



WWF

POSITION

D

2013



KOOPERATION VERTIEFEN

Ökologische und ökonomische Alternative zur Vertiefung von Elbe und Weser

Impressum

Herausgeber: WWF Deutschland

Stand: Juni 2013

Kontakt: Beatrice Claus/WWF Deutschland: beatrice.claus@wwf.de

Redaktion: Christiane Weihe/wortspektrum; Antje Schuler/WWF; Thomas Köberich/WWF

Koordination: Antje Schuler/WWF

Gestaltung: Thomas Schlembach/WWF

Grafiken: paneema design/Anita Drbohlav/Graphic & Motion Design

Titel: www.BordeauxPaquebots.com

Produktion: Sven Ortmeier/WWF

Papier: Circle Offset white, 100% Recyclingpapier

Druck: Eppler & Buntdruck, Berlin

Der vorliegenden Veröffentlichung liegt die Studie „Szenario für eine Seehafenkooperation im Bereich des Containerverkehrs“ von Prof. Dr. Frank Ordemann zugrunde.
www.wwf.de/hafenkooperation

Wo wir stehen: die Ausgangslage

Wertvolle Ökosysteme sind bereits in schlechtem Zustand

Ästulare sind wertvolle Ökosysteme. Vier solcher von Ebbe und Flut beeinflussten Mündungen großer Flüsse ins Wattenmeer gibt es hierzulande. Zwar stehen sie unter europäischem Naturschutz, doch Flussausbauten und Eindeichungen gefährden ihre biologische Vielfalt. Die Folgen sind dramatisch: Im Ästuar der Ems beispielsweise leben aufgrund des niedrigen Sauerstoffgehalts und hoher Schlickbelastung über viele Monate im Jahr keine Fische mehr.

Weitere Vertiefungen der Flussmündungen von Elbe und Weser – beide schon heute in ökologisch schlechtem Zustand – sind ein unkalkulierbares Risiko für die Natur. Die Flüsse sind unter anderem von zunehmenden Sauerstoffproblemen sowie der Zerstörung von Süßwasserbereichen bedroht. Die Vertiefungen sind ökologisch nicht zu verantworten. Und sie verstoßen nicht zuletzt gegen europäische Regelungen wie Flora-Fauna-Habitat-, Vogelschutz- und Wasserrahmenrichtlinie.

Das Beispiel der Ems zeigt, welche schwerwiegenden Folgen Flussausbauten haben können. Die ökologische Situation in den deutschen Ästuaren darf nicht weiter beschädigt, sie muss verbessert werden.

Eine schwierige Situation für die Wirtschaft

Hamburg, Bremen und Niedersachsen hatten schon im Jahr 2000 das Ende der Hafenkonzurrenz verkündet – Hintergrund war der Bau eines gemeinsamen Tiefwasserhafens, des JadeWeserPorts (JWP). Die drei Länder unterschrieben einen Kooperationsvertrag, doch Hamburg stieg bereits 2002 wieder aus. Hamburg und Bremerhaven haben darüber hinaus die Vertiefung von Elbe und Weser beantragt, damit diese von den weltgrößten Containerschiffen befahren werden können. Die drei deutschen Seehäfen konkurrieren heute um den Anlauf derselben Containerschiffe.

Für den JadeWeserPort hat dies fatale Folgen: Er wird von den weltgrößten Containerschiffen meist ausgelassen. Erst im September 2012 in Betrieb gegangen, musste am JWP aufgrund des fehlenden Containerumschlags bereits 2013 Kurzarbeit angemeldet werden. Der 650 Millionen Euro teure Tiefwasserhafen droht zur Wirtschaftsruine zu werden.

