



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Hamburg Port Authority, Dalmannstraße 1, D-20457 Hamburg

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit
Herrn Dr. Stefan Lütkes
Referat N I 5
Postfach 12 06 29
53048 Bonn

Hamburg Port Authority

Amtsleitung
Hafenbaudirektor Dr. Hans P. Dücker

Telefon 040 / 42847 2201 (Durchwahl)
Telefax 040 / 42847 2203
E-Mail Hans.Duecker@hpa.hamburg.de

Datum 23.9.2005

Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) – Nationale Umsetzungsstrategie

hier: Stellungnahme für die kommunalen Spitzenverbände
zum Entwurf der Firma BioConsult, Schuchardt & Scholle GbR,
Stand 11.8.2005 auf der Grundlage der Erörterung vom 25.8.2005 in Berlin

Sehr geehrter Herr Dr. Lütkes,

für die kommunalen Spitzenverbände nehme ich nachfolgend Stellung zu dem von Ihnen vorgelegten Entwurf. Hierbei beziehe ich mich gleichzeitig auf das Ergebnis unserer Diskussion am 25.08.05 in Berlin.

Grundsätze:

Wie in Berlin bereits zum Ausdruck gebracht, stütze ich grundsätzlich den integrativen Ansatz der Konzeption. Dieses gilt allerdings nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

1. Das Konzept beachtet in hohem Maße in ausgewogener Bewertung den von der EU vorgegebenen 3 Säulen-Grundsatz (Ökonomie / Ökologie / Soziales) und richtet sich an den „Strategischen Zielen 2005 – 2009“ (Brüssel 26.1.2005 KOM (2005) 12 endgültig) aus.
2. Festlegungen für ein deutsches Küstenzonenmanagement befinden sich unter Wettbewerbsgesichtspunkten im Einklang mit denen der Nachbarländer und Wettbewerber. Hierzu ist eine vergleichende Betrachtung erforderlich, die insbesondere auch Häfen / Hafenzufahrten / Sedimentmanagement und weitere Faktoren gegenüberstellt.
3. Weder Priorisierungen von Infrastrukturentscheidungen noch gar Hafenkonzepete, die dirigistische Warenstromlenkung zum Ziel haben, sind Gegenstand eines IKZM.

Techn. Betrieb Harburg
Bauhofstr. 9, 21079 HH
Tel.: 040 / 42847-0
Telefax: 42847 -1211

Techn. Betrieb Hafenbahn
Brandenburger Str. 19, 20457 HH
Tel.: 040 / 42847 -0
Telefax: 42847 -2104

Techn. Betrieb Lübecker Ufer/Zentraler Einkauf
Veddeler Damm 18, 20457 HH
Tel.: 040 / 42847-0
Telefax: 42847-4108 / 2105

4. Unter den Voraussetzungen 1 bis 3 entwickelte und abgestimmte IKZM-Konzepte werden hinsichtlich ihrer Umsetzung und Durchführung alsbald in vorhandene Organisationsstrukturen eingeordnet und erforderliche Federführungen festgelegt.
5. Zur Fortschreibung von IKZM-Konzepten wird die zuständige Bundesbehörde alle 5 Jahre bei Bedarf erneut einladen.

Lassen Sie mich nochmals betonen, dass nur auf dieser Basis unter Beachtung knapper Ressourcen ein geeignetes Vorgehen gesehen wird!

Nachfolgend notiere ich noch einige inhaltliche Punkte, die der Anpassung bzw. der Korrektur bedürfen:

Zu Kapitel

3. Bestandsaufnahme der Küstenbereiche von Nord- und Ostsee

3.5 Wirtschaftliche Akteure im Küstenbereich

3.5.1 Schifffahrt

Die im Absatz „**Status Quo**“ im ersten Satz genannten „ca. 20 % des deutschen Außenhandels“ sind nicht nachvollziehbar. Ist hier Wert oder Menge gemeint? Z.B. Zitat Herr Trittin 03.11.04 beim ZDS: „Bereits jetzt erbringen die See- und Binnenschifffahrt über 90% der Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Güterverkehr von und nach Deutschland.“ Aussage des BMVBW: „Über 90 % der Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Deutschland wird durch die See- und Binnenschifffahrt erbracht. Der LKW erreicht 6 %, die Bahn 2 % und das Flugzeug unter 0,5 %.“

Der vierte Satz sollte ergänzt werden um den Hinweis, dass es sich bei dem Schiffsverkehr in der Nordsee außerdem um ein Teilsegment in den internationalen Liniennetzen handelt. Die Aussage im vorletzten Satz „...gleichzeitig entfallen etwa die Hälfte der Schiffsbewegungen auf den Fährverkehr.“ ist von hier nicht nachvollziehbar.

