

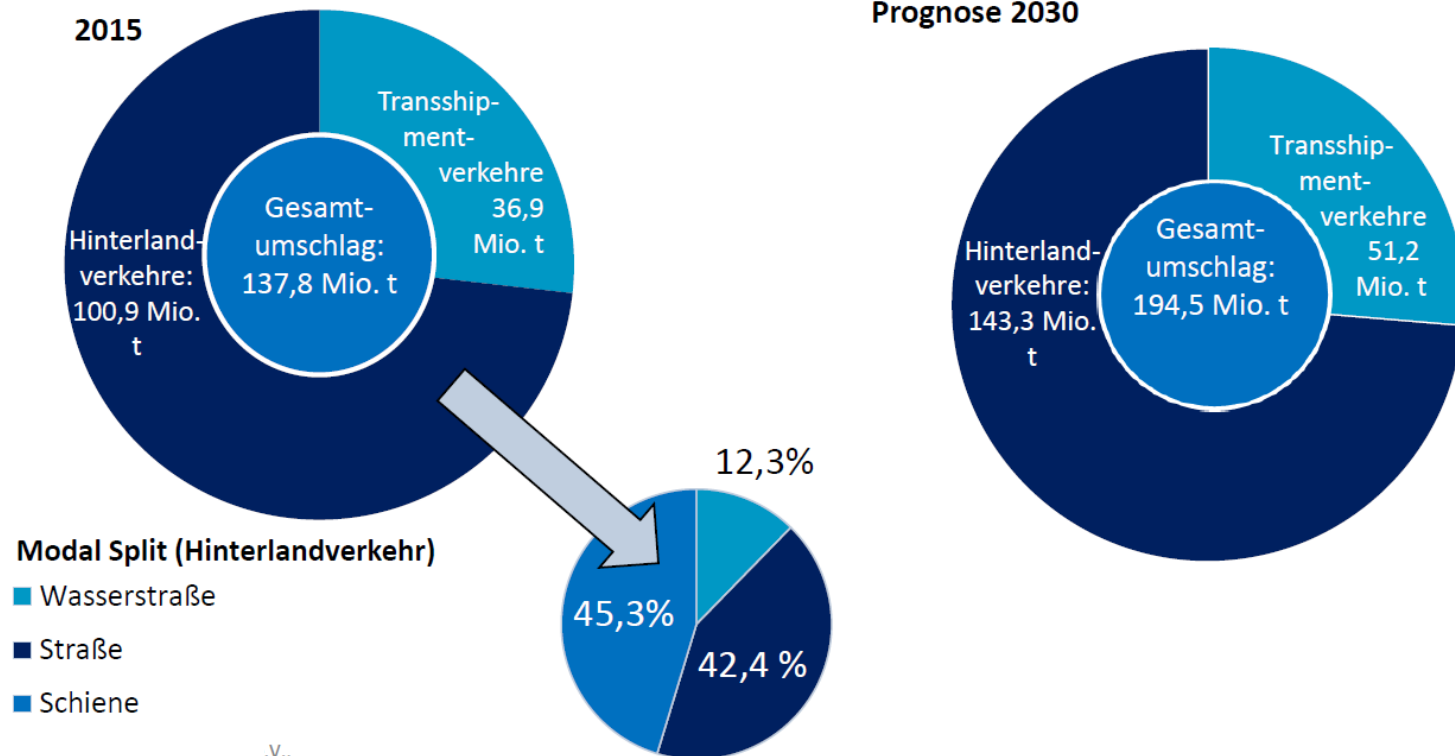


Bericht zum Elbe-Seitenkanal

Martin Exner

Erwartete Hinterlandverkehre im HH-Hafen 2030 (I)

