



WWF

POSITION

D

2013



# KOOPERATION STATT SUBVENTIONSWETTLAUF

Vertiefungen von Elbe und Weser belasten Natur und Steuerzahler

## **Impressum**

Herausgeber: WWF Deutschland

Stand: August 2013

Kontakt: Beatrice Claus/WWF Deutschland: [beatrice.claus@wwf.de](mailto:beatrice.claus@wwf.de)

Redaktion: Andreas Resch; Antje Schuler/WWF Deutschland

Koordination: Antje Schuler/WWF Deutschland

Gestaltung: Thomas Schlembach/WWF Deutschland

Grafiken: [paneema.design](http://paneema.design)/Anita Drbohlav/Graphic & Motion Design

Produktion: Sven Ortmeier/WWF Deutschland

Papier: Circle Offset White (100 % Recyclingpapier)

Druck: Eppler & Buntdruck, Berlin

Der vorliegenden Veröffentlichung liegt die Expertise des Instituts für ökologische Wirtschaftsforschung „Öffentliche Haushalte und Infrastrukturfinanzierung der deutschen Seehäfen und Zufahrten – Kooperation statt Förderung paralleler Infrastrukturen“ von Ulrich Petschow, Sabine Fritz und Kristina Kirschbauer zugrunde.

# Die Ausgangssituation:

---

## Die geplanten Vertiefungen von Elbe und Weser belasten Natur und Steuerzahler

---

Seit jeher stehen Naturschutz und Infrastrukturausbau von Verkehrswegen in einem Spannungsverhältnis. Ganz besonders gilt dies, wenn es um die Flüsse geht, wo nahezu jeder Ausbau einen massiven Eingriff in das jeweilige Ökosystem bedeutet. In Zeiten, in denen einerseits das Bewusstsein für die Notwendigkeit einer nachhaltigen Nutzung von Flüssen und Flussmündungen stetig wächst und andererseits die öffentlichen Etats schrumpfen, muss umso sorgfältiger geprüft werden, ob ein Flussausbau auch tatsächlich notwendig ist. Denn Flüsse und Flussmündungen erfüllen stets eine Doppelfunktion als Wirtschafts- und Lebensraum.

Im Widerspruch hierzu steht – vor dem Hintergrund des gerade eröffneten ersten deutschen Tiefwasserhafens JadeWeserPort (JWP) – der unkoordiniert geplante parallele Ausbau der Zufahrten zu den Seehafenstandorten Hamburg und Bremerhaven. Synergien drohen ungenutzt zu bleiben, unnötige Investitionen des Bundes den Steuerzahler zu belasten. Zudem zeigt sich am Beispiel der Ems, in deren Ästuar aufgrund von mangelndem Sauerstoff über viele Monate im Jahr keine Fische mehr leben können, welche unkalkulierbaren Folgen Flussvertiefungen nach sich ziehen können.

## Erhaltungsmaßnahmen der Bundeswasserstraßen nicht finanziert

---

Offiziell setzt das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) Prioritäten hinsichtlich eines Erhalts von Infrastrukturen gegenüber deren Neubau. Tatsächlich jedoch ist nicht einmal die Finanzierung von Instandhaltungsprojekten „mit vordringlichem Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan gesichert. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung hat festgestellt: **Es fehlen 330 Mio. Euro jährlich für den Erhalt der Bundeswasserstraßen.**

Laut einer Studie (Ordemann 2013) kann eine Kooperation der drei deutschen Seehäfen im Containerverkehr zu einer Stärkung aller Standorte auch ohne erneute Vertiefungen ihrer seewärtigen Zufahrten führen.

Deshalb sagt der WWF: Die geplanten Vertiefungen von Elbe und Weser stellen eine unnötige Schädigung von unter Schutz stehender Natur sowie eine Verschwendung von Steuergeldern dar und gefährden zudem den Erhalt bestehender Infrastrukturen.

