geht nicht zuletzt aus dem Bedarfsplan für Straße und Schiene bis zum Jahr 2025 hervor, den Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer(CSU) dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 11. November 2010 vorgelegt hat. Seither ist die öffentliche Debatte um die Verkehrsinfrastrukturvorhaben in Deutschland neu entbrannt.

Auch das Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit Nr. 1“ - der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Stralsund steht danach, Medienberichten zufolge, vor dem Aus. Angeblich hätten neue Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen aus dem Hause Ramsauer für den Abschnitt Rostock-Stralsund ergeben, dass ein weiterer Ausbau unwirtschaftlich sei. Dagegen sei aber die im Zusammenhang mit „Stuttgart 21“ umstrittene Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, die eine unrühmliche Bekanntheit in ganz Deutschland erlangt hat, gerade noch wirtschaftlich. Ein Schelm, der arges dabei denkt.

Mehrere Studien der jüngsten Vergangenheit haben ergeben, dass das Bahn - Großprojekt Y-Trasse zwischen Hamburg, Bremen und Hannover für die Nordseehäfen keine Lösung ist. Die von CDU und FDP gestellte Niedersächsische Landesregierung setzt dagegen weiterhin auf dieses Projekt. Alternative Varianten, um schneller und spürbar kostengünstiger voran zu kommen, werden von ihr immer wieder hinten an gestellt.

Generell zeigt sich: Die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur bleiben begrenzt. Der Bau der 29 noch im Bedarfsplan von Bundesverkehrsminister Ramsauer verbliebenen Bahnprojekte soll 26 Mrd. € kosten. Finanziert sind jedoch lediglich 8 Mrd. € bis 2020. Diese erheblichen Finanzierungsprobleme räumt Ramsauer auch ein. Ramsauer drückt sich aber vor klaren Entscheidungen, welche Strecken überhaupt noch finanzierbar seien.

Nach wie sehr problematisch ist, bei uns in Niedersachsen, die Bahnanbindung des in Ausbau befindlichen Großprojekts „Errichtung des Tiefwasserhafens Jade-WeserPort“ in Wilhelmshaven. Dieses Thema hat in der gestern zu Ende gegangenen Sitzungswoche des Niedersächsischen Landtages zu turbulenten Auseinandersetzungen zwischen dem Ministerpräsidenten David Mc Allister(CDU) , einerseits, und den Oppositionsfraktionen SPD, Bündnisgrüne und Linke, andererseits, geführt.

2 Erst in der Nacht zum Freitag dieser Woche hat der Bundestagshaushalt Ausschuss wenigstens die Finanzierung für den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Wilhelmshaven-Oldenburg in Höhe von 180 Mio. € beschlossen.

Die Finanzierung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Wilhelmshaven-Oldenburg, einschließlich des dringend erforderlichen Lärmschutzes, aber ist weiterhin nicht geklärt. Nach wie vor ist damit unklar, wie die für die Streckenelektrifizierung und den Lärmschutz notwendigen 320 Mio. € aufgebracht werden sollen.

Sehr geehrte Anwesende, die in unserem Forum 5 zu beratenden Fragen sind voller Brisanz, durch die Ereignisse im Deutschen Bundestag und in so manchem Landtag gar hochaktuell.

Uns alle interessiert deshalb überhaupt die Frage, wie kann unter diesen außerordentlich schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen erreicht werden, dass die wichtigsten sinnvollen Projekte finanziert und realisiert werden? Was passiert, wenn für die Hinterlandanbindung der Seehäfen in Deutschland nichts getan wird? Werden dann Seehäfen wie Rotterdam und Antwerpen zumindest Teile des Umschlags und der Arbeitsplätze von Hamburg, Bremen oder Wilhelmshaven übernehmen?

Ich möchte Sie jetzt gern auf die in der Einladung angekündigten Referenten aufmerksam machen. Ein herzliches Willkommen gilt daher Herrn Roland Sellien und Herrn Dr. Markus Ksoll.

Ich begrüße herzlich Herrn Sellien, Studiengruppe Nahverkehr, der ebenfalls aus Braunschweig kommt, ist mir seit gut zwei Jahren aus fruchtbringender Zusammenarbeit sehr gut bekannt. Er ist ein anerkannter Experte in Bahnangelegenheiten vielfältiger Art. Gemeinsam mit Herrn Hans-Christian Friedrichs, Reepenstedt(Niedersachsen), hat er im Auftrag der Linksfraktion im Niedersächsischen Landtag eine in Niedersachsen vielbeachtete Studie über „Zukunftsfähige Lösungen zur Bewältigung des Seehafenhinterlandverkehrs statt Y-Trasse und Küstenautobahn“ verfasst.

Herr Sellien will sich heute, ausgehend von der Forderung „Güter auf die Bahn“, mit den damit einhergehenden Aufgaben, Problemen und Notwendigkeiten befassen. Nur mit einem erdölunabhängigen, energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrssystem könnte, so Herr Sellien, daher in Zukunft Mobilität kostengünstig gewährleistet werden. Die Frage dabei sei, wie dieses System gestaltet wird. Mit einzelnen Prestigeprojekten wie Y-Trasse oder gar Stuttgart 21 oder mit einem so genannten modularen Konzept, was sofort umgesetzt werden kann und einen Mehrfachnutzen hat? Wir sind sehr gespannt auf Sie, lieber Roland Sellien.

3 Herr Dr. Markus Ksoll, kommt von der Deutsche Bahn AG aus Berlin, und leitet den Bereich Verbände und Länderepolitik. Wir freuen uns, dass er auf unserer Konferenz die Positionen der Deutsche Bahn AG zur Bewältigung des wachsenden Seehafenhinterlandverkehrs zur Diskussion stellt. Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn AG gäbe es dabei, so eine Kernaussage des Vortrages von Dr. Ksoll, eine solide Grundlage für Investitionen in das Bestandsnetz. Eine Erhöhung und Verstetigung der Mittel aus dem Bundeshaushalt für die Schieneninfrastruktur sei anzustreben.

Ich gebe das Wort an Herrn Sellien.

DIE LINKE.: Maritime Konferenz

**„Die Küste brennt – die maritime Wirtschaft unserer
Küstenländer zwischen Flaute und frischer Brise.“**

- ▶ **Forum 5 – Hinterlandanbindung der Seehäfen**
- ▶ Ökologische Verkehrskonzepte zur Anbindung der norddeutschen Seehäfen und Abwicklung der Verkehrsströme

Einführungsvortrag

■ **Dipl.-Ing. Roland Sellien,**
Studiengruppe Nahverkehr (SGNV)

Einführung

▶ **Denk' ich an Ökologie im Verkehr, denk' ich an ...**



(und Personen natürlich auch!)

Einführung

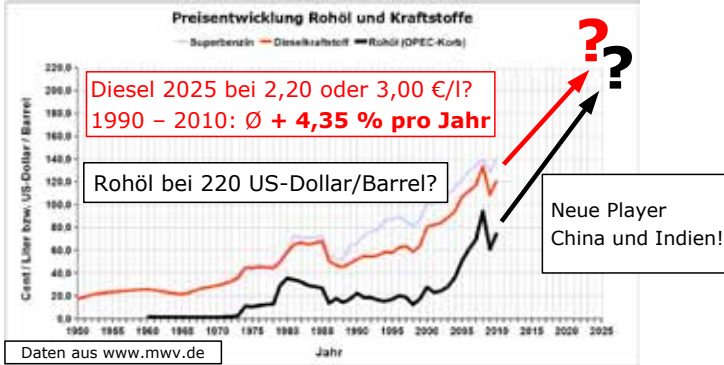
▶ **Denn die Eisenbahn ...**

- + ist platzsparend / wenig Flächenversiegelung
 - + ist sparsam im Energieverbrauch
 - + kann mit regenerativer Energie betrieben werden
 - + ist langlebig, damit wenig Rohstoffverbrauch
 - + kann sehr gut wiederverwertet werden (Stahl) / Rohstoffkreislauf
 - + Mehrfachnutzen: Güterverkehr, Personenverkehr, Nah, Fern, ...
 - + Neue Fahrzeuge sind relativ leise
 - + sehr leistungsfähig pro Querschnitt
- erzeugt beim Bremsen Öko-Strom →



► Was Volkswirtschaften in Zukunft zwingend benötigen

+ Ein effizientes und sparsames Verkehrssystem (Ökonomie)



www.sgnv.de info@sgnv.de

- 4 -

Dipl.-Ing. Roland Sellien - Studiengruppe Nahverkehr · 2010

► Prognosen

Prognosen können keine Planungsparameter sein. So ist beispielsweise die aktuelle Finanzkrise nicht vorhergesagt worden.

- Wie sieht die Wirtschaft bei 220 Euro/Barrel aus?
- Wer hat 1990 prognostiziert, dass 2004 Lettland der EU beitrifft?
- Wie wird die erste Halbzeit im nächsten Bundesligaspiel des HSV ausgehen? Da müssen nur 45 Minuten prognostiziert werden?

► Sinnvoll aber, z. B. politische / gesellschaftliche Vorgaben, wie eben



www.sgnv.de info@sgnv.de

- 5 -

Dipl.-Ing. Roland Sellien - Studiengruppe Nahverkehr · 2010

► Das Verkehrsmittel gefunden, aber!

Wenn die Eisenbahn ökologisch und ökonomisch vor allem in naher Zukunft bestens geeignet ist, kann dann noch etwas falsch gemacht werden?

- Warum werden dann noch so viele Autobahnen und so wenig Eisenbahnen gebaut?
- Warum wird beispielsweise in Niedersachsen dann die so genannte Y-Trasse "bekämpft", wenn die Eisenbahn doch "per se" ökologisch und ökonomisch ist? Wer bestimmt, was gebaut werden soll?
- Auf Grund welcher Fakten wird entschieden?

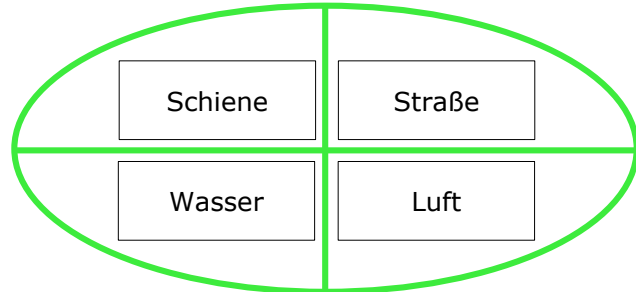
www.sgnv.de info@sgnv.de

- 6 -

Dipl.-Ing. Roland Sellien - Studiengruppe Nahverkehr · 2010

► Das beste oder optimale Konzept

Die Teilkonzepte für die einzelnen Verkehrsmittel müssen zusammen ein optimales Konzept ergeben.