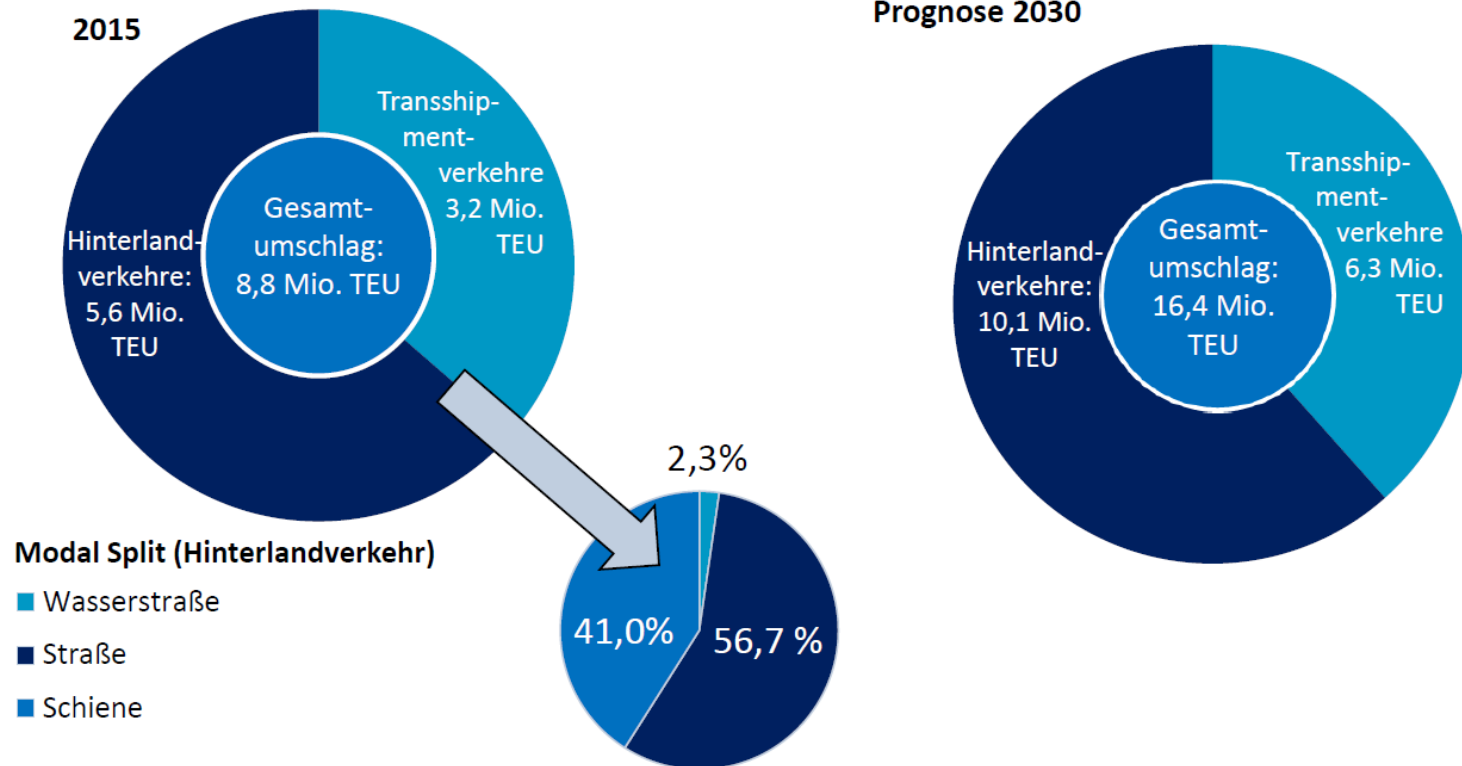
Gesamtumschlag im Hamburger Hinterlandverkehr



.v.,

Erwartete Hinterlandverkehre im HH-Hafen 2030 (II)

Containerumschlag im Hamburger Hinterlandverkehr



Erwartete Hinterlandverkehre im HH-Hafen 2030 (III)

Hinterlandverkehre und Mengen auf ESK wachsen stark an

- Hochgerechnet bei aktuellem Modal-Split (2015) bedeutet dies 2030:

Gesamtumschlag

BiSchi (12,3%): 17,6 Mio. t

Containerumschlag

BiSchi (2,3%): 0,232 Mio. TEU

- >90% der Hamburger BiSchi-Hinterlandverkehre über ESK, d.h.:

Gesamtumschlag

16,0 Mio. t

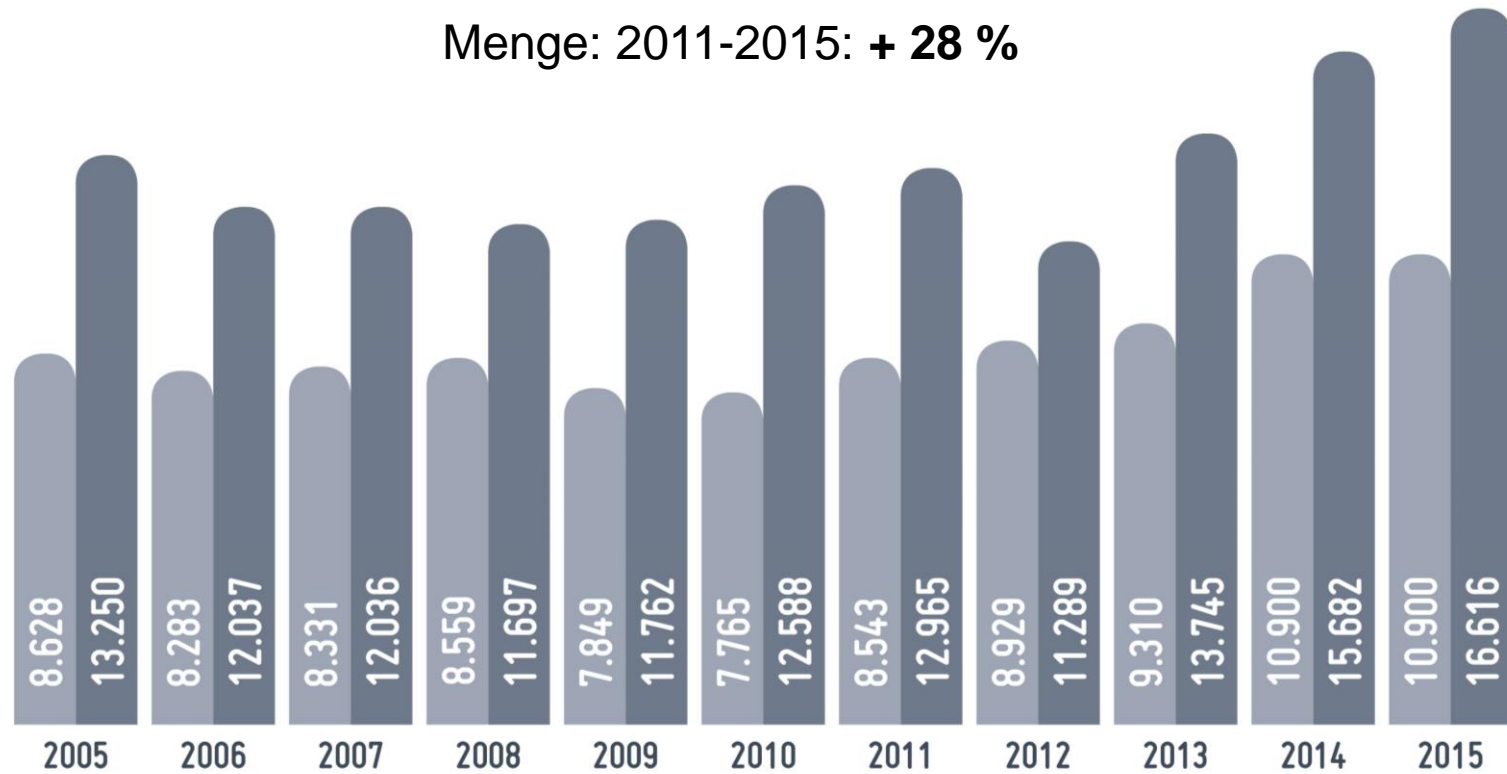
Containerumschlag

0,210 Mio. TEU

