



Förderkreis »Rettet die Elbe« e.V.



Offener Brief

An
Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

18. Dezember 2007

Gesamtkonzept für die deutschen Nordseehäfen

Sehr geehrter Herr Minister Tiefensee,

Sie haben im Sommer dieses Jahres in Otterndorf bei Cuxhaven ein »Gesamtkonzept für die deutschen Nordseehäfen« angekündigt. Dieser plakative Ansatz kommt unseren schon lange gehegten Vorstellungen einer überregional gebündelten Infrastruktur- und Hafenspolitik entgegen. Wir versprechen uns davon eine sowohl ökologisch als auch volkswirtschaftlich optimierte Herangehensweise an die Lösung von Infrastrukturaufgaben.

Mit Genugtuung nehmen wir darüber hinaus zur Kenntnis, dass Sie die Statistik der so genannten »Elbe-Vertiefungsgegner« als neue Fakten für das laufende Planfeststellungsverfahren werten. Zurückhaltender beurteilen wir allerdings die in Ihrem Hause vorgesehene Erarbeitung eines Konzeptes, das die Rolle und Entwicklung sowohl von Hamburg und Bremerhaven als auch des künftigen Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven darstellen soll. Mit Skepsis betrachten wir zudem Ihre Aufforderung an die Adresse Hamburgs, sich am geplanten Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven zu beteiligen.

Die Gründe:

Solange es in der Nordrange keine nennenswerten Tiefwasserhäfen gibt, werden die Reeder auch keine Schiffe bauen, die – außer Rotterdam – die anderen Häfen der Nordrange tiefgangsbedingt nicht anlaufen können. Umgekehrt könnte die Inbetriebnahme eines Container-Terminals in Wilhelmshaven andere Häfen dazu zwingen, einen Teil ihrer knappen Steuermittel zu Lasten der Umwelt mit der Vertiefung ihrer seewärtigen Zufahrten zu verpulvern. Wir bitten Sie dabei zu bedenken, dass die Festschreibung des deutschen Tiefwasserhafenkonzepts durch Ihr Haus anderen Nordrangehäfen eine Nachrüstung aufzwingen könnte.

Dies erscheint uns schon deshalb als unverhältnismäßig, weil die See-Transportkosten beispielsweise zwischen Ostasien und der Nordrange im Verhältnis zum Weitertransport ins Hinterland nur 20 Prozent betragen sollen. In diesen Kosten sind die öffentlichen Infrastrukturaufwendungen für den Fahrwasser- und Hafenausbau für einige überdimensionierte Groß-Containerschiffe aber nicht enthalten.

Mensch, Natur und Staatshaushalte müssten also nicht nur in Deutschland für eine Partialoptimierung der Transportkette zu Gunsten der Reeder die Zeche zahlen. Für uns bleibt es unverständlich, welcher volkswirtschaftliche Nutzen darin liegen soll, derart spottbillige Übersee-Transportkosten auch noch mit öffentlichen Geldern für Fahrwasservertiefungen und Hafenausbau zu Gunsten einer Hand voll Reeder mit einigen überdimensionierten Containerschiffen zu subventionieren.

Darüber hinaus bitten wir Sie zu bedenken, dass bei Zugrundelegung der gegenwärtigen zweistelligen Zuwachsraten im Hafenumschlag die Grenzen der Ausbaupkapazitäten der Container-Terminals in Bremerhaven und Hamburg schon im nächsten Jahrzehnt erreicht sein müssten. Die Inbetriebnahme des Wilhelmshavener Terminals hätte nur eine kurze Fristverlängerung zur Folge, denn die dortige Umschlagkapazität wird mit jährlich 2,7 Millionen TEU angegeben. Und entgegen dem von interessierter Seite verbreiteten Eindruck ist der geplante JadeWeserPort – eingezwängt zwischen einer Kohleumschlaganlage und den Umschlaganlagen einer Raffinerie – kaum noch ausbaufähig. Insgesamt stehen einem Terminalausbau fünf Umschlaganlagen mit zwölf Schiffsliegeplätzen im Wege. Ein weitere Umschlaganlage für die Anlandung von Flüssigerdgas ist genehmigt – mit dem Bau soll laut Pressemeldungen im nächsten Jahr begonnen werden.