# SUBVENTIONSWETTLAUF DER HÄFEN

Weitere 1,3 Mrd. Euro Steuergeld für parallele Hafen-Infrastruktur geplant



Der Jade-Weser-Port erhält die höchsten öffentlichen Subventionen

Wilhelmshaven  
1,2 Mrd.<sup>1</sup>  
+ 100 Mio.<sup>2</sup>  
+ ca. 600 Mio.<sup>3</sup>

1,9 Mrd. €

Hamburg  
170 Mio.<sup>4</sup>  
+ 1 Mrd.<sup>5</sup>  
+ ca. 591 Mio.<sup>6</sup>

1,76 Mrd. €

Bremerhaven  
48 Mio.<sup>7</sup>  
+ 106 Mio.<sup>8</sup>  
+ ca. 125 Mio.<sup>9</sup>

279 Mio. €

**ABER!**  
— droht jedoch, eine Investitionsruine zu werden.

Der Tiefwasserhafen schlug bis Ende Juni 2013 33.000 statt den geplanten 650.000 Containern um – 350 der 400 Mitarbeiter sind in Kurzarbeit.



<sup>1</sup> Baukosten und Hinterlandanbindung JadeWeserPort – davon Suprastruktur 350 Mio. Euro (privat finanziert), <sup>2</sup> Unterhalt Fahrrinne Jade (1998–2012), <sup>3</sup> Geplante Hinterlandanbindung, <sup>4</sup> Kosten Elbvertiefung 1999, <sup>5</sup> Unterhalt Fahrrinne Elbe (1998–2012), <sup>6</sup> Geplante Ausbaukosten (Elbvertiefung), <sup>7</sup> Kosten Weservertiefung 1999, <sup>8</sup> Unterhalt Fahrrinne Weser (1998–2008), <sup>9</sup> Geplante Ausbaukosten (Außenweservertiefung)

## Hohe Investitionskosten aufgrund von parallelem Infrastrukturausbau

---

Zwischen 1998 und 2008/12 wurden vom Bund und den Ländern Bremen bzw. Hamburg 106 Mio. respektive 1 Mrd. Euro für Maßnahmen allein zur Unterhaltung der Fahrwassertiefe von Weser und Elbe bereitgestellt. Für die Kosten der Elbvertiefung 1999 kamen der Bund und die Freie und Hansestadt Hamburg mit gemeinsam rund 170 Mio. Euro auf. Zudem übernahm der Bund anteilig 48 Mio. Euro für die letzte Vertiefung der Außenweser.

Die Ausgaben für die geplanten weiteren Vertiefungen von Elbe und Weser würden sich nach bisherigem Stand auf 550 bis 600 Mio. Euro für die Elb- sowie ca. 125 Mio. Euro für die Weservertiefung belaufen. 56 % der Kosten für die Elbvertiefung und 62 % der Ausgaben für die Weservertiefung trägt dabei der Bund.

**Ein Verzicht auf die geplanten Vertiefungen würde einen Gesamtbetrag von insgesamt bis zu 570 Mio. Euro an Steuergeldern freisetzen, der dann für dringlichere Infrastrukturprojekte zur Verfügung stünde.**

## JadeWeserPort droht zur Investitionsruine zu werden

---

Der Bau des 2012 eingeweihten Tiefwasserhafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven wurde 2000 von den drei Anrainerländern Hamburg, Bremen und Niedersachsen gemeinsam beschlossen. Zwei Jahre später scherte Hamburg aus. Bislang belaufen sich die Kosten für Planung und Bau des JWP auf 1,2 Mrd. Euro. Weitere 600 Mio. Euro sind für die Zukunft eingeplant. Zudem wurden zwischen 1998 und 2012 100 Mio. Euro für die Unterhaltung des Jadefahrwassers bereitgestellt. Doch schon ein Jahr nach seiner Eröffnung droht der JWP aufgrund der Konkurrenz zu Hamburg und Bremerhaven zur Investitionsruine zu werden.

Aufgrund mangelnder Auslastung mussten bereits 350 der 400 Eurogate-Mitarbeiter/innen am JadeWeserPort in Kurzarbeit geschickt werden. Und ein Ende der Flaute ist nicht in Sicht. So wurden in der ersten Jahreshälfte 2013 lediglich 33.000 Container (statt der anvisierten 650.000) umgeschlagen. Die Kapazitätsgrenze für diesen Zeitraum liegt bei etwa 1,35 Mio. Containern, also dem mehr als 40-Fachen.