bei 5%-Ziel: 0,455 Mio. TEU

Verkehrsentwicklung auf dem ESK 2005-2015

Menge: 2011-2015: + 28 %

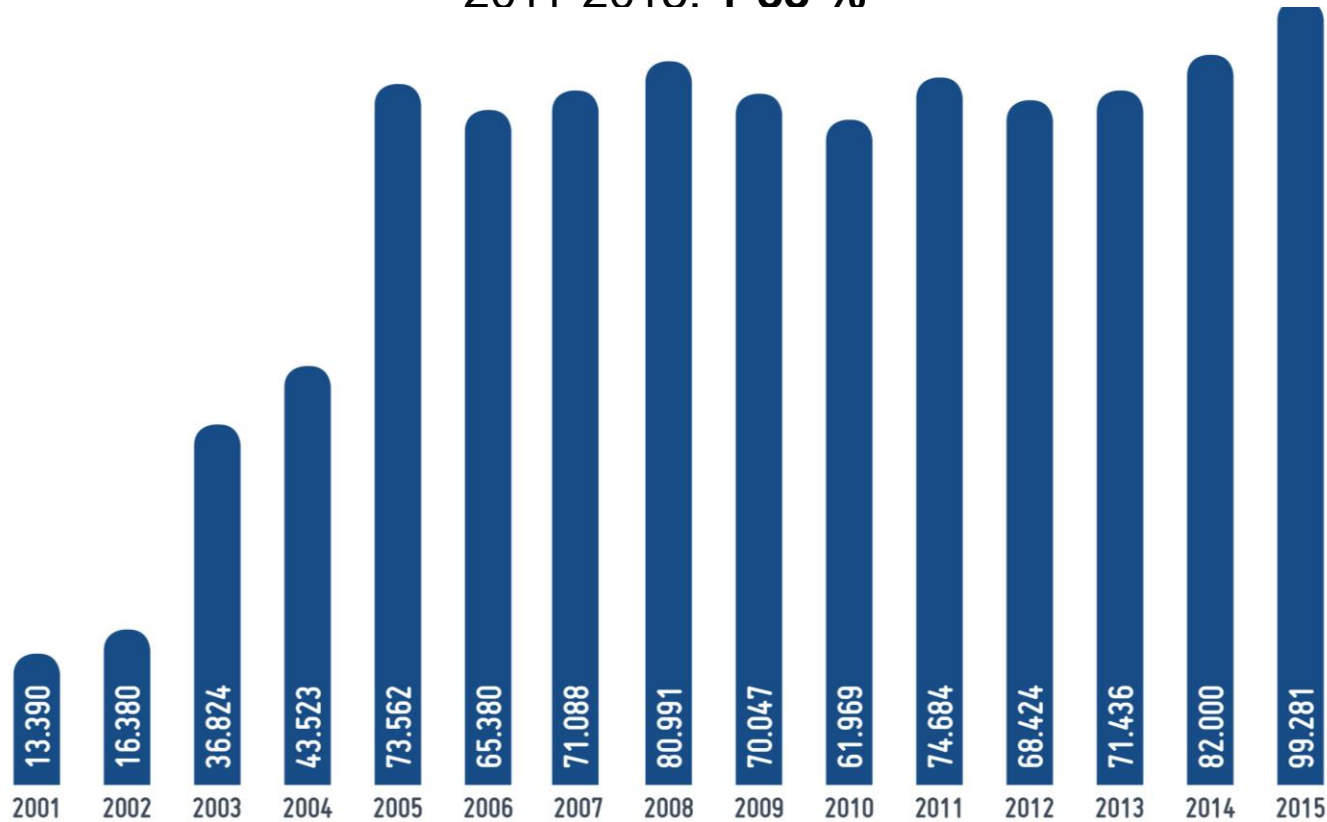


Transportierte Menge in Tsd. t
 Anzahl Schiffe

Quelle: Verkehrsberichte 2005-2012 der WSD Mitte,
 Zahlen für 2013-15 gem. Angabe des WSA Uelzen.