Im Absatz „**Ökonomische, Ökologische und soziale Relevanz**“ wird auf die ökologische Relevanz der vom Schiffsverkehr ausgehenden Emissionen eingegangen. Vergleicht man dies mit den Aussagen im Kapitel 3.5.3 „Industrie“ wird dort die ökologische Bedeutung der Emissionen als unbedeutend bewertet. Diese unterschiedliche Bewertung ist nicht nachvollziehbar.

Zu Kapitel

3. Bestandsaufnahme der Küstenbereiche von Nord- und Ostsee

3.5 Wirtschaftliche Akteure im Küstenbereich

3.5.2 Hafenwirtschaft

Im Absatz „**Status Quo**“ wird berichtet, die meisten deutschen Seehäfen seien auf den Umschlag bestimmter Arten von Gütern spezialisiert, so Hamburg in erster Linie auf Container. Diese Feststellung trifft gerade für Hamburg nicht zu. Langjähriges und auch zukünftiges Ziel der Hafenpolitik in Hamburg ist und bleibt der Universalhafen, der sich flexibel auf Veränderungen bei den Warenströmen und Umschlagsgütern einstellen kann, auch wenn die Dominanz des containerisierten Stückgutumschlages

zunimmt. 38 der 115 Mio. t Umschlag in 2004 waren Massengüter und weitere knapp 3 Mio. t sonstiges Stückgut.

Im Absatz „**Perspektiven / Strategien**“ im ersten Satz wird gesagt, dass der deutsche maritime Transport voraussichtlich deutlich anwachsen wird, wovon besonders die Ostseehäfen profitieren werden. Angesichts der Umschlagsprognosen, allein für den Hamburger Hafen, dürfte dies auch für die Nordseehäfen gelten.

Im nächsten Satz wird die These aufgestellt, dass eine weitere Spezialisierung der Häfen zu erwarten sei. Auch dies ist aus hamburgischer Sicht nicht nachvollziehbar, denn gerade die Spezialisierung von Hafeninfrastrukturen birgt das enorme Risiko, nicht oder nicht rechtzeitig auf Entwicklungen im Handel und Seegütertransport reagieren zu können und Entwicklungschancen zu verpassen. Die strategische Ausrichtung der Häfen darf daher gerade nicht auf Spezialisierung angelegt sein, sondern auf Multifunktionalität und Flexibilität.

Außerdem wird von einer erheblichen Verbesserung der Wettbewerbssituation der deutschen Häfen durch den geplanten Bau des neuen Tidewaterhafens für sehr große Schiffe in Wilhelmshaven (JadeWeserPort) gesprochen.

Diese Aussage trifft nicht zu. In Hamburg und Bremen betrug der Containerumschlag in 2004 zusammen ca. 10,5 Mio. TEU. Die Umschlagserwartungen/Kapazitäten für 2010 liegen für Hamburg bei ca. 12 Mio. TEU und für Bremen bei ca. 6 Mio. TEU. Für den JadeWeserPort wird für 2010 eine Kapazität von 2,7 Mio. TEU benannt, was dann nur 15% der deutschen TEU-Kapazität ausmachen wird!

Im Absatz „**Ökonomische, Ökologische und soziale Relevanz**“ wird ein Anteil der deutschen Seehäfen von 20,6 % in 2000 am deutschen Außenhandel genannt. Wie ist diese Zahl zu verstehen (s.o.)?

Im folgenden Satz wird von 300.000 direkt und indirekt in der Hafenwirtschaft beschäftigten Menschen in Deutschland gesprochen. Trifft diese Zahl zu, wenn allein für den Hamburger Hafen von 220.000 hafenabhängig Beschäftigten in der BRD ausgegangen wird?

Außerdem wird dargestellt, dass auch die wachsenden Mengen umzulagernden Baggergutes ökologisch relevant seien. Hingegen wird im Kapitel 3.6.3 „Baggertgutumlagerung“ im Absatz „Perspektiven / Strategien“ die Einschätzung von OSPAR wiedergegeben, wonach die Mengen umzulagernden Baggergutes sich nur relativ wenig verändern werden. Dieser Widerspruch sollte aufgelöst werden.

