

Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen
c/o Brunsbüttel Ports GmbH | Elbehafen | 25541 Brunsbüttel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Europaausschuss
Düsternbrooker Weg 70

24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/878

Gesamtverband
Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V.

c/o Brunsbüttel Ports GmbH
Elbehafen
25541 Brunsbüttel

Telefon 04852/884-35
Telefax 04852/884-26
E-Mail c.lorleberg@schrammgroup.de
www.haefen-sh.de
www.haefen-sh.de

Geschäftsführer:
Carsten Lorleberg

Brunsbüttel, den 28.02.2013

Stellungnahme zu den Anträgen „Blaues Wachstum“

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchten wir uns für die Möglichkeit bedanken eine Stellungnahme zu den Anträgen „Blaues Wachstum – marines und maritimes Wachstum – Chance für Schleswig-Holstein“ und „Blaues Wachstum – Zukunft Meer“ abgeben zu dürfen.

Schleswig-Holstein ist das einzige Bundesland mit direktem Zugang zu zwei Meeren und stellt somit eine maritime Logistikkdrehschleife für Norddeutschland und den nord- und osteuropäischen Raum dar. Insbesondere für den skandinavischen und baltischen Wirtschaftsraum sind die schleswig-holsteinischen Häfen ein wichtiges Bindeglied.

Im Jahr 2012 wurden insgesamt mehr als 50 Millionen Tonnen Ladung in den schleswig-holsteinischen Häfen umgeschlagen sowie rund 15 Millionen Passagiere befördert. Nur die Hafenstandorte Hamburg und Bremen konnten in Deutschland mehr Ladung aufweisen. Dies unterstreicht die Bedeutung der maritimen Wirtschaft in Deutschlands nördlichstem Bundesland. Deswegen begrüßen wir es sehr, dass die maritime Politik verstärkt in den politischen Fokus gerückt werden soll.

Quer durch Schleswig-Holstein verläuft mit dem Nord-Ostsee Kanal die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt. Über den Nord-Ostsee-Kanal wurden im Jahr 2013 mehr als 100 Millionen Tonnen Güter transportiert. Diese Zahl alleine zeigt die enorme Bedeutung des Kanals für die Seeschifffahrt. Jedoch ist der Nord-Ostsee Kanal nicht nur als Transitwasserstraße von Bedeutung. Entlang des Kanals sind eine Vielzahl von Wirtschaftsunternehmen angesiedelt, die auf die dauerhafte Funktionalität der

Vorstand:
Frank Schnabel, Brunsbüttel Ports GmbH (Vorsitzender)
Dr. Dirk Claus, SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG (stv. Vors.)
Volker Zander, Wilhelm E.F. Schmid GmbH
Heinrich Beckmann, Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
Jürgen F. Jensen, Christian Jürgensen Brink & Wölfel GmbH, Flensburg
Ulrich Koch, Hafenbetrieb der Stadt Wyk auf Föhr

Bankverbindung:
Commerzbank
Filiale Brunsbüttel
Bankleitzahl: 218 413 28
Konto-Nr.: 3862711

Schleusenkammern angewiesen sind. Beispielhaft ist hier der Chemcoast Park Brunsbüttel mit Großunternehmen wie Bayer, Yara und Total zu nennen. Um die Funktionalität der Schleusen zu gewährleisten, muss der Neubau der 5. Schleusenammer in Brunsbüttel und die darauf folgende Sanierung der bestehenden Schleusenammer schnellstmöglich umgesetzt werden. Auch die Begradigung der Oststrecke ist mittelfristig umzusetzen.

Eine Grundvoraussetzung die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenstandorte zu sichern und zu stärken sind leistungsfähige Hinterlandanbindungen. Insbesondere der Weiterbau der A20 inklusive westliche Elbquerung bei Glückstadt ist für gesamt Norddeutschland eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte.

Ebenso ist die Elbvertiefung zu nennen. Die Elbvertiefung ist nicht nur für den Hamburger Hafen, sondern für die gesamte Metropolregion Hamburg von Bedeutung, wovon ein Großteil in Schleswig-Holstein liegt. Somit ist auch aus Sicht Schleswig-Holsteins die Fahrrinnenanpassung der Unterelbe zu befürworten und schnellstmöglich umzusetzen.

Gerne möchten wir einen weiteren Punkt aufgreifen: Die EFRE-Verordnung für den Zeitraum 2014 – 2020.

Der GvSH blickt mit Sorge auf den Vorschlag der Europäischen Kommission, welcher ein Verbot der Förderung von Infrastruktureinrichtungen, die grundlegende Dienstleistungen (u.a. im Verkehrsbereich) bereitstellen, vorsieht. Somit werden unseres Erachtens in diesem Zeitraum keine Fördermittel für Infrastrukturmaßnahmen in den schleswig-holsteinischen Hafenstandorten zur Verfügung stehen.

Die neue Förderungsrichtlinie kann unserer Meinung nach ebenso wenig im Interesse der schleswig-holsteinischen Landesregierung wie im Interesse der Häfen selbst sein. Somit bitten wir Sie, sich verstärkt für den Erhalt der aktuellen Hafeninfrastukturförderung auch für den Zeitraum 2014 – 2020 einzusetzen, damit die schleswig-holsteinischen Häfen weiterhin leistungsstark und konkurrenzfähig bleiben.