► Das beste oder optimale Konzept

Nach welchen Kriterien wird das beste oder optimale Konzept definiert?

- Umweltverträglichkeit?
- Leistungsfähigkeit?
- Ideologie / Prestige?
- Finanzierbarkeit?
- Planungsfortschritt?
- Politische Vorgaben?

► Das beste oder optimale Konzept

Randbedingungen

- Die öffentlichen Haushalte haben kaum Geld
- Der BVWP ist extrem unterfinanziert
- Alle kämpfen um dieselben Steuereuros
- Keiner weiß, was in 10 oder 15 Jahren benötigt wird? Großer Boom oder große Krise?
- Eine darauf angepasste Planung ist zwingend notwendig.

► Aufbau / Funktion des Systems Eisenbahn

Transport	Züge fahren (Transportleitung)	Verschiedene Eisenbahnverkehrs- unternehmen (EVU)
Betrieb	Fahrplan erstellen, Signale + Weichen stellen (Betriebsleitung)	DB Netze Fahrweg (u.a. DB Netz AG) DB Netze Personenbhf'e DB Netze Energie
Netz	Gleise, Weichen, Signale, Stellwerke, Gebäude, ...	

► System Eisenbahn im Vergleich zu anderen Systemen

Das System Eisenbahn unterscheidet sich grundlegend von anderen Systemen wie Straße/Auto, Wasser/Schiff, Flughafen/Flugzeug oder auch von Energie- und Telekommunikationssystemen.

Dieses ist nicht nur durch den Aufbau des Systems bedingt, sondern auch durch die speziellen Eigenschaften des Systems Eisenbahn.

Bei der Eisenbahn entscheidet z. B. „Das Netz / Der Betrieb“ wer wann wie und wo fährt, beim Auto ist es der/die Fahrer/in.

Beim Pkw/Lkw gibt es viele kleine Einheiten, bei der Eisenbahn wenige große.

► Daher unterscheidet sich auch die Infrastrukturplanung!

► Wer bestimmt für die Eisenbahn Ausbaukonzept + BVWP?

Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn war es „logisch“, dass dieses durch die Deutsche Bundesbahn selbst erfolgte.

Doch wer kann oder sollte heute die immer noch notwendige strategische Netzplanung übernehmen und die entsprechende Festlegung im BVWP?

- Die Deutsche Bahn AG?
- Die DB Netz AG?
- Die Politik (Bund, Länder)?
- Die SPNV-Aufgabenträger und alle Nutzer des Schienennetzes?
- Eine neue „Strategiebehörde“ oder „Strategie-GmbH“?

► Ist der Bundesverkehrswegeplan noch zeitgemäß?

- Der Bundesverkehrswegeplan ist ein "Plan", aber kein Konzept.
Es sind viele Einzelprojekte aufgeführt, die in der Summe nicht finanzierbar sind. **Können so die Probleme gelöst werden?**
- Wird nicht vielmehr ein **Bundesverkehrswegekonzept** benötigt?
- Wer legt hier die Prioritäten fest? Wäre ein Elbe-Seitenkanal, der für den Erzverkehr Hamburg – Salzgitter gebaut worden ist, überhaupt bei einem „BVWK“ realisiert worden? Oder wäre stattdessen z. B. nicht die Eisenbahn Hamburg – Industriegebiet Braunschweig / Wolfsburg / Salzgitter ausgebaut worden?

► Seehafenhinterlandverkehr in und durch Niedersachsen

- Es gibt zwei verschiedene „Konzepte“ oder Lösungsvorschläge

-

Konzept 1:

DB AG, Land Niedersachsen

- „Behelfsmaßnahmen“
- die Y-Trasse

Konzept 2:

„Die Gegner des Y“

- Ausbau Bestandsnetz
- „Modularkonzept“
- NE-Infrastrukturnutzung

► Welches „Konzept“ ist besser?

► Konzept 1: „Y-Trasse“



► **Aber löst die Y-Trasse die Probleme oder schafft sie welche?**

Die „Y-Trasse“ ist keine Lösung, da sie nicht zur Lösung der Probleme beiträgt, sondern neue Probleme schafft, auch finanziell.

Sie verlagert vereinfacht formuliert die heutigen Probleme der Strecke Hamburg – Celle auf Hamburg – Bremen. So müssen in der HVZ metronom-Züge ersatzlos gestrichen werden. Die Pendler kommen nicht mehr nach Hamburg.

(Stichwort auch: Verlängerung der Y-Trasse nach Lehrte und viertes Gleis Hamburg - Rotenburg(Wümme)



► **große und dringende Probleme: Was ist bisher passiert?**



► **Die Lösung ist Konzept 2: Baustein- oder Modulkonzept**

- + flexibel und jeder Situation anpassbar
- + aufwärtskompatibel
- + man bleibt handlungsfähig
- + „sofort“ / schnell umsetzbar, nicht erst 2024 + x
- + haushaltsfreundlich
- + keine neuen Probleme, sprich konfliktfrei
- + Kapazitätswachstum bis „unbegrenzt“
- + Mehrfachnutzen: Güterverkehr, SPNV, Raumentwicklung
- + **erhältlich ab 348 Mio. Euro (BVWP-Preis)**

► Bereits viele schöne Projekte im BVWP enthalten (grün)



► Das Basismodul



► Das Basismodul

Es wird auf vorhandene BVWP-Projekte zurückgegriffen.

Also nichts „Neues“.

- 1) zweigleisiger Ausbau Rotenburg(Wümme) – Verden(Aller) (-Minden)
- 2) Ausbau der Amerika-Linie Bremen – Soltau(Han) – Uelzen
- 3) und weiter von Uelzen nach Stendal

Auch hier bereits großer Nutzen für Hamburg:

Die Züge können über Rotenburg(Wümme) leistungsfähig geführt werden. Ab Verden(Aller) entfallen viele Bremer Züge, da diese auf die Amerika-Linie verlagert werden.

Kosten 1) + 2) - 3) nach BVWP 2003: 348 + 335 Mio. Euro

► Modul „Konfliktfrei“ oder „Autobahnstandard“

Das deutsche Eisenbahnnetz wird auf den Standard deutscher Autobahnen gebracht: Konfliktfreie Abzweige und Kreuzungen

Um die volle Leistungsfähigkeit der Strecke ausschöpfen zu können, darf an Knoten keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit erfolgen. Dieses wirkt sich vor allem im Eisenbahnbetrieb sehr stark aus. Daher Bau von Über- oder Unterführungen (z. B. in Buchholz(Nordheide), Rotenburg(Wümme), Verden(Aller), Uelzen, Celle) und Durchführung von Bahnhofsmaßnahmen (z. B. Verden(Aller)).

► Modul NE (Nichtbundeseigene Eisenbahnen)

Die drei Bundesländer Niedersachsen, Hamburg und Bremen sind in der glücklichen Lage, Infrastruktur von NE-Bahnen zu haben, die optimal für die Bewältigung des Seehafenhinterlandverkehrs liegen. Mit Ortsumfahrungen wie bei der Straße können hier je nach Ausbau entsprechende Kapazitäten geschaffen werden.

► Modul Joker „Seehafenhinterlandverkehr“

Durch die Umwandlung des BVWP-Projektes „Y-Trasse“ in ein Projekt „Seehafenhinterlandverkehr Niedersachsen / Hamburg / Bremen“ können verschiedenste Maßnahmen finanziert werden.

► Modul Neubau

Neubauten sollen natürlich nicht ausgeschlossen werden. So wäre es beispielsweise angebracht, durch eine reine Güterstrecke zwischen dem Hamburger Hafen und der Güterbahn Maschen – Buchholz(Nordheide) den Hafen leistungsfähig und konfliktfrei an das Hinterlandnetz anzubinden.

► mögliches Zielnetz

- Bahnhofs-
maßnahmen
- Über-/
Unterführungen
- BVWP-
Projekte
- mögliche
neue Maßnahmen



► Meck-Pom: Die gleichen Probleme und Gründe?

- Der notwendige und sinnvolle Ausbau von Eisenbahnstrecken unterbleibt. Liegt es am Geld? Zu "unwichtig"? Zu wenig "Prestige"? Eine Autobahn Magdeburg – Schwerin dagegen kommt „voran“, während die parallele Eisenbahnstrecke im alten Zustand verbleibt und praktisch ohne Fernverkehr (vergleichbar auch Hamburg – Greifswald / Rügen).
- Feste Fehmarnbeltquerung: Diese lenkt den Verkehr auf Hamburg und die überlasteten Bereiche, während parallel dazu der Verkehrsstrom über Mecklenburg-Vorpommern „versiegt“.

► Zitat Prof. Dr. Gerd Aberle

„Güterverkehr - unterbewertet und wenig geschätzt

[...] Auch bei der Bahn - hier der DB AG - dreht sich zunächst alles um den Personenverkehr. Die Investitionsmittel fließen in extrem teure Hochleistungsstrecken, in aufwendige Bahnhofsumbauten und hochpreisige Hochleistungszüge. Rechnen tut sich dies alles nicht; vielmehr steht der Steuerzahler stark in der Verantwortung. [...] Obwohl die zukünftigen Wachstumsraten des Güterverkehrs auf besorgniserregende Kapazitätsengpässe stoßen, sind die schon seit vielen Jahren diskutierten Maßnahmen zur Schaffung spezieller Güterverkehrsstrecken, Knotenumgehungen, dritter Gleise und ähnliches offensichtlich zeitlich erheblich gestreckt worden. [...]"