# KOSTEN DER GEPLANTEN ELB- UND WESERVERTIEFUNG

## ERHALT VOR NEUBAU

— 330 Mio. Euro fehlen  
jährlich allein für den Erhalt  
der Bundeswasserstraßen

Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaft (DIW)



Bremerhaven  
48 Mio.<sup>1</sup>  
+ 106 Mio.<sup>2</sup>  
+ ca. 125 Mio.<sup>3</sup>

279 Mio. €

Hamburg  
170 Mio.<sup>4</sup>  
+ 1 Mrd.<sup>5</sup>  
+ ca. 591 Mio.<sup>6</sup>

1,76 Mrd. €

### Außenweservertiefung

### Elbvertiefung

	Bund	Länder	Weitere	Bund	Hamburg
Bau	28 Mio.			248 Mio.	175 Mio.
Erhöhung der Unterhaltungskosten (Summe für 15 Jahre)	47 Mio.	–	–	30,5 Mio. bis 76 Mio.	–
Finanzieller Ausgleich für die Folgen	2,5 Mio.	42,5 Mio.	5 Mio.	9 Mio.	83 Mio.
<b>Gesamtkosten</b>	<b>77,5 Mio.</b>	<b>42,5 Mio.</b>	<b>5 Mio.</b>	<b>287,5 Mio. bis 333 Mio.</b>	<b>258 Mio.</b>
<b>Summe</b>	<b>125 Mio. €</b>			<b>545,5–591 Mio. €</b>	

Die in der Diskussion befindliche Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen des BMVBS zeigt, dass es noch erhebliche Einsparpotentiale beim Erhalt der Infrastruktur gibt.

[www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Wasser/reform-wasser-schifffahrtsverwaltung-karte.html?linkToOverview=js](http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Wasser/reform-wasser-schifffahrtsverwaltung-karte.html?linkToOverview=js)

<sup>1</sup> Kosten Weservertiefung 1999, <sup>2</sup> Unterhalt Fahrrinne Weser (1998–2008), <sup>3</sup> Geplante Ausbaurkosten (Außenweservertiefung), <sup>4</sup> Kosten Elbvertiefung 1999, <sup>5</sup> Unterhalt Fahrrinne Elbe (1998–2012), <sup>6</sup> Geplante Ausbaurkosten (Elbvertiefung)

## Subventionswettlauf geht zulasten des Steuerzahlers

---

Seit Jahren befinden sich die Länder Hamburg, Bremen und Niedersachsen in einem Subventionswettstreit für ihre Häfen. Dabei würden auch Hamburg und Bremerhaven von der Lage des näher an Osteuropa und Großbritannien situierten Tiefwasserhafens JWP mit seiner seewärtigen Zufahrt von 18 Metern Tiefe profitieren.

Stattdessen droht der JWP ein Jahr nach seiner Eröffnung zum Pleitefall zu werden, während zeitgleich in Hamburg und Bremerhaven Vertiefungen der eigenen seewärtigen Zufahrten geplant sind.

Erneute Investitionen in Höhe von 1,3 Mrd. Euro für die drei Hafenstandorte sind die Folge – ohne dass zuvor eine länderübergreifende Kosten-Nutzen-Abwägung getroffen worden wäre. Die so entstehenden Kosten zahlt der Steuerzahler.

## Eine Alternative zu den Flussvertiefungen: die Hafenkooperation

---

Eine aktuelle Studie zeigt: Eine Kooperation der Häfen in Hamburg und Bremerhaven mit dem JadeWeserPort würde den Hafenstandort Deutschland gegenüber der Konkurrenz in Rotterdam und Antwerpen stärken. Auch ohne die Vertiefung der Flussmündungen von Elbe und Weser würden davon alle deutschen Seehäfen profitieren.

Das von Professor Dr. Frank Ordemann entwickelte Szenario sieht eine Profilierung des JWP als Transshipmenthafen vor, also als Umschlagplatz für Container von großen auf kleinere Frachtschiffe. Ziel einer Hafenkooperation muss es sein, dass die aus Asien kommenden Schiffe zuerst den JadeWeserPort anlaufen und nicht, wie bisher die Regel, Rotterdam oder Antwerpen.