Die Offshore-Windenergie soll maßgeblich die von der Bundesregierung beschlossene Energiewende voranbringen. Für die Häfen Norddeutschlands bietet die Offshore-Windenergie neue Chancen in einem neuen Marktsegment. Nur durch leistungsfähige Häfen wird sowohl die Errichtung als auch die dauerhafte Wartung und Versorgung der Offshore-Windparks möglich sein. Da die Offshore-Windenergie die Häfen jedoch vor neue Herausforderungen stellt, sind auch infrastrukturelle Anpassungen und Erweiterungen in den Häfen notwendig. Die Realisierung und Finanzierung der Maßnahmen ist nur durch politische Unterstützung möglich.

Ein weiteres Thema das uns akut beschäftigt sind die neuen Schwefelgrenzwerte im Rahmen der MARPOL Annex VI!

Aktuell dürfen Seeschiffe in den SECAs (Sulphur Emission Control Areas) in Nord- und Ostsee einen Schwefelwert von 1,0 % in ihrem Treibstoffen bzw. Abgasen nicht überschreiten. Ab Januar 2015 sind lediglich noch 0,1 % zulässig. Generell begrüßt der GvSH neue umweltpolitische Ziele zu erlassen. Jedoch bringt die Reduktion des Schwefelanteils in Schiffsabgasen auf 0,1% ab 2015 Gefahren mit sich und ist für die Reedereien nur schwer zu erzielen.

Eine Umrüstung der Schiffe ist hierfür notwendig. Neben den erheblichen Kosten stehen aktuell zudem nicht genügend Werftkapazitäten zur Verfügung um alle betroffenen Schiffe bis zum Stichtag umzurüsten.

Durch die daraus resultierende Kostensteigerung im Seeverkehr wird sich auch eine Verlagerung der Verkehrsströme ergeben, insbesondere im Ostseeraum. Die angestrebte

„From Road to Sea“ Strategie ist in Gefahr, da sich aufgrund der steigenden Frachtraten ein gegenteiliger Effekt „From Sea to Road“ ergeben wird.

Der GvSH plädiert deswegen auf eine Übergangsregelung für Bestandsschiffe. Eine Reduzierung des Schwefelausstoßes auf 0,5% für Bestandsschiffe ab Januar 2015 ist realistisch und umsetzbar. Für Neubauten ist die angestrebte Reduzierung auf 0,1% verpflichtend einzuhalten.

Weiterhin ist die Ausweisung der Ostsee als Abwassersondergebiet und der Schutz vor Eutrophierung sehr zu begrüßen. Hierbei darf aber nicht außer Acht gelassen werden, dass für die Übersättigung durch Stickstoff und Phosphor die Landwirtschaft der Hauptverursacher ist und die Passagierschiffahrt nur im Promillebereich daran beteiligt ist. Schon heute verfügen moderne Passagierschiffe auf dem neuesten Stand der Technik über entsprechende Anlagen, die eine Wasseraufbereitung auf einem Niveau ermöglichen, das landseitigen Kläranlagen gleichkommt bzw. diese teilweise sogar übertrifft. Bei der Festlegung von Grenzwerten ist daher größtes Augenmerk darauf zu richten, dass eine ökologisch wie ökonomisch vernünftige Wasseraufbereitung an Bord unterstützt wird und nicht Reedern und Hafenstädten über die landseitige Abwasserannahme erhebliche Investitionen aufgezwungen werden, denen letztlich kein umweltbezogener Mehrgewinn gegenüber steht.

Weitere Punkte, die aus unserer Sicht in Ihren Beratungen Beachtung finden sollten, sind die Themen Genehmigungen/Anträge sowie Baggerungen und Baggergut.

Genehmigungsverfahren erweisen sich zumeist als sehr zeitintensiv und kompliziert. Beispielsweise müssen für Baggerungen und Spülungen eine Vielzahl Anträge gestellt werden. Eine Vereinfachung und Reduzierung ist wünschenswert.

In diesem Zusammenhang ist ebenso auf die Grenzwerte Ostsee in der Baggergutverordnung hinzuweisen. Beispielhaft ist die Situation im Hafen Neustadt in Holstein zu schildern. Sowohl im Umschlaghafen als auch im Sportboothafen müssen Unterhaltungsbaggerungen (Solltiefe) vorgenommen werden. Nach chemischer Analyse darf der Schlick nicht verklappt werden, sondern das Baggergut soll sehr kostenintensiv an Land in Geotextilschläuchen entwässert und dann auf die Deponie verbracht oder als Geländeabdeckung abgegeben werden. Die Baggerung auf Solltiefe ist wirtschaftlich nicht mehr darstellbar und Zuschüsse werden nicht in Aussicht gestellt. Eine Änderung der Grenzwerte in der Baggergutverordnung ist anzustreben.

Der GvSH bittet Sie die oben aufgeführten Punkte in Ihren weiteren Beratungen zu den aufgeführten Anträgen zu beachten und zu vertreten.

Mit freundlichen Grüßen

Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V.



Carsten Lorleberg
Geschäftsführer