Im Editorial vom Internationalen Verkehrswesen, Ausgabe 4/2003.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Roland.Sellien@sgnv.de
Mobil: 0179 – 10 15 097



Referat von von Dr. Markus Ksoll, Deutsche Bahn AG, Leiter Verbände und Wissenschaft im Bereich Verkehrspolitik



Ökologische Verkehrskonzepte zur Anbindung der norddeutschen Seehäfen und Abwicklung der Verkehrsströme
Maritime Konferenz, Forum 5



Deutsche Bahn AG
Dr. Markus Ksoll
Leiter Verbände und Länderpolitik
Wismar, 13. November 2010

Agenda

Verkehrsaufkommen

Finanzierungsgrundlagen

Strategien zur Kapazitätserhöhung

Finanzierungsbedarf

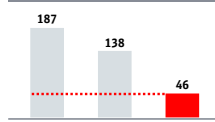
13. 11. 2010

2

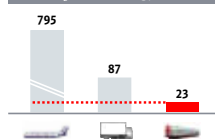
Die Schiene ist Kernelement eines umweltverträglichen Verkehrssystems – den Umweltvorteil bauen wir konsequent aus

Umweltvorteil Schiene

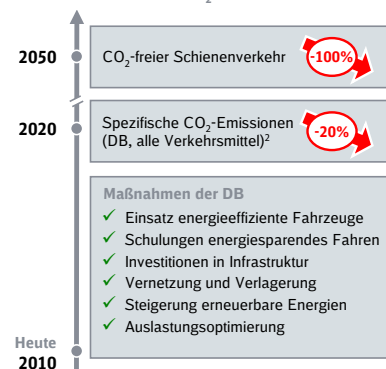
Personenfernverkehr
[CO₂-Emissionen in g je Pkm]



Güterverkehr¹
[CO₂-Emissionen in g je Tkm]



Vision DB – CO₂-freier Schienenverkehr

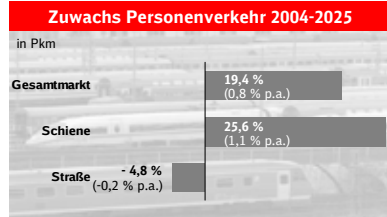


Quelle: DB AG, Ifeu Heidelberg, Öko-Institut; ¹ Bezogen auf Europa; ² bezogen auf 2006
13. 11. 2010

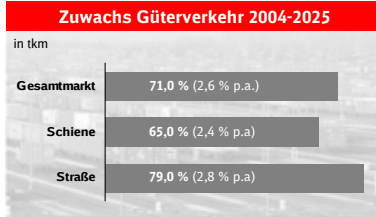
3

Das BMVBS prognostiziert auch in Zukunft ein stetig steigendes Verkehrsaufkommen – die Schiene will davon profitieren

Prognose: Entwicklung Verkehrsaufkommen bis 2025



- Marktwachstum führt – insbesondere im Personenfernverkehr – zu höherer Auslastung der Züge, aber kaum zu wachsenden Trassenkilometern



- Internationaler Güterverkehr wächst
- Überproportionaler Anstieg kombinierter Verkehr (+129%)
- Dennoch Modal-Split-Verlust Schiene prognostiziert

Wachstumspotenziale müssen konsequent **genutzt** und die **Kapazität** vor allem zwischen **2013 und 2017** **ausgebaut** werden

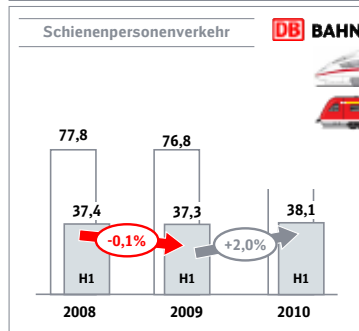
13. 11. 2010

4

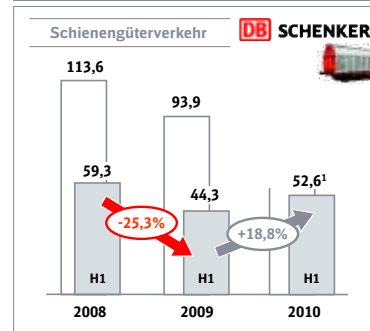
Quelle: BMVBS-Prognose 2025

Die DB konnte ihre Verkehrsleistung in der ersten Jahreshälfte 2010 sowohl im Schienenpersonen- als auch im Güterverkehr steigern

Verkehrsleistung Schiene DB Bahn in Mrd. Personenkilometer



Verkehrsleistung Schiene DB Schenker in Mrd. Tonnenkilometer



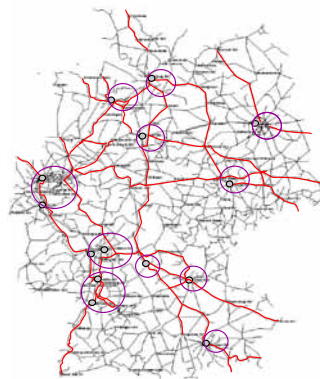
¹ Inklusive DB Schenker Rail Polska, Veränderung vergleichbar +14,9%

13. 11. 2010

5

Wachsende Verkehrsmengen v.a. im Güterverkehr verstärken Engpässe auf Hauptkorridoren und in Knoten zunehmend

Strecken mit Zuwächsen im Güterverkehr bis 2015¹ von >20 Zügen/Tag und Richtung



¹ Basis GV in 2015: ~150 Mrd. tkm
Quelle: Marktschätzung DB Netz

13. 11. 2010

6

- **Überlagerung** von Verkehrsströmen PV und GV in Hauptkorridoren und Knoten
- Bis 2020 wahrscheinlich **Re-Urbanisierung** mit Zunahme des Nahverkehrsbedarfs in den Knoten
- **Marktanteil** Schiene hängt von Beseitigung **Kapazitätsengpässe** im Bereich Strecken/Knoten und Anlagen wesentlich ab
- **Maßnahmenwirkung** aus Weiterentwicklung Netz 21 überwiegend erst **weit nach 2017** auf Strecken
→ **Keine umfassende Lösung für Knoten**

- ▶ **Notwendigkeit** von schnell umsetzbaren, aufwärtskompatiblen, zusätzlich finanzierten Zwischenlösungen für GV, FV und NV
- ▶ Weiterentwicklung der Netzkonzeption mit Fokus 2025/2030 erforderlich

Agenda

Verkehrsaufkommen

Finanzierungsgrundlagen

Strategien zur Kapazitätserhöhung

Finanzierungsbedarf

13. 11. 2010

7

Finanzrahmen für Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur unterscheidet Bestandsnetz- und Bedarfsplanmittel

Finanzierungssystematik
in Mrd. EUR p.a.*

Bestandsnetz		Bedarfsplan	
Bundeshaushaltsmittel	2,5 Mrd. EUR	Bundeshaushaltsmittel	Ø 1,2 Mrd. EUR
Eigenmittel EIU der DB	Ø 0,5 Mrd. EUR	Eigenmittel EIU der DB	Ø 0,1 Mrd. EUR

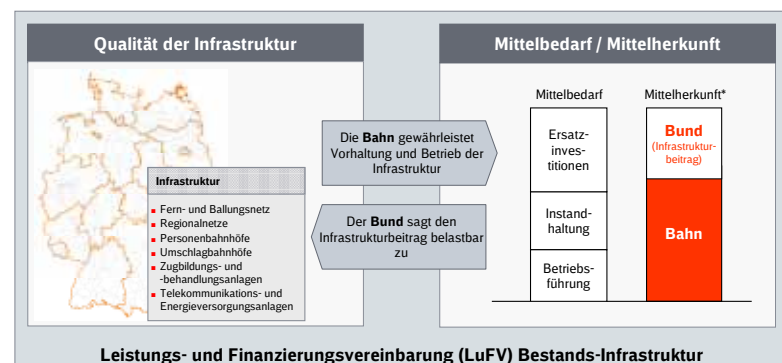
Geltungsbereich Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LuFV

*Erfahrungswerte, ohne Mittel aus den Konjunkturprogrammen/ EU-Mittel/ GVFG
13. 11. 2010

8

Die LuFV wurde am 19.01.2009 gezeichnet und sichert die Mittelherkunft und die Erhaltung der Infrastrukturqualität

Finanzierungsregime Bestandsnetz: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)



* Daneben existieren Finanzierungsbeiträge „Dritter“, insbesondere von Bund und Ländern nach dem GVFG

13. 11. 2010

9

Agenda

Verkehrsaufkommen

Finanzierungsgrundlagen

Strategien zur Kapazitätserhöhung

Finanzierungsbedarf

13. 11. 2010

10

Die stufenweise Erhöhung der Schienennetzkapazität wird durch verschiedene aufeinander abgestimmte Konzepte erreicht

Zeitstrang strategische Konzepte

Zeit	Kapazität Mrd. tkm	Strategisches Konzept	
2008	120	Sofortprogramm Seehafeninterlandverkehr	Maßnahmen SHHV zuzügl. korrespondierende Bedarfsplanmaßnahmen (z.B. Stelle - Lüneburg) 
		Konjunkturprogramme	Anschub und Beschleunigung von Bedarfsplanmaßnahmen 
2013		Wachstumsprogramm	- Alternativrouten, zuzüglich korrespondierende Bedarfsplanmaßnahmen - Knotenmaßnahmen 
2017		Perspektive Bedarfsplan	- Fokus GV: Karlsruhe - Basel - Fokus PV: Stuttgart - Ulm, VDE 8.1/8.2, Rhein/Main - Rhein/Neckar 
>2020	175	Neue Netzkonzeption	Entwicklung Zielzustand mit Fokus 2025/2030 

13. 11. 2010

11

Agenda

Verkehrsaufkommen

Finanzierungsgrundlagen

Strategien zur Kapazitätserhöhung

Finanzierungsbedarf

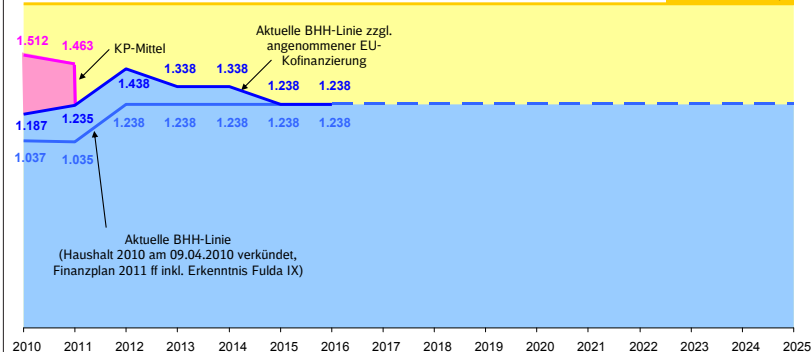
13. 11. 2010

2

Es zeichnet sich eine Bundesmittellinie für die Neu- und Ausbaumaßnahmen ab, die deutlich hinter den erforderlichen 1,8 Mrd. EUR pro Jahr zurückbleibt

Baukosten und Planungskostenpauschale

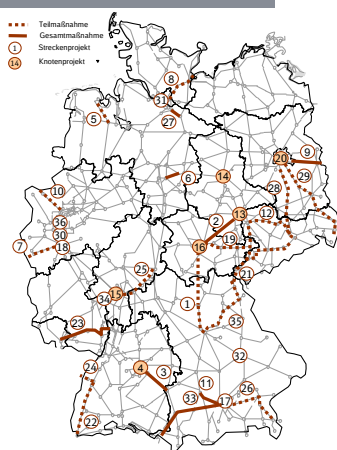
Bedarf 1.800 Mio.€/a



13. 11. 2010

13

Derzeit sind 36 Bedarfsplanprojekte im Bau bzw. mit Finanzierungsvereinbarungen hinterlegt