In Kooperation mit dem JWP könnten Hamburg und Bremerhaven so den zukünftigen Tiefgangsrestriktionen für die weltgrößten Containerschiffe begegnen. Durch die Abgabe der Transshipmentcontainer im JWP könnten die Schiffe dann mit weniger Tiefgang die Elbe befahren.

## Erhalt statt Neubau: die notwendige Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals

---

Die durch eine Hafenkooperation frei gewordenen finanziellen Mittel könnten in eine Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals, der verkehrsreichsten künstlichen Wasserstraße der Welt, fließen. Ein Projekt also, dessen Notwendigkeit außer Frage steht, dessen Realisierung jedoch aufgrund von Unterfinanzierung weiterhin ungeklärt ist. Selbst Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer stellt die Finanzierung inzwischen infrage. Und das, obwohl es durch veraltete Schleusensysteme immer wieder zu Sperrungen kommt, die eine vernünftige Auslastung so gut wie unmöglich machen. Die Bundesregierung geht von Kosten von mehr als 1 Mrd. Euro für die Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen und weiteren 375 Mio. Euro für den Bau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel aus.

Die in der Diskussion befindliche Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen des BMVBS zeigt, dass es noch erhebliche Einsparpotentiale beim Erhalt der Infrastruktur gibt.

*[www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Wasser/reform-wasser-schifffahrtsverwaltung-karte.html?linkToOverview=js](http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Wasser/reform-wasser-schifffahrtsverwaltung-karte.html?linkToOverview=js)*



# Die Lösung:

---

## Nachhaltig investieren und kooperieren

---

Deutschland kann sich den unkoordinierten Ausbau von drei konkurrierenden Hafenstandorten nicht leisten – weder ökologisch noch ökonomisch. Der Subventionswettbewerb der deutschen Seehäfen geht zulasten der Steuerzahler, die geplanten Vertiefungen der Naturschutzgebiete Elbe und Weser bergen ökologisch unwägbare Risiken. Zudem verstoßen sie gegen europäische Regelungen wie etwa die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie.

Mit dem Szenario einer Seehafenkooperation steht eine Alternative zum singulären Hafenausbau bereit. Durch eine Seehafenkooperation könnten wertvolle Ökosysteme geschützt und rund 570 Mio. Euro Steuergelder gespart werden. Bereits bestehende Strukturen könnten damit gesichert und alle drei deutschen Seehäfen im internationalen Wettbewerb gestärkt werden.

*[www.wwf.de/hafenkooperation](http://www.wwf.de/hafenkooperation)*

# Der WWF Deutschland fordert:

---

Die Länder Hamburg, Bremen und Niedersachsen sollten das vorliegende Szenario einer Seehafenkooperation ernsthaft prüfen.

Das Bundesverkehrsministerium sollte die europäischen Naturschutzgebiete respektieren und auf eine Vertiefung der Flussmündungen von Elbe und Weser verzichten.

Die für den Bund durch den Verzicht frei werdenden 343 Mio. Euro sollten in ökologisch und ökonomisch sinnvolle Infrastrukturmaßnahmen wie die dringend notwendige Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals investiert werden.

Hafenbetreiber und Logistiker, Reedereien und Politiker sollten sich an einer neuen Debatte über Chancen und Ausgestaltung einer Seehafenkooperation beteiligen.

## **Aktionsbündnis Lebendige Tideelbe**

WWF, NABU und BUND halten im Aktionsbündnis Lebendige Tideelbe gemeinsam gegen die Elbvertiefung – und setzen sich für eine Hafenkooperation ein.

*[www.lebendige-tideelbe.de](http://www.lebendige-tideelbe.de)*



100%  
RECYCLED



**Unser Ziel**

Wir wollen die weltweite Zerstörung der Natur und Umwelt stoppen und eine Zukunft gestalten, in der Mensch und Natur in Einklang miteinander leben.

[wwf.de](http://wwf.de) | [info@wwf.de](mailto:info@wwf.de)

**WWF Deutschland**

Reinhardtstr. 14  
10117 Berlin | Germany

Tel. +49 30 311 777-0  
Fax +49 30 311 777-199