Containerverkehre auf dem ESK 2001-2015

2011-2015: + 33 %



Anzahl Container in TEU

Quelle: Verkehrsberichte 2005-2012 der WSD Mitte,
Zahlen für 2013-15 gem. Angabe des WSA Uelzen.

Wichtige regionalwirtschaftliche Funktion

- +69 % Wachstum der Häfen 2011-2015
 - Hafen Lüneburg +49,5 %
 - Hafen Uelzen +93,9%
 - Hafen Wittingen +58,7%
- Anteil Gebietsverkehre bei ca. 10 %
- Konkrete Planungen für Hafenerweiterungen und Ansiedlungen liegen vor
 - Lüneburg: Erweiterungsflächen im Erweiterungsgebiet des Gewerbegebietes Bilmer Berg oder zukünftig auf dem Gelände der Theodor-Körner-Kaserne
 - Uelzen: Verlängerung Kaikante im bestehenden Hafen + Industrie- und Gewerbegebiet „Hafen Ost“ (ca. 100 ha) mit bis zu 400m Kaikante
 - Wittingen: 8 ha am Altstandort + bis zu 46 ha Erweiterungsfläche; auch Einstieg in den Containerumschlag möglich, bspw. Leercontainerdepot mit Reparaturwerkstatt.



Foto: Hafen Lüneburg GmbH

ESK-Transportkapazitäten 2030

HTC-Gutachten 2015

- Kapazitäten:
 - Realitätsnah (ungleich verteilte Nachfrage): ca. 12,0 Mio. t
 - Theoretisch (gleichverteilte Nachfrage): ca. 16,0 Mio. T

HTC-Gutachten 2013

- Kapazitäten:
 - Franzius-Institut 2009: max. theoretisch mögliche Kapazität bei ca. 12,2 Mio. t

WSV-Gutachten 2007:

- Kapazitäten:
 - Planco: ca. 13,6 Mio. t

ESK-Transportpotenziale 2030

HTC-Gutachten 2015

➤ Potenziale:

- Status quo-Szenario: ca. 11,8 Mio. t, davon 150.000 TEU (Variante 1) (CAGR: 1,71% / 3,80%)
- Konservatives Wachstumsszenario: ca. 15,4 Mio. t, davon 242.000 TEU (Variante 2) (CAGR: 3,15% / 6,38%)
- Dynamisches Wachstumsszenario: ca. 18,7 Mio. t, davon 455.000 TEU (Variante 3) (CAGR: 4,21% / 9,98%)

HTC-Gutachten 2013

➤ Potenziale:

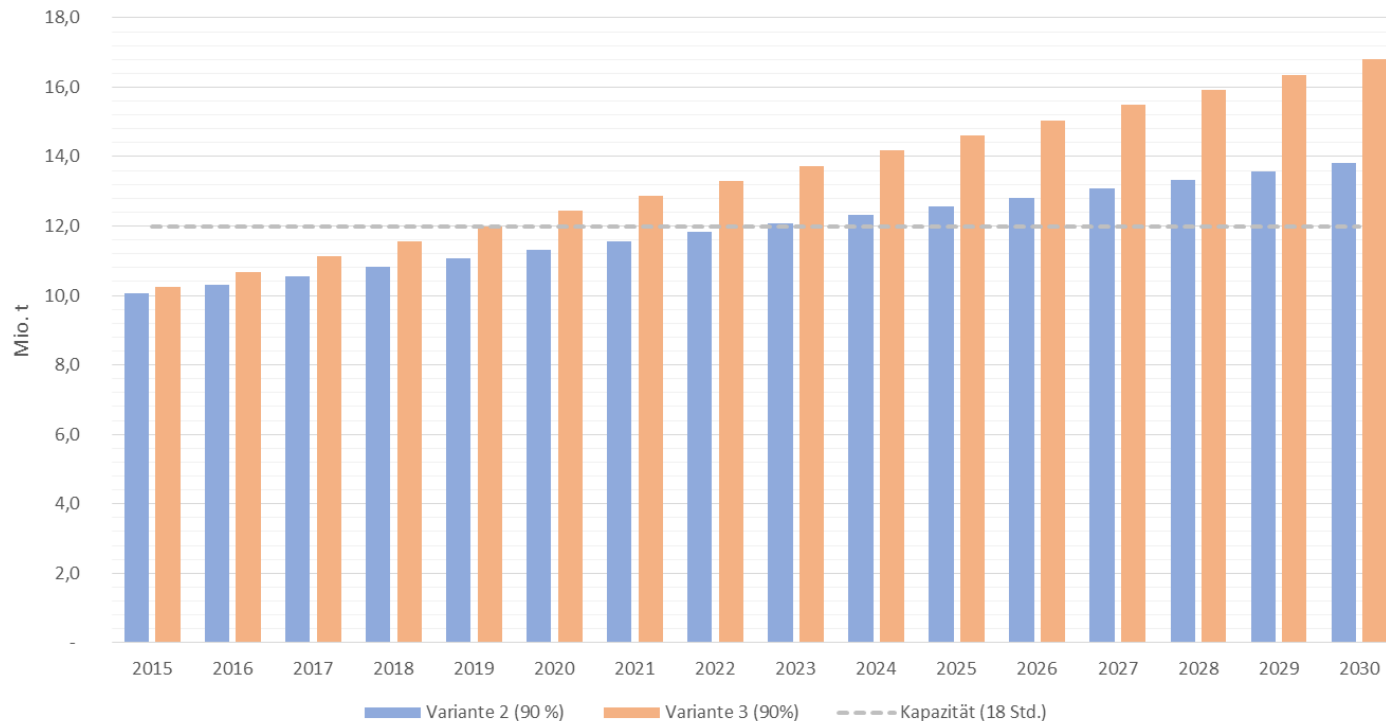
- Status quo-Szenario: ca. 11,8 Mio. t, davon 150.000 TEU (Variante 1) (CAGR: 1,71% / 3,80%)
- Konservatives Wachstumsszenario: ca. 13,6 Mio. t, davon 280.000 TEU (Variante 2) (CAGR: 2,48% / 7,15%)
- Dynamisches Wachstumsszenario: ca. 16,5 Mio. t, davon 490.000 TEU (Variante 3) (CAGR: 3,53% / 10,4%)

WSV-Gutachten 2007:

➤ Keine Potenzialanalyse

Flaschenhals Scharnebeck

Prognose: Kapazitätsgrenze zwischen 2020 und 2023 erreicht!



- Da 2015 bereits knapp 11 Mio. t, **Potenzial** für zukünftig mögliches Wachstum **stark beschränkt!**

Zusätzliche aktuelle Herausforderungen am ESK

- Hebewerk wird erneut zum Nadelöhr
 - Nach zweijähriger Sperrung (2010-2012) des Ostturms beginnt ab Mai/Juni 2016 die Grundinstandsetzung des Westturms