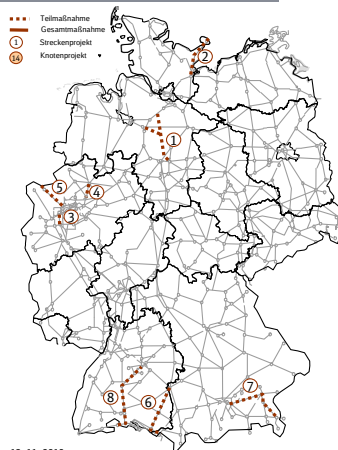


Maßnahmen	Abschnitt
1 VDE 8.1 Nürnberg - Erfurt	NBS, Anleite ABS Nürnberg - Erfurt (inkl. Anleite KP)
2 VDE 8.2 Erfurt - Halle/Leipzig	inkl. Anleite KP
3 ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg	NBS Wendlingen - Ulm
4 ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg	Stuttgart 21
5 ABS Odenburg - Weimernhausen	2. BS (inkl. Anleite KP)
6 ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg	Hildesheim - Groß Gledingen
7 ABS Köln - Aachen	Aachen - Landesgrenze inkl. Buschtunnel (AA III)
8 ABS Hamburg - Lübeck	2gl. Schwantau - Kücknitz
9 ABS Berlin - Frankfurt/Oder	ESTW Emmerich, ETCS
10 ABS D/NL Emmerich - Oberhausen	
11 ABS Augsburg - München	2. BS, Teile der 3. BS (KP: Weinböhla - Radebeul West)
12 VDE 9 Leipzig - Dresden	1. BS Leipzig
13 Knoten Halle/Leipzig	2. BS
14 Knoten Magdeburg	1. BS FFM Sportfeld, Galluswarte (KP)
15 Knoten Frankfurt/Main	2. BS (Umbau BfH), 3. BS (Erb. VDE 8.1/8.2 inkl. Anleite KP)
16 Knoten Erfurt	3. Modul
17 Ulf München-Riem	
18 ZBA Gremberg	2. + 3. RS, ESTW Meerane (inkl. Anleite KP)
19 ABS Paderborn - Chemnitz	Ostkreuz, Anbindung BBI (inkl. Anleite KP)
20 Knoten Berlin	1. BS Gaschwitz - Cramitzschau; Hohenstein-Ernstthal - St. Egidien (KP)
21 ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden	1. BS; PIA 9.1 (Schlengen - Eimeldingen; Katzenbergunnel)
22 ABS/NBS Karlsruhe - Basel	2. BS; "Anbindung 2. Rheinbrücke Basel" und 4-gleisiger Ausbau bis Basel in PIA 9.2 und 9.3
23 ABS Saarbrücken - Ludwigshafen	POS Nord
24 ABS Kehl - Appenweier	1. Baustufe (POS Süd)
25 ABS Fulda - Frankfurt/Main	Bahnhof Neuhof
26 ABS München - Mühldorf - Freilassing	Ampling - Mühldorf, ESTW Burghausen (KP), Imbrücke (KP)
27 ABS Stettin - Lüneburg	3gl. Ausbau
28 ABS Berlin - Cottbus - Görlitz	Fort. 1. BS, (KP: GE Brenitz - Doberlug, ESTW Doberlug)
29 Ulf Köln-Eifel	Königs Wusterhausen - Lübbenau (KP)
30 Ulf Hamburg-Billwerder	3. Modul (KP)
31 Ulf Regensburg	KP
32 ABS München - Lindau - Grenze D/A	Erweiterung (KP)
33 ABS Mainz - Mannheim	Elektrifizierung
34 ABS Nürnberg - Marktreuth - Reichenbach	Nordkopf Mainz (KP)
35 ABS Nürnberg - Marktreuth - Reichenbach	Nordkopf Mainz (KP)
36 KLV-Drehscheibe Rhein/Ruhr (1. u. 2. BS)	(Grenze D/CZ - Prag)

13. 11. 2010

14

Bei weiteren 8 Projekten gibt es eine Finanzierung der Planungsleistungen, die Finanzierung der Baukosten muss noch vereinbart werden



Maßnahmen	Vereinbarung mit
1 ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover	Bund/ Land
2 Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)	Bund
3 ABS Düsseldorf - Duisburg (RRX)	Bund/ Land
4 ABS Münster - Lünen	Land
5 ABS D/NL Emmerich - Oberhausen	Land/ TEN-Förderung
6 ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau	Land
7 ABS München - Mühldorf - Freilassing	TEN-Förderung
8 ABS Stuttgart - Singen	Land/ Gemeinden

13. 11. 2010

15

Projekte des Vordringlichen Bedarfs, die noch nicht im Bau sind und für die noch Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden müssen



Maßnahmen	Abschnitt
VDE 8.1 Nürnberg - Erfurt Knoten Halle/ Leipzig	Antelle ABS Nürnberg - Erfurt 2. BS Halle (ESTW mit Spurplanumbau) , 3. BS Leipzig (Einbindung VDE 8.2) Schwarzkopftunnel
ABS/NBS Hanau - Nantenbach ABS DINL Emmerich - Oberhausen	3gl. Ausbau, Kapazitätserweiterung Bf. Emmerich, Knoten Oberhausen Abschnitt 1 und 5
VDE 9 Leipzig - Dresden ABS Paderborn - Chemnitz ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nbg - Leipzig/Dresden	Teile der 3. BS 50 Mio. € - Paket 2. BS Gaschwitz - Crimmitschau
ABS/NBS Karlsruhe - Basel ABS Kehl - Appenweier NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar ABS Fulda - Frankfurt/Main Knoten Frankfurt/Main	StA 1, 7, 8, 9, 0 2. Baustufe (POS Süd)
Knoten Berlin	Haller - Gelnhausen 2. Baustufe Frankfurt/Main Stadion, Hornburger Damm Südkeuz - Blankenfelde (Dresdner Bahn), Nordkeuz - Karow, 2. Baustufe, Nordkeuz - Birkenwerder
Knoten Dresden Weitere Knotenmaßnahmen ABS Köln - Aachen ABS München - Mühldorf - Freilassing	2. Baustufe u.a. Knoten Hamburg, Knoten München Düren - Aachen (Ausbaubabschnitt II) 3. Gleis Freilassing - Grenze, Altmühldorf - Tüßling (exkl. Innbrücke), Markt Schwaben - Ampfing, sowie übrige Abschnitte
ABS Knappenrode - Horka ABS Oldenburg - Wilhelmshaven ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach /Grenze D/CZ (-Prag) ABS Stuttgart - Singen - Grenze Knoten Mannheim	2-gl. Ausbau, Elektrifizierung 3. Baustufe ohne Abschnitt Reichenbach - Hof Gäubahn Spurplan/ Bahnsteig F

13. 11. 2010

Maßnahmen	Abschnitt
ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau ABS Hagen - Gießen ABS / NBS (Roermond -) Grenze NL/D - Mönchengladbach - Rheidt ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover Feste Fehmarnbeltquerung ABS Düsseldorf - Duisburg ABS Lübeck/Hagenow Land - Rostock - Stralsund ABS Berlin - Dresden ABS Dortmund - Paderborn - Kassel ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg ABS Hamburg - Lübeck ABS Neumünster - Bad Oldesloe ABS Langwedel - Uelzen ABS Rotenburg - Minden ABS Uelzen - Stendal ABS Minden - Haste /ABS/NBS Haste - Seelze ABS Hannover - Berlin (Venlo-) Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen (Rheidt - Rheidt-Odenkirchen ABS Neo-Ulm - Augsburg ABS Berlin - Götting ABS Hamburg - Elmshorn ABS Luxemburg - Trier - Koblenz ZBA/KLV	Südbahn, 2gl. Ausbau und Elektrifizierung Anpassung NetTech Eisener Rhein Y-Trasse (Bau) FBQ (Bau) RRX, zzgl. ABS Münster - Lünen (Bau) weiterer Ausbau Abschluss 1. Baustufe, 2. Baustufe weiterer Ausbau (u.a. Abschnitt Hofgeismar, Umfahrung Hünnele) Ausbau Ulm - Augsburg auf 200 km/h Anbindung Hamburger Güterumgehungsbahn (GUB) 2 gleisiger Ausbau, Elektrifizierung Ausbau auf 120 km/h, Elektrifizierung 2 gleisiger Ausbau Verden - Rotenburg und Nienburg - Minden 2 gleisiger Ausbau 2 gleisiger Aus- und Neubau Stammstrecke Oebisfelde - Staaken 3. Gleis Neouffingen - Neu Ulm weiterer Ausbau 1. Baustufe Igel - Igel West, 1. Baustufe (KP), 2. BS Halle Nord (Modernisierung), Megahub Lehrte, Drehscheibe Rhein/Ruhr (3. u. 4. BS), Ulf/Basel, Oberhausen-Osterfeld Süd (2. BS)

16

Agenda

Strategien zur Kapazitätserhöhung

Perspektive Bedarfsplan (Neu- und Ausbau)

Sofortprogramm SHHV

Konjunkturprogramme

Wachstumsprogramm

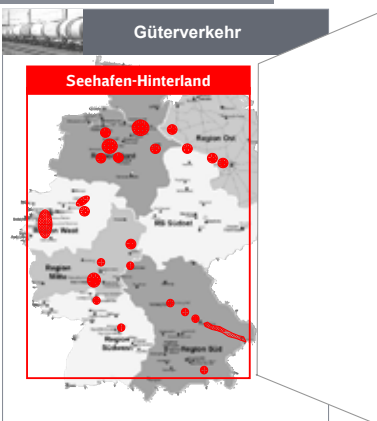
13. 11. 2010

17

Das Sofortprogramm Seehafen hinterlandverkehr schafft dringend benötigte Streckenkapazitäten



Investitionsprogramm SHHV



13. 11. 2010

Beschreibung:

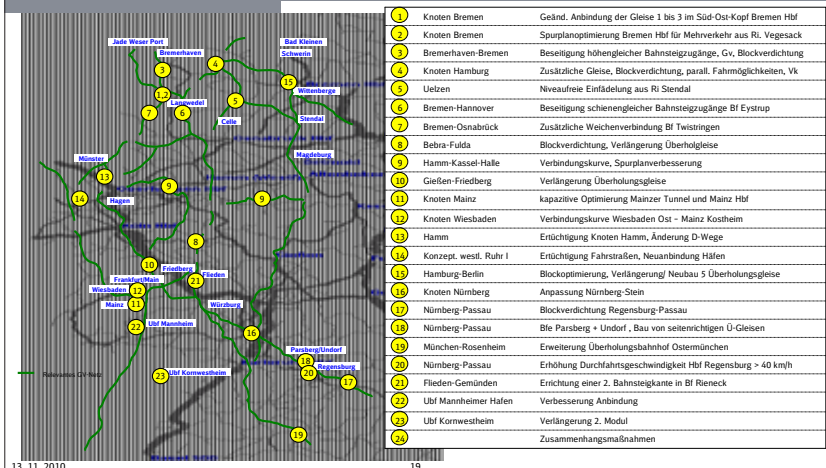
- Über 50 Einzelmaßnahmen um die Mehrverkehre aus den Seehäfen aufnehmen zu können und die Kapazitäten der Hauptkorridore zeitnah zu erhöhen

Kundennutzen

- Schaffung ausreichender Streckenkapazität für prognostizierte Mehrverkehre bis etwa 2015
- Mit Realisierung dieser Maßnahmen entsteht Gütertransport eine Kapazität von bis zu 140 Mrd. Tonnenkilometer.