Zu Kapitel:

3. Bestandsaufnahme der Küstenbereiche von Nord- und Ostsee

3.5 Wirtschaftliche Akteure im Küstenbereich

3.5.3 Industrie

Die Logistik wird als eigener Wirtschaftsfaktor neben der Industrie für Hafenstandorte immer wichtiger. Logistische Dienstleistungen, gerade an den Schnittstellen globaler Handelswege (=Überseehäfen), sind äußerst attraktiv und nachgefragt. Aus unserer Sicht muss zum Thema Logistik ein eigenes Kapitel aufgenommen werden.

Zu Kapitel:

3. Bestandsaufnahme der Küstenbereiche von Nord- und Ostsee

3.5 Wirtschaftliche Akteure im Küstenbereich

3.5.4 Landverkehre

Im Absatz „**Perspektiven / Strategien**“ sollte aufgenommen werden, dass der Verkehrswegeplan im Bezug auf den Landverkehr neben der Straße auch die Schiene beinhaltet.

Im Absatz „**Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz**“ sollte der Satz „Bedarf an zusätzlichen Verkehrsverbindungen ist vor allem im Zusammenhang mit dem geplanten JadeWeserPort erkennbar“ gestrichen werden. Die Prognose für den Hamburger Hafen z.B. sieht eine Steigerung von 7 auf 18 Mio. TEU (bis 2015) bzw. von 115 Mio. t auf 222 Mio. t vor, was ebenfalls dringende verkehrliche Anpassungen erfordern wird.

Zu Kapitel:

3. Bestandsaufnahme der Küstenbereiche von Nord- und Ostsee

3.6 Weitere Akteure, Aktivitäten und Instrumente im Küstenbereich

3.6.3 Baggergutumlagerung (Seite 34)

Unsere Stellungnahme vom 26.5.2005 zum damaligen Kapitel **3.2.5 „Baggergutumlagerung“** hat aus unserer Sicht derzeit noch keine ausreichende Berücksichtigung gefunden.

Die Überschrift sollte besser „Strombau- und Sedimentmanagement“ heißen und sich mit dem gesamten Themenkomplex der Sedimentbewirtschaftung befassen. Sedimentation und Erosion sind natürliche dynamische Vorgänge eines hoch komplexen Systems und insbesondere in Tideästuaren nur sehr begrenzt steuerbar. Bedarfsgerechte Unterhaltungsbaggerungen und -umlagerungen in den Häfen und den seewärtigen Zufahrten sind bei Tideflusshäfen unumgänglich. Von Bedeutung ist auch die Tatsache, dass in Hamburg und Bremen im Rahmen des Baggergutkonzeptes erhebliche Anstrengungen zur Entnahme und Landablage höher belasteter Sedimente unternommen werden. Dieser auch aus ökologischer Sicht positiv zu bewertende Effekt der Sedimentbewirtschaftung sollte nicht unerwähnt bleiben.

Siehe auch: <http://www.htg-baggergut.de/Downloads/Sediment%20Management%20WRRL%20HTGFA%20BG.pdf>

Das von der EU geförderte europaweite Netzwerk SedNet hat nach dreijähriger Arbeit einen Bericht zum Umgang mit belasteten Sedimenten vorgelegt.

Mehr dazu unter www.SedNet.org

Bedeutsam ist auch ein Bezug zu Kapitel 3.7.1 Nähr- und Schadstoffbelastung. Anmerkungen s. dort.

Zu Kapitel

3. Bestandsaufnahme der Küstenbereiche von Nord- und Ostsee

3.7 Zustand von Umwelt und Natur im Küstenbereich

3.7.1 Nähr- und Schadstoffbelastung

„Schadstoffe“

Der 3. Satz sollte in folgender Weise (fett gedruckt) erweitert werden: „Quellen dieser Stoffe sind – neben dem Schiffsverkehr (s.u.) – landgestützte Industrieanlagen, diffuse Einträge aus **Altstandorten, Altablagerungen und Deponien**, die Landwirtschaft und kommunale Abwässer.