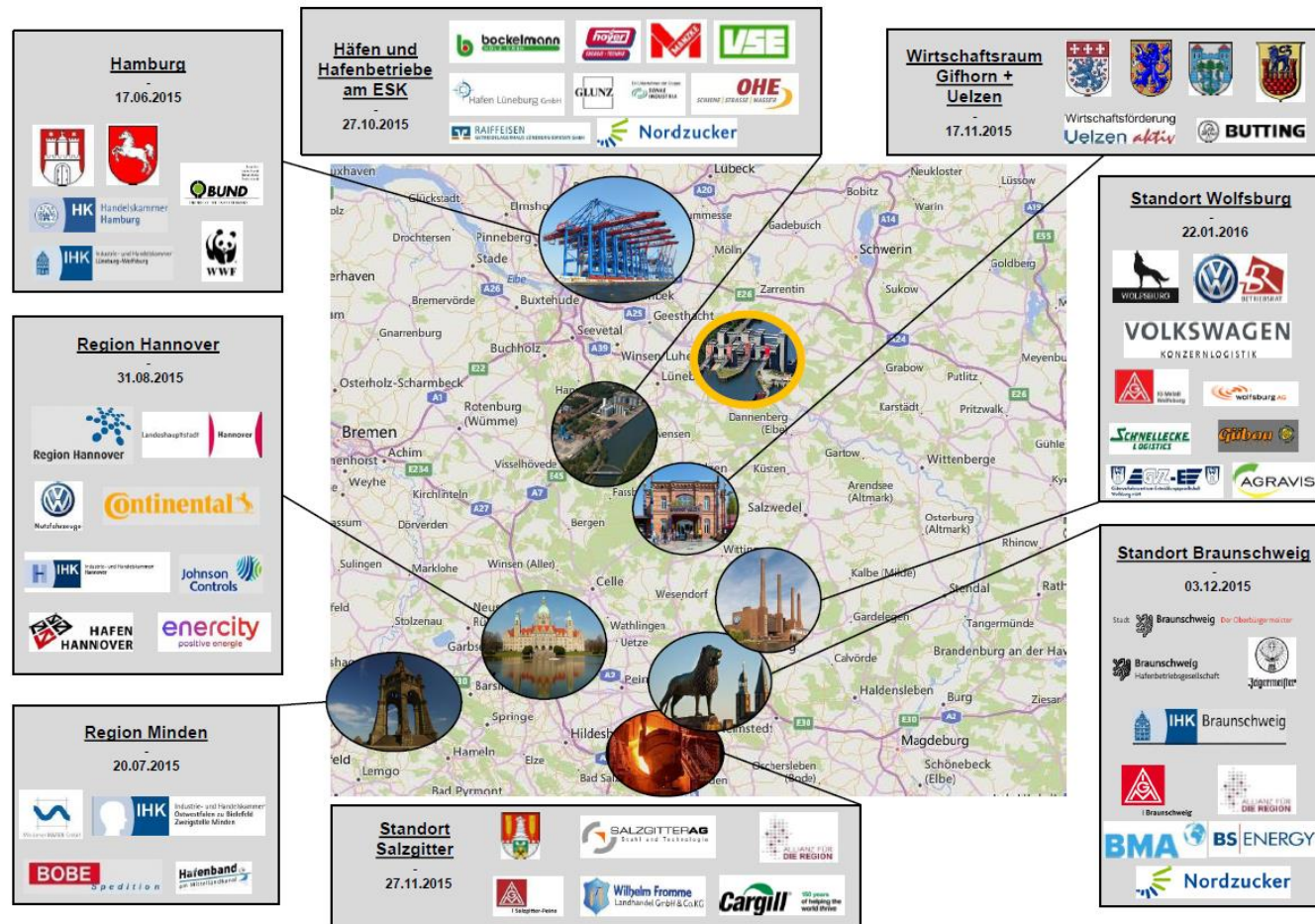
- Schleuse Uelzen I weist ggfs. erhebliche Schäden aufgrund von Verformungen auf
 - Bis Jahresende laufen hierzu umfangreiche statistische Untersuchungen
 - Aufgrund möglicher struktureller Schäden ist neben einer Grundinstandsetzung auch ein Neubau ein realistisches Szenario
 - Kommt es während der (in jedem Fall langwierigen) Arbeiten an Schleuse I zusätzlich zu Störungen oder planmäßigen Wartungen an Schleuse II , wäre Vollsperrung des Kanals unumgänglich