18

Aus dem dem Sofortprogramm werden zahlreiche investive Maßnahmen realisiert



Agenda

Strategien zur Kapazitätserhöhung

Perspektive Bedarfsplan (Neu- und Ausbau)

Sofortprogramm SHHV

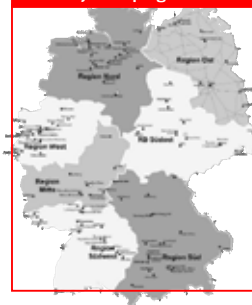
Konjunkturprogramme

Wachstumsprogramm

Aus Konjunkturprogrammen des Bundes stehen bis 2011 ca. 1,4 Mrd. € für Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung

Güterverkehr & Personenverkehr

Konjunkturprogramme



Beschreibung

- Anschub und Beschleunigung der Bedarfsplanprojekte
- Bahnhofsprogramm
- Innovativer Lärm- und Erschütterungsschutz
- Investition in Energieanlagen
- Beschleunigte Einführung von ETCS

Projekte im nördlichen Raum sind u.a.:

- Erweiterung des Umschlagbahnhofs Hamburg-Billwerder um ein Modul
- Ersatzneubau eines dezentralen Umrichters in Rostock zur Bahnstromenergieversorgung
- Diverse Bahnhöfe im Rahmen des Bahnhofsprogramms

Agenda

Strategien zur Kapazitätserhöhung

Perspektive Bedarfsplan (Neu- und Ausbau)

Sofortprogramm SHHV

Konjunkturprogramme

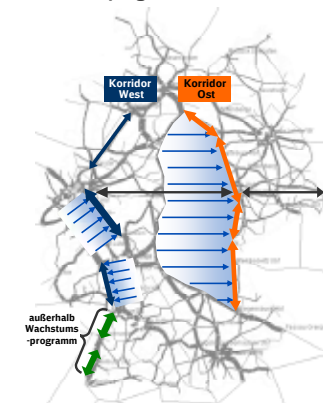
Wachstumsprogramm

13. 11. 2010

22

Auflegen eines Wachstumsprogramms notwendig, um nachfragegerecht Kapazität bis 2017 zur Verfügung zu stellen

Wachstumsprogramm: Ansatz und Elemente



Grundsätzlicher Ansatz

- Beseitigung erwarteter Kapazitätsengpässe bis 2017
- Nachfragegerechter Ausbau von Alternativrouten und Entlastung großer Knoten

Kernelemente

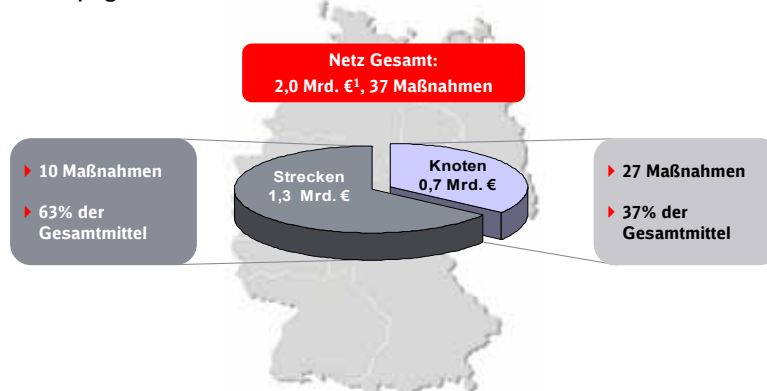
- **West-Korridor**
 - Ruhr-Sieg muss Verkehr Bremen - Mannheim und Emmerich/Hagen - Würzburg aufnehmen
 - Alsenzbahn muss Abschnitt Bingen - Mainz entlasten
- **Ost-Korridor**
 - Mehrverkehr Nord-Süd Rf Passau/München über Ostachse lenken
 - Uelzen - Stendal 2-gleisig
 - Reichenbach - Hof - Regensburg elektrifizieren
- Verlängerung von **Überholungs- und Wartegleisen** in Knotenbahnhöfen auf 750m
- **Knotenmaßnahmen** für Güter- und Personenverkehr zur Kapazitätssteigerung

13. 11. 2010

23

Mittelbedarf für das Wachstumsprogramm bei 2,0 Mrd. € – effektive Berücksichtigung von Strecken und Knoten

Wachstumsprogramm: Mittelbedarf



1 Realwerte
13. 11. 2010

24

Agenda

Verkehrsaufkommen

Finanzierungsgrundlagen

Strategien zur Kapazitätserhöhung

Finanzierungsbedarf

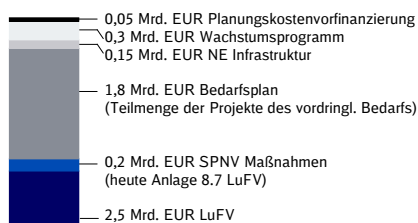
13. 11. 2010

25

Der Bedarf für öffentliche Finanzierungsbeiträge liegt deutlich oberhalb der aktuell verfügbaren BHH-Mittel

Öffentliche Finanzierungsbeiträge: Bedarfsgerechtes Niveau

Verbändeforderung: 5 Mrd. € p.a.



Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Allianz pro Schiene 2009

13. 11. 2010

26

Zusätzlich: ETCS-Maßnahmen

- Gesamtfinanzierungsverpflichtung zur ERTMS-Ausrüstung: rd. 4,4 Mrd. EUR (Basis: Level 2-Ausrüstung)
- Aus Sicht der DB liegen die Kosten bei Ansatz eines Ausrüstungsmixes (Level 1 Limited Supervision/ Level 2) bei rd. 2,7 Mrd. EUR

Zusätzlich: Kostensteigerung Lärmschutz bei Wegfall Schienenbonus

- Signifikante Verteuerung Lärmsanierungsprogramm Bund
- Dauerhaft höhere Investitionskosten bei Bestandsnetz- und Bedarfsplanmaßnahmen
- Sprungkosten bei Neutrassierung und Tunnellagen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Deutsche Bahn AG
Dr. Markus Ksoll
Leiter Verbände und Länderpolitik
Wismar, 13. November 2010

27

**Zusammenfassung von Dr. Uwe-Jens Rössel,
Referent der Fraktion DIE LINKE. im Nieder-
sächsischen Landtag, Sekretär der Arbeits-
gruppe 5**

An der Beratung der Arbeitsgruppe „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ nahmen insgesamt 19 Frauen und Männer teil. An der sehr anregenden Debatte beteiligten sich direkt 14 Personen mit Redebeiträgen bzw. Anfragen zur Einführungsrede der Arbeitsgruppenmoderatorin Ursula Weisser-Roelle, MdL, Verkehrs- und hafenpolitische Sprecherin der Linksfraktion im Niedersächsischen Landtag, sowie der ebenfalls schriftlich vorliegenden Statements von Roland Sellien, Studienkreis Nahverkehr Braunschweig, und Dr. Markus Ksoll, Deutsche Bahn AG, Leiter Verbände und Landespolitik.

Die Beratung stand stark unter dem Eindruck der Sitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 11. November 2011. Auf dieser Sitzung hatte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) den Bedarfsplan für Straße und Schiene bis zum Jahr 2025 vorgestellt, wodurch die öffentliche Debatte um Verkehrsinfrastrukturvorhaben weiter belebt wurde. Danach war u.a. bekannt geworden, dass das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1“ -Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Stralsund, vor dem Aus stünde.

Viel Unverständnis wurde in der Debatte dagegen laut, dass der öffentlich umstrittene Neubau der Strecke Wendlingen- Ulm dagegen noch wirtschaftlich sei wie auch die so genannte Y-Trasse zwischen Ham-

burg-Bremen und Hannover. Die Vortragenden Ursula Weisser-Roelle, Roland Sellien und Dr. Markus Ksoll hatten viele Fragen zur Y-Trasse und zu ihrem anvisierten fragwürdigen verkehrlichen Zielen sowie zu ihrer Finanzierung zu beantworten. Eine große Mehrheit setzte sich in der Diskussion für schnell umsetzbare Verkehrskonzepte anstatt gigantischer, immer schwerer vermittelbarer Großprojekte wie Stuttgart 21 oder Y-Trasse ein.

Viel Aufmerksamkeit fand ebenfalls, aktuell „angeheizt“ auch mit durch die besagte Sitzung des Haushaltsausschusses, das ganze Problem der Bahnanbindung des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven, des größten im Bau befindlichen Infrastrukturprojektes in Niedersachsen. Diskussionsteilnehmer aus der Region nannten die Tatsache, dass der Lärmschutz für die Streckenelektrifizierung weiterhin finanziell nicht geklärt sei, „deprimierend“. Ohne Lärmschutz sei das Projekt in der Öffentlichkeit überhaupt nicht vermittelbar.

Viel Zustimmung fand Roland Sellien mit seinen Visionen und Anregungen für ein erdölunabhängiges, energieeffizientes und umweltfreundliches Verkehrssystem. Damit könne auch zukünftig Mobilität kostengünstig und klimafreundlich angeboten werden. In Niedersachsen beispielsweise könnte dieser Herausforderung folgend, das Schienennetz durch Umschichtung der Mittel aus Großprojekten leistungsfähig ausgebaut werden. Niedersachsen/Bremen/Hamburg verfügten mit dem Verkehrsunternehmen metronom über ein solch gutes Beispiel für einen von den Bürgerinnen und Bürgern geschätzten Schienenpersonenverkehr.

Aktuelle Wirtschaftsprognosen November 2010

Wirtschaftsexperten erwarten 2011 stabiles Wachstum - dpa 09.11.2010

Berlin. Die deutsche Wirtschaft wird nach Ansicht der „fünf Weisen“ in diesem und im nächsten Jahr stärker wachsen als von der Bundesregierung erwartet. In ihrem neuen Herbstgutachten sagen sie für dieses Jahr ein Konjunkturplus von 3,7% voraus und für das nächste Jahr einen Zuwachs von 2,2%.

Die Zahl der Arbeitslosen wird nach der neuen Prognose im nächsten Jahr im Schnitt auf 2,968 Mio. sinken nach 3,245 Mio. in diesem Jahr. Die Arbeitslosenquote sinkt von 7,7 auf 7,0%. Das Finanzierungssaldo des Staates könnte 2011 auf 2,4% der Wirtschaftsleistung sinken nach 3,7% in diesem Jahr.