Containerumschlag und Tiefgang der Häfen in Deutschland – in Relation zu Rotterdam und Antwerpen, im Jahr 2012



Legende:

📍 Häfen

TEU Standardcontainer in 2012 (TEU = Twenty foot Equivalent Unit)

↓ Maximaler Tiefgang der Hafenzufahrt (tideunabhängig)

* Im Zeitraum 21.09.2012–31.03.2013

Quellen: www.eurogate.de, www.hafen-hamburg.de, www.portofrotterdam.com, www.portofantwerp.com

Verhärtete Fronten – unzureichende Mittel für die maritime Infrastruktur

Die Debatte ist festgefahren, die Fronten sind verhärtet. Während Hamburg und Bremerhaven auf den Vertiefungen beharren, setzen sich Naturschützer und Umweltverbände, Anrainer und Gemeinden für den Schutz der Flussmündungen ein.

Im Mai 2013 wurde vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig über die Klage des BUND gegen die Vertiefung der Weser verhandelt. Im Juli soll das Urteil verkündet werden. Voraussichtlich noch im Jahr 2013 verhandelt das Bundesverwaltungsgericht zudem über die Klage von BUND, NABU und WWF gegen die Elbvertiefung.

Darüber hinaus darf eines nicht vergessen werden: In anderen Projekten, die für die gesamte Schifffahrt von hoher Bedeutung sind, bestehen Finanzierungslücken – so bei der dringenden Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals. Die hohen Investitionen, die derzeit für die Vertiefungen vorgesehen sind, könnten in anderen Bereichen der maritimen Infrastruktur sinnvoll genutzt werden und dem Hafenstandort Deutschland direkt zugute kommen.

Impulse für die Debatte

Der WWF Deutschland will wertvollen Lebensraum schützen und verhindern, dass in Deutschland neben der Ems ein zweites Ästuar kippt. Gleichzeitig wollen wir Natur und Wirtschaft in Einklang bringen. Daher haben wir die Studie zur Seehafenkooperation im Containerverkehr in Auftrag gegeben. Diese Analyse des Logistikexperten Prof. Ordemann soll neue Impulse in die festgefahrenen Debatte bringen. Sein Szenario zeigt: Es gibt eine Alternative zur Stärkung des Hafenstandorts Deutschland. Eine Alternative, für die es keine Flussvertiefungen braucht.

Ziel des Szenarios ist es, die Anlaufreihenfolge der Häfen in Nordeuropa zugunsten Deutschlands zu verändern

(hier am Beispiel des Imports)

Vom JWP aus liegen die Kosten für den Containertransport nach Großbritannien deutlich unter den Kosten für den Transport ausgehend vom Hamburger Hafen.

Container aus Asien, die für die baltische Region bestimmt sind, erreichen ihren Empfänger zwei Tage schneller, als dies heute über Hamburg möglich ist.

von Asien nach Europa

Felixstowe

Rotterdam

Antwerpen

Wilhelms-
haven

Bremerhaven

Hamburg

Reedereien können über Hamburg und Bremerhaven ihre Ware schneller ans Ziel bringen.

JadeWeserPort = „erster Löschhafen“ = Zeit- und Kostenvorteile

Im Szenario wird der JadeWeserPort als Transshipmenthafen Deutschlands positioniert — mit dem Ziel, „erster Löschhafen“ in Europa für aus Asien kommende Containerschiffe zu sein. Dies stärkt die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland — und macht Vertiefungen der Flussmündungen von Elbe und Weser überflüssig.

Legende:



Häfen

Großes Containerschiff

Feederschiff

Die Seehafenkooperation: das Szenario

Im Auftrag des WWF Deutschland hat der Logistikexperte Prof. Dr. Frank Ordemann ein Szenario für eine Seehafenkooperation entworfen. Dieses zeigt eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Alternative zu den geplanten Flussvertiefungen von Elbe und Weser.