Mehr dazu s. „Sondermessprogramm zur Schadstoffbelastung der Elbe-Schwebstoffe während des Hochwassers“ unter

<http://www.bafg.de/html/elbe/elbe.htm>

und s. „Schadstoffbelastung nach dem Elbe-Hochwasser 2002“, Endbericht des Ad-hoc-Projekts BMBF- Förderkreiszeichen PTJ 0330492 unter

<http://www.ufz.de/data/HWEnd1333.pdf>

sowie „Wadden Sea Quality Status Report 2004“

<http://www.waddensea-secretariat.org/QSR/>

Die Aussage „Die Konzentration der Schwermetalle im Nordseewasser zeigt trotz sinkender Schwermetallfrachten in den Flüssen seit 1990 keine abnehmende Tendenz mehr. Ursache hierfür kann die Remobilisierung dieser Stoffe aus den Sedimenten sein.“ trifft nur teilweise zu. Tatsache ist, dass nach wie vor in erheblichem Umfang Einträge / Remobilisierungen im gesamten Flussgebiet erfolgen (vgl. oben zitierte Berichte).

Zu Kapitel:

4. Nationale Strategie

4.7 Welche Aktivitäten und Maßnahmen wurden bereits durchgeführt?

4.7.1 Aktivitäten des Bundes

„Hafenkonzeption der deutschen Seehäfen“ (Seite 66)

Den 4. Satz dieses Kapitels "Eine strategische Ausrichtung der deutschen Häfen im europäischen Wettbewerb unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte und unter Einbeziehung der betroffenen Akteure wird durch die Formulierung eines deutschen Hafenkonzeptes verlangt." ist unverständlich.

Inhaltlich steht der vorletzte Satz „Grundlegendes Ziel ist, die Stärken der einzelnen Häfen in einer sinnvollen Arbeitsteilung und Zusammenarbeit zur Geltung zu bringen.“ im Widerspruch zur Hamburgischen Position.

Nach unserer Überzeugung sorgen schon jetzt die Marktkräfte dafür, dass die "Stärken der einzelnen Häfen ... zur Geltung" kommen, was nicht zuletzt durch die hervorragende Umschlagsentwicklung der deutschen Seehäfen in den letzten Jahren deutlich wird. Eine künstliche, durch politischen Willen herbeigeführte Arbeitsteilung zwischen den Häfen, wird vom Markt nicht angenommen werden und zu ineffizienten Ergebnissen führen.

Wir empfehlen daher eine Formulierung: "**Grundlegendes Ziel ist, durch eine ausreichende Ausstattung mit Infrastruktur den Häfen weiterhin die Möglichkeit zu geben, im Wettbewerb der Hafenstandorte Ihre jeweiligen Stärken einzusetzen.**"

Zu Kapitel

4. Nationale Strategie

4.8 Welche weiteren Schritte sieht die IKZM- Strategie vor?

In dem Kapitel 4.8. ff wird das 3-Säulen-Modell der EU-Nachhaltigkeitsphilosophie (ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit) nicht ausreichend berücksichtigt, sondern es werden vorwiegend ökologische Themen angesprochen.

Hier müssten auch die Themenfelder Soziales und Ökonomie Eingang finden.

Zu Kapitel

4. Nationale Strategie

4.8 Welche weiteren Schritte sieht die IKZM- Strategie vor?

4.8.1 Weitere Optimierung des vorhandenen Instrumentariums

Weitere Verbesserung der Integration:

Unter dem 5. Punkt sollte nach Natura 2000-Rechtsakte auch **die EU-Wasserrahmenrichtlinie** aufgeführt werden.

Zu Kapitel

4. Nationale Strategie

4.8 Welche weiteren Schritte sieht die IKZM-Strategie vor?

4.8.5 Aktuelle Handlungsfelder

Hier heißt es im Absatz zum Thema **Hafenwirtschaft**: „Um die Effizienz zu erhöhen und die Auswirkungen auf die Umwelt zu begrenzen sollten Möglichkeiten einer verbesserten Arbeitsteilung entwickelt werden“. Siehe hierzu unseren Kommentar zu entsprechenden Aussagen in Kapitel 4.7.1.

4.9 Wer setzt IKZM bzw. die IKZM-Strategie um?

Die Vorschläge zur Etablierung eines nationalen IKZM-Sekretariats und –Forums (s.a. 4.8.2) sind nicht zielführend. Eine effiziente Organisationsstruktur erfordert insbesondere dauerhafte Strukturen auf der Ebene der norddeutschen Küstenländer. Dort wird letztlich aufgrund der föderativen Kompetenzordnung Deutschlands IKZM umgesetzt werden. Auf dieser Ebene sollten deshalb die ohnehin vorhandenen

Verwaltungsstrukturen zur Umsetzung ausgeschöpft und dort vorhandene Synergiepotenziale erschlossen werden (vgl. hierzu auch Grundsätze, Ziffer 4).

Mit freundlichem Gruß

Dr. Dücker