Die Prognose des so genannten Sachverständigenrates wird an diesem Mittwoch in Berlin vorgelegt. In dem der „Deutschen Presse-Agentur“ vorliegenden Gutachten heißt es: „Die unerwartet positive Aufwärtstendenz der deutschen Wirtschaftsaktivität bietet Chancen für einen stabilen, wenngleich möglicherweise eher flachen Wachstumspfad.“

Die „Wirtschaftsweisen“ warnen die schwarz-gelbe Koalition trotz des Konjunkturbooms vor raschen Steuersenkungen. Auch mahnen die Regierungsberater eine echte Reform der Mehrwertsteuer und der Kommunalfinanzen an. „Überzogene Lohnsteigerungen“ lehnen sie ab.

Die Bundesregierung hatte ihre Wachstumsprognose für dieses Jahr von 1,4 auf 3,4% angehoben. Für 2011 rechnet sie bei der Wirtschaftsleistung mit einem Plus von 1,8%.

Die „Wirtschaftsweisen“ begründen den erwarteten stabilen Wachstumspfad mit der nachhaltigen Belebung der Binnennachfrage bei gleichzeitig „weiterhin lebhaften Exportaktivitäten aufgrund einer hohen Wettbewerbsfähigkeit inländischer Produkte und eines günstigen wirtschaftlichen Umfelds vor allem in den Schwellenländern“. Eine Bedrohung stelle das Risiko eines Währungs- und Handelskriegs dar.

Lob für Reformpolitik der Vorgängerregierungen

Die Experten bescheinigen der Politik einen guten Kurs in der Krise. Die konjunkturelle Abwärtsdynamik sei „alles in allem erfolgreich abgebremsst“ worden. Nach einer Phase der Irrungen und Wirrungen insbesondere in der Finanzpolitik sei eine Reihe von Problemen in Angriff genommen worden. Die schwarz-gelbe Koalition ernte jetzt die Früchte der Reformpolitik der Vorgängerregierungen.

Die „Wirtschaftsweisen“ warnen vor raschen Steuersenkungen. „Die Spielräume für weitreichende Steuerentlastungen sind über die laufende Legislaturperiode hinaus sehr begrenzt.“ Eine von Union und FDP angestrebte Steuervereinfachung sei sinnvoll. „Die bislang vorgesehenen Maßnahmen greifen allerdings zu kurz“, heißt es.

Bei der angepeilten Reform des Mehrwertsteuersystems plädieren die Regierungsberater für einen „echten Befreiungsschlag“ und einen einheitlichen Steuersatz unterhalb der heute 19%. Insbesondere eine Rücknahme des ermäßigten Steuersatzes für Hotels sei angezeigt. „Tatsächlich könnten der ermäßigte Umsatzsteuersatz vollständig abgeschafft und das resultierende Mehraufkommen zur Reduzierung des Regelsatzes der Umsatzsteuer auf etwa 16,5% verwendet werden“, schlagen die Wirtschaftsweisen vor.

Zwar ergäben sich Umverteilungseffekte zulasten der unteren Einkommensgruppen. Diese fielen aber so gering aus, dass sie angesichts der Vorteile eines einfachen und effizienten Steuersystems auch ohne kompensierende Maßnahmen hingenommen werden könnten.

Ein „steuerpolitischer Meilenstein“ wäre eine Neuordnung der Kommunalfinanzen. Hier plädieren die fünf Wirtschaftsprofessoren für einen Ersatz der Gewerbesteuer durch einen höheren Anteil der Gemeinden an der Umsatzsteuer und einen kommunalen Zuschlag zur Einkommen- und Körperschaftsteuer mit Hebesatzrecht der Kommunen.

Staat soll Schulden abbauen

Die „Weisen“ warnen zugleich: Die Tariflohnpolitik sollte „das Erreichte nicht durch überzogene Lohnsteigerungen gefährden und den branchenmäßigen Verteilungsspielraum nicht voll ausschöpfen.“ Nichts spreche jedoch gegen freiwillige außertarifliche Zulagen.

Das gesamtstaatliche Finanzierungsdefizit werde 2011 gegenüber dem Vorjahr um 30 Mrd. zurückgehen, mit 62 Mrd. € jedoch immer noch ein hohes Niveau aufweisen. Der Konsolidierungsbedarf sei weiter hoch: „Der konjunkturelle Aufschwung sollte genutzt werden, um hier deutliche Fortschritte zu erzielen.“ (dpa)

<http://www.verkehrsrundschau.de/wirtschaftsexperten-erwarten-2011-stabiles-wachstum-984746.html>

Deutsche Exportwirtschaft im Aufwind – dpa 08.11.2010

Wiesbaden. Nach zwei eher mageren Monaten hat die deutsche Exportwirtschaft im September wieder Boden gutgemacht. Die Ausfuhren stiegen auf Monatssicht um 3,0% und erreichten den höchsten Wert seit Oktober 2008, wie das Statistische Bundesamt am Montag in Wiesbaden mitteilte. Die Einfuhren sanken indes um 1,5%. Verglichen mit dem September des Krisenjahres 2009 ergaben sich erneut deutliche Zuwächse: Die Exporte legten um 22,5% zu, die Importe um 18,0%.

Insgesamt wurden im September Waren im Wert von 86,9 Mrd. € ausgeführt und Waren im Wert von 70,1 Mrd. € eingeführt. Daraus ergab sich ein Überschuss in der Außenhandelsbilanz von 16,8 Mrd. €. Im Vorjahresmonat hatte der Überschuss 11,5 Mrd. € betragen.

Im September erreichten die deutschen Ausfuhren nach den Zahlen der Statistiker erstmals wieder das Vorkrisenniveau. Nach dem Ausbruch der weltweiten Finanzkrise waren die Exporte von Oktober auf November 2008 um fast 13% auf 76,1 Mrd. € abgestürzt.

In den ersten neun Monaten des Jahres verkaufte die deutsche Exportbranche insgesamt Waren im Wert von 703,2 Mrd. € ins Ausland, nach 591,0 Mrd. € im Vorjahreszeitraum (plus 19%). Im Boomjahr 2008 war in den ersten neun Monaten noch ein Ausfuhrwert von 752,6 Mrd. € erreicht worden.

Der Außenhandelsverband BGA hatte kürzlich für das Gesamtjahr 2010 ein Exportwachstum um 16% auf 937 Mrd. € vorhergesagt. 2011 solle dann das Vorkrisenniveau nicht nur erreicht, sondern überflügelt, und zum ersten Mal in der Geschichte die Exportmarke von einer Billion Euro durchbrochen werden.

Auf Jahressicht zog das Exportgeschäft im September insbesondere in Länder außerhalb der Europäischen Union (EU) sehr stark an. In diese sogenannten Drittländer, zu denen China, Indien und Brasilien gehören, lieferte Deutschland Waren im Wert von 34,8 Mrd. €. Das ist ein Plus von 37,7% zum Vorjahr. Die Importe aus diesen Ländern nahmen gleichzeitig um 18,3% auf 25,4 Mrd. € zu.

Hauptabnehmer der Produkte „Made in Germany“ bleiben die Partnerländer in der EU. Dorthin wurden Waren im Wert von 52,1 Mrd. € versandt, Waren im Wert von 44,6 Mrd. € wurden von dort bezogen. Gegenüber September 2009 stiegen die Lieferungen in die EU-Länder allerdings mit plus 14,1% nur unterdurchschnittlich, die Eingänge aus der EU legten um 17,8% zu. (dpa)

<http://www.verkehrsrundschau.de/deutsche-exportwirtschaft-im-aufwind-984322.html>

Hafen Hamburg: Feeder-Verkehrsaufkommen zieht wieder an – 09.11.2010

Hamburg/Kiel. Nach den herben Verlusten bei den Feeder-Verkehren im vergangenen Jahr spürt der Hamburger Hafen in diesem für ihn sehr bedeutenden Marktsegment wieder einen kräftigen Rückenwind. Das erklärte Julia Boden, Leiterin der Feeder-Logistik Zentrale (FLZ), der VerkehrsRundschau. Ihre Bewertung ergänzt damit die seitens der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord (WSD Nord) in Kiel gemachte Beobachtung, wonach die Container-Feeder-Verkehre im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) in diesem Jahr wieder deutlich anzögen. WSD Nord-Dezernatsleiter Schifffahrt, Jörg Heinrich, teilte mit, dass in den zurückliegenden neun Monaten vor allem bei Containerschiffen mit mehr als 1000 Standardcontainern (TEU) ein kräftiger Mengenzuwachs zu verzeichnen sei. Insgesamt nutzten den rund 100 Kilometer langen, künstlichen Wasserweg 23.586 Schiffe unterschiedlicher Größenordnung, und zwar sowohl im reinen Transit- als auch im Teilstreckenverkehr (Vorjahr: 22.349 Frachter).

An den Containerterminals im Hamburger Hafen werden mehr größere Container-Feederschiffe abgefertigt“, führte Boden weiter aus. Habe sich im Krisenjahr 2009 das durchschnittliche Feederschiff noch bei rund 800 TEU bewegt, sind es jetzt 1000 bis 1100 TEU“. Ein Problem für die Feeder-Reeder sei, dass Schiffe dieser Größenordnung inzwischen wieder knapper geworden seien, was sich unter anderem in der Entwicklung der Charterpreise widerspiegle.

Boden zufolge leiste die FLZ auch einen Beitrag dafür, dass Hamburg bei den Feeder-Verkehren wieder auf Erfolgskurs liegt. Die für den Hafen wichtigen Spezialanbieter wie Teamlines oder Unifeeder haben wiederholt erklärt, dass sich dank dieser Einrichtung die Feeder-Abläufe im Hamburger Hafen erheblich verbessert haben.“ Ähnliche, anerkennende Äußerungen hat auch die Hafen Hamburg Marketing (HHM) aufgenommen, bestätigte HHM-Vorstand Claudia Roller der VerkehrsRundschau. Aktuell zählt der Hamburger Hafen 60 unterschiedliche Feeder-Dienste. Sie sorgen für rund 160 Schiffsanläufe pro Woche. Zum Vergleich: 2009 zählt Hamburg noch 45 Feeder-Dienste.