Das Szenario von Prof. Ordemann sieht eine Kooperation der Häfen Hamburg und Bremerhaven mit dem JadeWeserPort (JWP) in Wilhelmshaven vor. Dieser Tiefwasserhafen soll konsequent als Transshipmenthafen profiliert werden, also als Containerumschlagplatz von großen auf kleinere Frachtschiffe. Dadurch könnte sich die Reihenfolge ändern, in der aus Asien kommende Containerschiffe die europäischen Häfen anlaufen. Der JadeWeserPort könnte zum „ersten Löschhafen“ werden. Der konzentriert angelegte Tiefwasserhafen bietet durch seine Lage, schnellere Abfertigung der Container und weniger Umstauvorgänge für die Reeder Zeit- und Kostenvorteile: Container aus Asien, die etwa für die baltische Region bestimmt sind, könnten über den JWP ihren Empfänger zwei Tage schneller erreichen, als es derzeit über Hamburg möglich ist. Wird Rotterdam nicht zuerst angelaufen, können die Reedereien über Hamburg und Bremerhaven ihre Waren schneller ans Ziel bringen – in die Metropolregionen oder ins Hinterland. Was die Kosten anbelangt, profitieren die Reedereien von der Zeitersparnis, auch hinsichtlich des Transshipments nach Großbritannien. Die Kosten für den Transport über den JWP liegen hier deutlich unter denen des Hamburger Hafens. Zwar besitzt Rotterdam nach wie vor einen leichten Kostenvorteil, der aber mit einer Seehafenkooperation besser verwunden werden kann.

Mit weniger Tiefgang – also mit weniger Fracht nach dem Löschen der Transshipmentcontainer in Wilhelmshaven – können die weltgrößten Containerschiffe weiterhin problemlos Richtung Hamburg und Bremerhaven steuern. Die finanziellen Nachteile, die den Reedereien durch ein zusätzliches Anlaufen des JWP entstehen, schätzt Prof. Ordemann mit einer strategisch durchdachten Hafenkooperation – ausgehandelt von den Kooperationspartnern und flankiert von politischen Rahmenbedingungen – als eher gering ein. Hamburg und Bremerhaven könnten den Verzicht aufs Transshipment zudem durch qualitatives Wachstum ausgleichen. In der Gesamtbetrachtung stärkt das Szenario den Hafenstandort Deutschland. Darüber hinaus profitieren Elbe und Weser von einem Verzicht auf weitere Vertiefungen.

Vollständige Studie unter: www.wwf.de/hafenkooperation

Gestärkte Standorte, modernisierte Infrastruktur: die Vorteile

Eine Seehafenkooperation stärkt den gesamten Hafenstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb mit Rotterdam und Amsterdam

Wird der JadeWeserPort (JWP) zum ersten Löschhafen für aus Asien kommende Containerschiffe, profitieren auch die Standorte Hamburg und Bremerhaven. Gründe: Die Kunden im Hinterland würden schneller bedient. Dies stärkt die Wettbewerbsposition gegenüber Rotterdam und Antwerpen. Durch eine Kooperation mit dem Tiefwasserhafen können sie den zukünftigen Tiefgangsrestriktionen für die weltgrößten Containerschiffe begegnen.

Der Standort Deutschland profitiert von einem zentralen Transshipmenthafen — dem JadeWeserPort

Zu wenig Containerumschlag und Kurzarbeit: Die Zukunft des JadeWeserPorts sieht heute düster aus. Die hier investierten Gelder müssen jedoch nicht verloren gegeben werden, sie lassen sich sinnvoll einsetzen – durch eine Positionierung des JWP als deutscher Transshipmenthafen. An diesem Tiefwasserhafen können Schiffe mit 18 Meter Tiefgang abgefertigt werden. Geht es mit dem JadeWeserPort wirtschaftlich aufwärts, profitiert davon eine strukturschwache Gegend.

Hamburg und Bremerhaven bleiben international gefragte Containerhäfen

Viele Jahrzehnte dauert nun schon der Wettlauf zwischen nicht enden wollender Schiffgrößenentwicklung und darauffolgender Vertiefung der Flussmündungen von Elbe und Weser. Und ein Ende scheint nicht in Sicht. Auch die geplanten Vertiefungen reichen nicht aus, um den weltgrößten Containerschiffen vollbeladen Zugang zu den Häfen in Hamburg und Bremerhaven zu bieten. Die Kooperation mit dem JadeWeserPort bietet die Chance, dass die großen Containerschiffe mit weniger Ladung und daher weniger Tiefgang die Häfen in Hamburg und Bremerhaven – nach einem Abladen der Transshipmentcontainer in Wilhelmshaven – anfahren können. Bei dieser Aufgabenverteilung bleiben Hamburg und Bremerhaven trotz begrenzter Flächen und auch ohne weitere Flussvertiefungen international gefragte Containerhäfen.