Es ist unserer Auffassung nach höchste Zeit, sich damit zu befassen, wie der containerisierte Güterstrom nach Ausschöpfung der Ausbau- und Umschlagkapazitäten an der Deutschen Bucht organisiert werden soll. Und wir wissen uns da einig mit den Klima- und Meeresforschern:

Im Rahmen einer Klimaschutzkonferenz Ende August in Wilhelmshaven wurde von einem Meeresforscher geäußert, der immer schnellere Anstieg des Meeresspiegels in allen Bereichen zwingt auch zu futuristischen Überlegungen. Beispielsweise könne ein künstlicher Schwimmhafen in der Nordsee eine Antwort auf höhere Wasserstände in der Deutschen Bucht sein; dieser verankerte Offshore-Hafen würde dann zentraler Umschlagpunkt für große und kleine Schiffe. Der JadeWeserPort sei mit Blick auf den Klimawandel eine Planung in die falsche Richtung.

Schon vor Jahren wurden von Umweltverbänden Überlegungen über den künftigen Containerumschlag in der Nordsee angestellt: Unter anderem ist dabei ein Wechsel zum so genannten »Containerbarge-Carrier« vorgeschlagen worden: Dieses Schwimmdockschiff könnte mehrere seetüchtige Containerbargen transportieren, die vor der Küste ausgedockt und, mit Schubschleppern hydraulisch verkoppelt, zu einer größeren Auswahl an Bestimmungshäfen bugsiert würden. Von der »Japan Container Association« ist ein solches 12.000 TEU tragendes Transportsystem, verteilt auf sechs Bargen à 2.000 TEU, bereits im Jahre 1997 vorgestellt worden.

Die dafür erforderlichen Technologien sind vorhanden: So gibt es Erfahrungen mit Dockschiffen im Überseeverkehr – bestückt mit Binnenschiffen für den Transport in Binnengewässern. Auch der Überseetransport von Ladungsgütern in Bargen mit hydraulisch angekoppeltem Schubschlepper als Antrieb wird seit Jahren praktiziert. Es gilt also nur, diese beiden Technologien zusammenzuführen und in größere, Transportkosten optimierende Schiffsgrößen umzusetzen.

Die Vorteile kämen vielen zu Gute: Den

- Reedern, die Hafен- und Betriebskosten sparen;
- Großhäfen, deren Aufnahme- und Ablaufkapazitäten zu erschöpfen drohen;
- mittelgroßen Häfen in Nord- und Ostsee, die wegen der neuen Nachfrage keine Hafенbecken mehr verfallen lassen oder zuschütten müssen;
- öffentlichen Haushalten, die, statt Kapitalvernichtung betreiben zu müssen, lediglich vorhandene Hafenanlagen zu ertüchtigen brauchen;
- Menschen einschließlich der Hafенbeschäftigten, die nicht mehr einer in die Sackgasse führenden Tiefwasserhafен-Strategie zum Opfer fallen sowie den – Naturressourcen, deren Verbrauch durch Beschränkung auf die Unterhaltung der bereits vorhandenen Infrastruktur gebremst wird.

Wir würden es begrüßen, wenn Sie, Herr Minister Tiefensee, solche durchaus futuristischen Szenarien in die versprochene Entwicklung Ihres Gesamtkonzeptes für die deutschen Nordseehäfen einbeziehen würden. Denn Ihr Konzept wird langfristige Auswirkungen haben – und die Zukunft rückt rasch näher.

Mit freundlichen Grüßen

Nadja Ziebarth für:

Aktionskonferenz Nordsee e. V. (AKN)

Nadja Ziebarth

Förderkreis »Rettet die Elbe« e. V. (RdE)

Herbert Nix

Schutzgemeinschaft Jade Region e. V. (SJR)

Jochen Martin

Aktionskonferenz Nordsee e. V. (AKN) Nadja Ziebarth Kreuzstraße 61 28203 Bremen Telefon 0421 – 78931 info@aknev.org	Förderkreis »Rettet die Elbe« e. V. (RdE) Herbert Nix Nernstweg 22 22765 Hamburg Telefon 040 – 393001 foerderkreis@rettet-die-elbe.de	Schutzgemeinschaft Jade Region e. V. (SJR) Jochen Martin Schulstraße 115 26384 Wilhelmshaven Telefon 04421 – 34734 martin.jochen@t-online.de
---	---	--