Auf dem NOK sind die Feeder-Schiffe der sogenannten „Verkehrsgruppe“ vier und fünf zugeordnet, das heißt sie weisen Gesamtlängen zwischen 120 bis 210 Meter (Gruppe fünf) auf. Während Frachter der Verkehrsgruppe vier zwischen Januar und September hinsichtlich ihrer Anzahl um 17% zulegten, waren es bei der Verkehrsgruppe fünf insgesamt 14%. Jörg Heinrich: „Monatlich fahren gut 500 Schiffe der Verkehrsgruppe vier beziehungsweise knapp 300 Schiffe der Verkehrsgruppe fünf durch den NOK.“

Pilotversuch mit Binnenschiffen

Bei der FLZ arbeitet man indes mit Hochdruck daran, neben Feedern auch Containerbinnenschiffe zu betreuen. Boden: Wir haben dazu einen rund dreimonatigen Pilotversuch mit der Börde Container Feeder (BCF) durchgeführt, den wir jetzt gemeinsam mit der Reederei auswerten.“ BCF-Geschäftsführer Hergen Hanke bestätigte der VerkehrsRundschau den Pilotversuch. Generell merkt er an: Der Hamburger Hafen muss, was die Akzeptanz des Binnenschiffs als Verkehrsträger für den Seehafen-Hinterland-Verkehr angeht, umdenken. Aus unserer Sicht sollten das Binnenschiff an den Terminals genauso behandelt werden wie das Feederschiff.“

Die BCF verbindet den Elbe-Hafen über drei wöchentliche Abfahrten mit dem Hinterland, wobei neben Braunschweig auch Haldensleben angelaufen wird. Drei Schiffe mit 66 bis 72 TEU werden eingesetzt, die die Gesamtstrecke in eineinhalb Tagen zurücklegen. Hanke: „Ab dem Frühjahr 2011 werden wir Hamburg auch mit Wustermarke bei Berlin verbinden.“ Die Transportmengenentwicklung verläuft 2010 deutlich positiver als vor einem Jahr, so Hanke. Trotz des harten und langen Winters „sind wir mit Stand Ende Oktober bei den Transportmengen bereits auf dem Niveau des Gesamtjahres 2009“. (eha)

<http://www.verkehrsrundschau.de/hafen-hamburg-feeder-verkehrsaufkommen-zieht-wieder-an-084506.html>

Unternehmer sehen „ermutigende Signale“ in Hamburg – dpa 20.10.2010

20.10.2010 | In der Krise lagen im Hamburger Hafen die Nerven blank, der Containerumschlag ging um mehr als ein Viertel zurück. Nun geht es wieder aufwärts. Doch die Umschlagmengen früherer Jahre werden nicht so schnell wieder erreicht.

Im Hamburger Hafen geht es nach dem schweren Einbruch durch die Wirtschaftskrise wieder aufwärts. In diesem Jahr sei mit einem Wachstum des Containerumschlags um eine zweistellige Prozentzahl zu rechnen, sagte Klaus-Dieter Peters, der Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg (UVHH), am Mittwoch bei der Jahresversammlung des Verbandes in der Hansestadt. Damit würde der drittgrößte europäische Hafen etwa 7,7 bis 8,0 Mio. Standardcontainer (TEU) umschlagen. In den Jahren 2007 und 2008 waren es fast 10 Mio. TEU.

Peters lobte die „ermutigenden Signale“ des neuen Hamburger Senats und entschärfte damit einen offenen Konflikt zwischen Hafenwirtschaft und Politik in Hamburg. „Ihnen gebührt bereits heute unser großer Dank und unser aller Respekt“, sagte er zu Wirtschaftssenator Ian K. Karan. Er habe bereits in den ersten Wochen seiner Amtszeit deutlich gemacht, welche Weichenstellungen erforderlich seien, um das Erfolgsrezept Hafen zukunftsfest zu machen, bis hin zu einer Korrektur falscher Entscheidungen in jün-

gerer Vergangenheit. Auch Karan bemühte sich, die Wogen zu glätten. „Ich bin klar daran interessiert, im engen Schulterschluss mit der Hafenwirtschaft Einigkeit zu den zentralen Fragen der Hafenentwicklung zu erzielen“, sagte er.

Der Streit zwischen Hafenunternehmen und Senat hatte sich an verschiedenen Einzelpunkten entzündet, vor allem an der künftigen Finanzierung des Hafens. „Im neuen Senat hat anscheinend ein Umdenkprozess begonnen mit der Erkenntnis, dass das Leitbild ‚Hafen finanziert Hafen‘ eine Fehlsteuerung war“, sagte Peters. Karan betonte, dass die sogenannte HHLA-Milliarde aus der Teilprivatisierung des größten Hamburger Hafenkonzerns weiter uneingeschränkt für Hafenzwecke zur Verfügung stehe. Ab 2014 seien dann wieder Haushaltsmittel von 103 Mio. € eingeplant, plus 21 Mio. € vom Bund und weitere 20 Mio. €, die von den Nutznießern hafenfremder Ausgaben finanziert würden.

Investitionen für Konkurrenten leichter

Sowohl Karan als auch Peters wiesen darauf hin, dass diese Mittel vor allem im Vergleich zu den großen Konkurrenten Rotterdam und Antwerpen nicht ausreichend seien und der Bund sich stärker an den Hafenlasten beteiligen müsse. Der Hamburger Hafen erfülle eine nationale Aufgabe für die deutsche Exportwirtschaft, von der auch die Bundesländer im Süden profitierten. Peters wies darauf hin, dass eine stärkere Finanzierung durch den Bund vermutlich auch stärkere Mitspracherechte nach sich ziehen würde. (dpa)

<http://www.dvz.de/nc/hintergrund/wirtschaftskrise/einzelseite/id/unternehmer-sehen-ermutigende-signale-in-hamburg.html>

Wachstum beflügelt Wirtschaftsweise – 20.11.2010

Die sogenannten fünf „Wirtschaftsweisen“ legen heute der Bundesregierung ihr Herbstgutachten zur konjunkturellen Entwicklung der nächsten Jahre vor. Wie bereits bekannt wurde, rechnet der „Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung“ für das laufende Jahr mit einem Wachstum von 3,7% und für 2011 mit 2,2%. Vor einem Jahr hatte der Rat noch ein Wachstum von 1,6% für 2010 prognostiziert.

Mit ihren Vorhersagen liegen die Experten beide Male über den Prognosen der Bundesregierung, die 2010 3,4% und 2011 1,8% Wachstum erwartet.

Darüber hinaus rechnen die Gutachter für 2011 mit einem deutlich unter den Maastricht-Kriterien liegenden Haushaltsdefizit von 2,4%. Im laufenden Jahr sehen sie das Defizit bei 3,7%.

<http://www.tagesschau.de/wirtschaft/herbstgutachten126.html>

**Prognosen zur Entwicklung des deutschen
Bruttoinlandsprodukts – 10.11.2010**

Quelle	Prognose vom	Prognose für 2010	Prognose für 2011
Bundesregierung	Oktober 2010	+3,4%	+1,8%
EU-Kommission	September 2010	+3,4%	+1,6%
Internationaler Währungsfonds	Oktober 2010	+3,3%	+2,0%
Weltbank	Juni 2010	+1,3%	+1,5%
OECD	Mai 2010	+1,9%	+2,1%
Bundesbank	Juni 2010	+1,9%	+1,4%
Gemeinschaftsdiagnose der führenden Wirtschaftsinstitute	Oktober 2010	+3,5%	+2,0%
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung DIW	September 2010	+3,4%	+2,0%
ifo Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München	Juni 2010	+2,1%	+1,5%
Institut für Weltwirtschaft IfW Kiel	September 2010	+3,4%	+1,7%
Institut der deutschen Wirtschaft Köln	Oktober 2010	+3,25%	+2,0%
Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut	September 2010	+3,4%	+2,5%
Institut für Wirtschaftsforschung Halle IWH	September 2010	+3,5%	+2,0%
Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung IMK	Oktober 2010	+3,5%	+1,9%
Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung RWI	September 2010	+3,4%	+ 2,2%
Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung	November 2009	+1,6%	

<http://www.tagesschau.de/wirtschaft/konjunkturprognose106.html>

Fazit der Maritimen Konferenz



Abgeordnete auf der Maritimen Konferenz v.l.n.r.: Sabine Wils, MdEP DIE LINKE. im Europaparlament, Helmut Holter, MdL DIE LINKE. Mecklenburg-Vorpommern, Walter Müller, MdBB DIE LINKE. Bremen, Ursula Weisser-Roelle, MdL DIE LINKE. Niedersachsen, Peter Erlanson, MdBB DIE LINKE. Bremen, Björn Thoroé, MdL DIE LINKE. Schleswig-Holstein, Herbert Behrens, MdB DIE LINKE. im Bundestag, Uli Schippels, MdL DIE LINKE. Schleswig-Holstein, Norbert Hackbusch, MdHB DIE LINKE. Hamburg. Nicht auf dem Bild: Joachim Bischoff, MdHB DIE LINKE. Hamburg

Die maritime Wirtschaft unserer Küstenländer zwischen Flaute und frischer Brise, am 13. November 2010 in Wismar, von Malte Riechey, Wissenschaftlicher Mitarbeiter von MdB Herbert Behrens, Dezember 2010

Die Küste brennt! Die maritime Wirtschaft unserer Küstenländer zwischen Flaute und frischer Brise

Die Fachkonferenz war ein voller Erfolg und wichtiges Signal für die norddeutschen Küstenländer: DIE LINKE. hat ihre maritime Kompetenz unter Beweis gestellt und damit deutlich gemacht, dass sie die Sorgen und Probleme der Menschen an der Küste ernst nimmt.

Die Veranstalter

Es war ein Novum, auch an nordischer Kooperation, denn die Veranstaltung wurde über DIE LINKE. Fraktionsvorsitzendenkonferenz gemeinsam von der Bundestagsfraktion, der Fraktion GUE/NGL im Europäischen Parlament sowie den fünf Landtagsfraktionen Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern ausgerichtet.

Die Teilnehmer

Weit über 100 Teilnehmer hatten sich eingefunden, um gemeinsam die Zukunft der maritimen Wirtschaft im Norden zu diskutieren. Dazu wurden 15 Fachreferenten eingeladen, die in fünf Fachforen unter Moderation linker Abgeordnete aus den beteiligten

Parlamenten, wichtige Impulse für die anschließenden Debatten lieferten. Auch im Fachpublikum befanden sich hochkarätige Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft, so dass es zu einem sehr lebhaften und fruchtbaren Austausch kam. Der Bundestagsabgeordnete Herbert Behrens führte als Moderator durch die Konferenz. Sie fand im historischen Rathaus Wismar und dem angrenzenden Hotel Steigenberger statt, was das stimmige Gesamtbild durch das angenehme Ambiente auch räumlich unterstrich.