Da die prognostizierte Zunahme im Containerumschlag für die nächsten zehn Jahre deutlich über dem heutigen Transshipmentanteil liegen wird, werden die Containerumschläge in Hamburg und Bremerhaven selbst bei einer Abgabe des Transshipmentsegments weiter wachsen, nur langsamer.

Kostenanalysen des Logistikexperten Prof. Ordemann kommen außerdem zu dem Ergebnis, dass die großen Containerschiffe Hamburg aus rein ökonomischen Gründen zukünftig weiterhin anfahren werden, selbst ohne eine weitere Vertiefung der Elbe.

Hamburg und Bremerhaven können pro Container mehr Wertschöpfung erzielen

Der Verzicht aufs Transshipment eröffnet für Hamburg und Bremerhaven darüber hinaus – auch vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums im Containerumschlag – Chancen für qualitatives Wachstum. Können doch die beiden Häfen pro Container mehr Wertschöpfung erzielen, als das beim Transshipment möglich ist. Dienstleistungen etwa im Bereich des Ver- und Umpackens von Gütern sowie der Warendistribution sind sinnvolle Optionen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung der Seehäfen in Hamburg und Bremerhaven. Sie lohnen sich auch mit Blick auf die begrenzten Flächen.

Die notwendigen Mittel für dringende Infrastrukturprojekte werden frei

Vorteile bietet die Hafenkooperation auch mit Blick auf Infrastrukturprojekte, die derzeit unterfinanziert sind. Denn ein Verzicht auf die Vertiefung der Flussmündungen setzt 750 Millionen Euro Steuergelder frei, die an anderer Stelle dringend benötigt werden und sinnvoll genutzt werden könnten. So empfiehlt Prof. Ordemann, diese Mittel in dringende Projekte wie etwa die Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals oder die Erneuerung der veralteten Schleuse bei Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal zu investieren.

Eine gute Lösung: die Hafenkooperation

Der Subventionswettbewerb der deutschen Seehäfen sowie die weiteren Vertiefungen von Elbe und Weser gehen zu Lasten der Natur und des Steuerzahlers. Durch eine Kooperation der Hafenstandorte können jedoch wertvolle Ökosysteme geschützt, Steuergelder gespart und die Häfen im internationalen Wettbewerb gestärkt werden.

Der WWF Deutschland fordert:

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

Das Bundesverkehrsministerium sollte die europäischen Naturschutzgebiete respektieren und auf die Vertiefung der Flussmündungen von Elbe und Weser verzichten. Es sollte den Investitionsrahmenplan zur Finanzierung des Bundesverkehrswegeplans prüfen. Darüber hinaus sollte das Bundesverkehrsministerium die durch einen Verzicht auf die Vertiefungen frei werdenden Mittel in ökonomisch und ökologisch sinnvollere Infrastrukturmaßnahmen wie die Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals investieren.

Die Hafen- und Terminalbetreiber sollten die Rahmenbedingungen gemeinsam so gestalten, dass es für die Reedereien attraktiv ist, Transshipmentcontainer am JadeWeserPort umzuschlagen und ihre Anlaufreihenfolge zugunsten des Hafenstandorts Deutschland zu ändern.

Die Länder Hamburg, Bremen und Niedersachsen sollten die abgebrochene Seehafenkooperation wieder aufnehmen. Sie sollten das hier vorgeschlagene Szenario ernsthaft prüfen und als Beginn einer Debatte sowie einer Suche nach Kooperationsmöglichkeiten nutzen.

Die Hafenkooperation ist eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Alternative. Für ihre Realisierung braucht es die Zusammenarbeit aller Beteiligten!

www.wwf.de/hafenkooperation

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 | info@wwf.de

WWF Deutschland

Reinhardtstr. 14
10117 Berlin | Germany

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