Die Bedeutung Wismars

Die Werften- und Hafenstadt Wismar ist vielleicht nicht die größte Küstenstadt im Norden, aber sicher eine der Schönsten. Nicht nur in Hamburg und Bremerhaven, auch die Ostseehäfen wie Wismar haben eine lange Tradition: Bereits im 11. Jh. entwickelte sich ein lebhafter Handel zwischen den Ländern des Ostseeraumes. Der Naturhafens an der Wismarbucht ist bereits 800 Jahre alt. Doch die Ostseestädte stehen besonders für den Schiffbau und ihre Werften. Mit der Insolvenz der Wadan Yards im letzten Jahr wurden ca. 2.000 Beschäftigte entlassen, die nachfolgende Nordic Yards Werft beschäftigt heute nur noch ca. 700 Mitarbeiter in Wismar und Rostock, ist jedoch trotz alledem der größte Arbeitgeber Wismars. Aufgrund der hohen Brisanz der Werftenkrise für den Ostseeraum, bot sich Wismar auch thematisch an. Doch es ging natürlich gleichermaßen um die Themen der Nordseeküste.

Maritimes Wachstum...

Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands ist eng mit der Entwicklung der deutschen Seehäfen verknüpft. Etwa 95% des interkontinentalen Warenaustauschs werden über den Seeweg abgewickelt. 90% des europäischen Außenhandels laufen über See. In den letzten Jahrzehnten ist der Welthandel um das Siebenfache gestiegen. Der internationale Handel wächst doppelt so stark wie das weltweite BIP. Umschlagrekorde im Jahresrhythmus bei Gütern und zweistellige Zuwachsraten im Containerverkehr vermittelten der Hafenwirtschaft den Traum immerwährenden Wachstums.

...und der tiefe Fall

Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise haben die deutschen Seehäfen und die regionale Ökonomie auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt. Der Umsatz sank von 54 Mrd. € im Jahr 2008 auf 50 Mrd. € im Jahr 2009. Folge der dramatischen Einbrüche in den internationalen Warenumsätzen waren Insolvenzen, Massenentlassungen, Kurzarbeit und Lohndumping. Die Beschäftigtenzahlen gingen von rund 400.000 in 2008 auf 380.000 in 2009 zurück.

Die Logistikbranche leidet unter wachsenden Kapazitäten und einem drastischen Verfall der Frachtraten für Container. So ging im Jahr 2009 der Güterumschlag in den norddeutschen Häfen um rund 20%, der Containerumsatz gar um rund 30% zurück. Der Güterumschlag konnte sich dieses Jahr zwar leicht erholen und zum Beispiel in den Bremischen Häfen wieder um 18% und in Hamburg um 8,6% zulegen, doch das Vorkrisenniveau ist noch lange nicht erreicht.

Die Konjunkturerwartungen

Zur allgemeinen Konjunkturerwartung haben die sogenannten „fünf Weisen“ der Wirtschaft in ihrem Herbstgutachten für dieses Jahr ein Konjunkturplus von 3,7% und für das nächste Jahr einen Zuwachs von 2,2% vorausgesagt. Sie liegen damit noch deutlich vor den Prognosen der Bundesregierung. Die Einschätzung dieser wirtschaftspolitisch umstrittenen Vereinigung ist zwar kein objektiver Maßstab, zeigt aber die Tendenz einer positiven Wachstumserwartung.

Das Statistische Bundesamt berichtet, dass die deutschen Ausfuhren im September erstmals wieder das Vorkrisenniveau erreichen. Nach dem Ausbruch der weltweiten Finanzkrise waren die Exporte von Oktober auf November 2008 um fast 13% auf 76,1 Mrd. € abgestürzt. Verglichen mit dem September des Krisenjahres 2009 ergaben sich erneut deutliche Zuwächse: Die Exporte legten um 22,5% zu, die Importe um 18%. Allein im September ergab sich ein Überschuss in der Außenhandelsbilanz von 16,8 Mrd. €.

Das britische Analysehaus Clarkson sieht insgesamt ein Wachstum der Nachfrage nach Containerstellplätzen von über 9% voraus und erwartet ein Wachstum von 7% bei der Schiffsflotte. Dagegen prognostiziert der französische Fachdienst Alphaliners derzeit 6-8% bei der Nachfrage und ein Plus von 9,6% beim Schiffsbau.

Die Werftenkrise

Trotz konjunkturellem Aufschwung der Exportwirtschaft, befinden sich die Werften noch in der Talsohle der Wirtschaftskrise. Obwohl es zu einem dramatischen Einbruch im Schiffbau kam, wurde eine Verlängerung konjunkturpolitischer Hilfen für die Werften von der Regierung abgelehnt. Bundeswirtschaftsminister Brüderle (FDP) hat entschieden, die Quote für Bürgschaften von Bund und Ländern zu senken. Die Banken weigern sich, bei der Schiffbaufinanzierung Risiken einzugehen, obwohl der Staat die Banken mit Milliarden erst gerettet habe. In Mecklenburg-Vorpommern hat sich der Umsatz im Schiffbau von 1,6 Mio. € im Jahre 2008 auf nun 800.000 € halbiert. Gleichzeitig brachen Aufträge weg. Die Möglichkeiten der Finanzierung von Schiffsneubauten haben sich extrem verschlechtert.

In den letzten zehn Jahren hat der europäische Schiffbau 36% seiner Arbeitsplätze verloren. Die Schiffbauumfrage 2010 des Instituts Arbeit und Wirtschaft der Universität Bremen vom Herbst dieses Jahres zeigt, dass sich die Situation auf den deutschen Werften weiter zuspitzt und grade erst ihren Höhepunkt erreicht. Es wird ein weiterer Beschäftigungsrückgang von noch einmal fast 700 Menschen angenommen.

Die Standortkonkurrenz

Gleichzeitig wächst die Konkurrenz der norddeutschen Häfen untereinander. Jeder Standort will mit Ausbau von Flüssen und Seehäfen einen Wettbewerbsvorteil erstreiten und konkurriert um den Ausbau seiner Verkehrsinfrastruktur zur Abwicklung der Hinterlandverkehre. Dies ist aber weder ökonomisch, noch verkehrspolitisch, geschweige denn ökologisch sinnvoll und vertretbar.

Die Herausforderungen

Der Zeitpunkt der Konferenz lag damit genau richtig. Die Wirtschaft zieht also wieder an, doch die Häfen haben sich noch nicht erholt, die Werften befinden sich weiter in der Krise. Die Konjunkturlösungen laufen aus und eine politische Richtungsentscheidung über die Zukunft der maritimen Wirtschaft ist nötig. Im Bundeshaushalt sollen große Millionenbeträge zur Finanzierung anstehender Verkehrsprojekte zur Seehafenhinterlandanbindung beschlossen werden.

Bei knapper Kasse und Rekordverschuldung müssen wir uns entscheiden, wo wir stehen und wie Verkehrsströme zukünftig eigentlich organisiert werden sollen. Vor diesem Hintergrund und angesichts der ökologischen Herausforderungen und der Bedeutung der maritimen Wirtschaft gewinnt ein eigenes bundesländerübergreifendes Konzept einer sozial und ökologisch ausgewogenen maritimen Politik immer mehr an Bedeutung. Ein halbes Jahr vor der nationalen Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven hat sich DIE LINKE. diesen Herausforderungen gestellt.

Die Fragen der Konferenzforen

Natürlich wurden nicht alle maritimen Fragen auf dieser Arbeitskonferenz abschließend beantwortet, jedoch hat sie in fünf Fachforen einen Auftakt für eine Linke Antwort geliefert.

Im Forum Zukunft Schiffbau ging es um die Frage, ob der Schiffbau zukünftig eine Schlüsselindustrie oder ein Auslaufmodell ist, sowie um die richtige Reaktion auf den maritimen Strukturwandel zwischen nationaler Konkurrenz und europäischer Industriepolitik.

Die Seeschifffahrt wurde in einem weiteren Forum behandelt. Dort standen die Arbeitsbedingungen, Verkehrsströme und wirtschaftliche Entwicklungen des Güter- und Personenverkehrs in Nord- und Ostsee im Vordergrund.

Auch der Hinterlandanbindung der Seehäfen wurde ein eigenes Forum gewidmet, in dem ökologische Verkehrskonzepte zur Anbindung der norddeutschen Seehäfen und Abwicklung der Verkehrsströme diskutiert wurde.

Im Forum Norddeutschen Seehäfen ging es allgemein um ökonomische und arbeitsmarktpolitische Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise für die norddeutschen Seehäfen und mögliche Perspektiven.

Während die Frage einer Kooperation und strukturierten Arbeitsteilung der norddeutschen Seehäfen anstelle von Standortkonkurrenz und konzeptloser Einzelverkehrsinvestitionen in einem eigenen Forum unter Leitung von MdB Herbert Behrens diskutiert wurde.

Die fünf Fachforen haben eine Fülle von Themen aufgezeigt, in denen es dringenden politischen Handlungsbedarf gibt und die in weiteren, regionalen Folgeveranstaltungen in den Küstenländern vertieft werden sollten. Auch eine internationale Konferenz mit EU-Vertretern wäre denkbar.

Mögliche Schwerpunkte könnten Logistik und Verkehrsströme, der ökologischer Umbau der Hafenwirtschaft, Konversion und Rüstungsindustrie, Hinterlandanbindungen, Tourismus und Personenverkehr sein. Zum letzten Punkt wurde die geplante feste Fehmarnbeltquerung als ein zentrales maritimes Problem in der Ostsee benannt und eine länderübergreifende Kooperation der Linken und Initiativen zum Stopp dieses Projektes gefordert.

Die Eckpunkte einer linken, maritimen Politik

Wie können nun Eckpunkte einer linken, maritimen Politik aussehen? Wir stehen vor der Herausforderung, das anspruchsvolle Vorhaben einer solidarischen, sozial gerechten und ökologischen Politik, wie sie in den programmatischen Eckpunkten und aktuellen Programmdebatte der Linken und zum Ausdruck kommt, in die Wirklichkeit umzusetzen. Angesichts der hohen Relevanz der maritimen Wirtschaft für die Gesamtwirtschaft Deutschlands gewinnt auch ein länderübergreifendes Gesamtkonzept linker maritimen Politik immer mehr an Bedeutung. Dazu müssen die wesentlichen Elemente und Grundlagen einer sozialen und ökologisch ausgewogenen maritimen Politik für uns definieren. Dazu benötigen wir ein Gesamtkonzept für die norddeutschen Häfen, durch Kooperation, oder nationaler Koordination, einen europäischen Rahmen, die Abwicklung der Verkehrsströme durch intelligente Hinterlandanbindungen, sowie ein Konzept für die Zukunft des Schiffbau zum Erhalt der Werftenstandorte und Sicherung der Arbeitsplätze, bei Konversion der maritimen Rüstungsindustrie in zivilen Spezialschiffbau. Der Seetransport ist der umweltfreundlichste, günstigste und sicherste Verkehrsträger. Doch auch er muss noch umweltverträglicher und energieeffizienter werden. Alles in allem, keine leichte Aufgabe, doch die Maritime Konferenz hat dazu den Grundstein gelegt.