Politische Lobbyarbeit

- Schreiben der IHK und des BESK e.V. u.a. an
 - Wirtschaftsminister Lies (01 2015), MdB Grosse-Bröhmer (03 2015), McAllister (MdEP) (03 2015), alle regionalen MdBs (03 2015), Verkehrsminister Webel und Wirtschaftsminister Möllring (beide Sachsen-Anhalt) (03 2015), EBgm Scholz (03 2015), MP Weil (06 2015), Verkehrsminister Dobrindt (06/08 2015)
- Besuch des SHW mit Vertretern des MW (03 2015)
- Beschluss der KEO-Generalversammlung (04 2015)
- Parlamentarische Gespräche (SPD, Grüne, CDU, FDP) (04/05 2015)
 - **Parteiübergreifendes einstimmiges Landtags-Votum zum Elbe-Seitenkanal (06 2015)**
- Gespräche mit Wirtschaftsministerium, Kammern und Umweltverbänden (05/06 2015)
 - **Gem. Erklärung für den ESK durch Wirtschaft – Umweltverbände – Politik (06 2015)**
- Hintergrundgespräche mit Vertretern des BMVi
- Besuch am Schiffshebewerk von Vertretern der SPD und CDU-Landtagsfraktionen (07/11 2015)
- Besuch Minister Lies, PStS Enak Ferleman (BMVI) und MdBs am Schiffshebewerk (08/09 2015)
- Schreiben aus div. Wirtschaftsräumen an Verkehrsminister Dobrindt

Ergebnis (I): Breites Bekenntnis zur Notwendigkeit einer neuen Schleuse

- NDS u. HH
- Landkreise, Städte u. Kommunen
- Unternehmen u. Wirtschaftsvertreter
- Umweltverbände
- Unterstützer im Bund



Ergebnis (II): Haushaltsausschuss stellt Planungsmittel bereit

- Bund (Haushaltsausschuss) hat wichtige Funktion des ESK für Verkehre von und nach Hamburg anerkannt
 - 10 Mio. € Planungsmittel
 - 4 Planungsstellen bereitgestellt
 - Stellenausschreibung vorbereitet
 - Stellenbesetzung noch nicht erfolgt; Abstimmungen im Bund laufen; genauer Zeitpunkt offen

Ergebnis (III): Schleuse im BVWP 2030

- Schleuse Lüneburg wurde im Referentenentwurf in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2030 aufgenommen
 - NKV=0,7
 - Bewertungen aus PRINS jedoch vielfach nicht nachvollziehbar, z.B.:
 - Veränderungen der Flottenstruktur und damit verbundene Effekte nur unzureichend berücksichtigt
 - Potenzielle Tonnage viel zu niedrig angesetzt (8,7 Mio. t in 2030; heute bereit knapp 11 Mio. t)
 - Zusätzliche Mengeneffekte durch einen Ersatzneubau bleiben weitgehend unbeachtet.
 - Verkehrsverlagerungen unzureichend berücksichtigt
 - Wartezeitnutzen nicht berechnet

- Ersatzbauwerk bei Schleusengruppe Uelzen nicht in BVWP aufgenommen
 - Mögliches Ersatzbauwerk im Rahmen der Voruntersuchung ausgeschieden („Unwirtschaftlichkeit“)
 - Forderung in Stellungnahme aufgenommen: Aufnahme eines Ersatzbauwerks mindestens in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“

Forderungen

- Überprüfung der Bewertungsergebnisse im PRINS
- Abschließende Aufnahme des Neubaus einer modernen Schleuse in Scharnebeck bei Lüneburg in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030
- Aufnahme Ersatzbauwerk bei Schleusengruppe Uelzen in „WB*“ des BVWP 2030
- Zügige Besetzung der Planungsstellen
- Zeitnahe Einleitung und Durchführung der für den Schleusenneubau notwendigen Plan- und Genehmigungsverfahren
- Bereitstellung von Mitteln (einschließlich der Beantragung von EU-Mitteln (TEN-T-Netz!)) und zügiger Bau der neuen Schleuse

„Neue Schleuse Lüneburg“ 20??

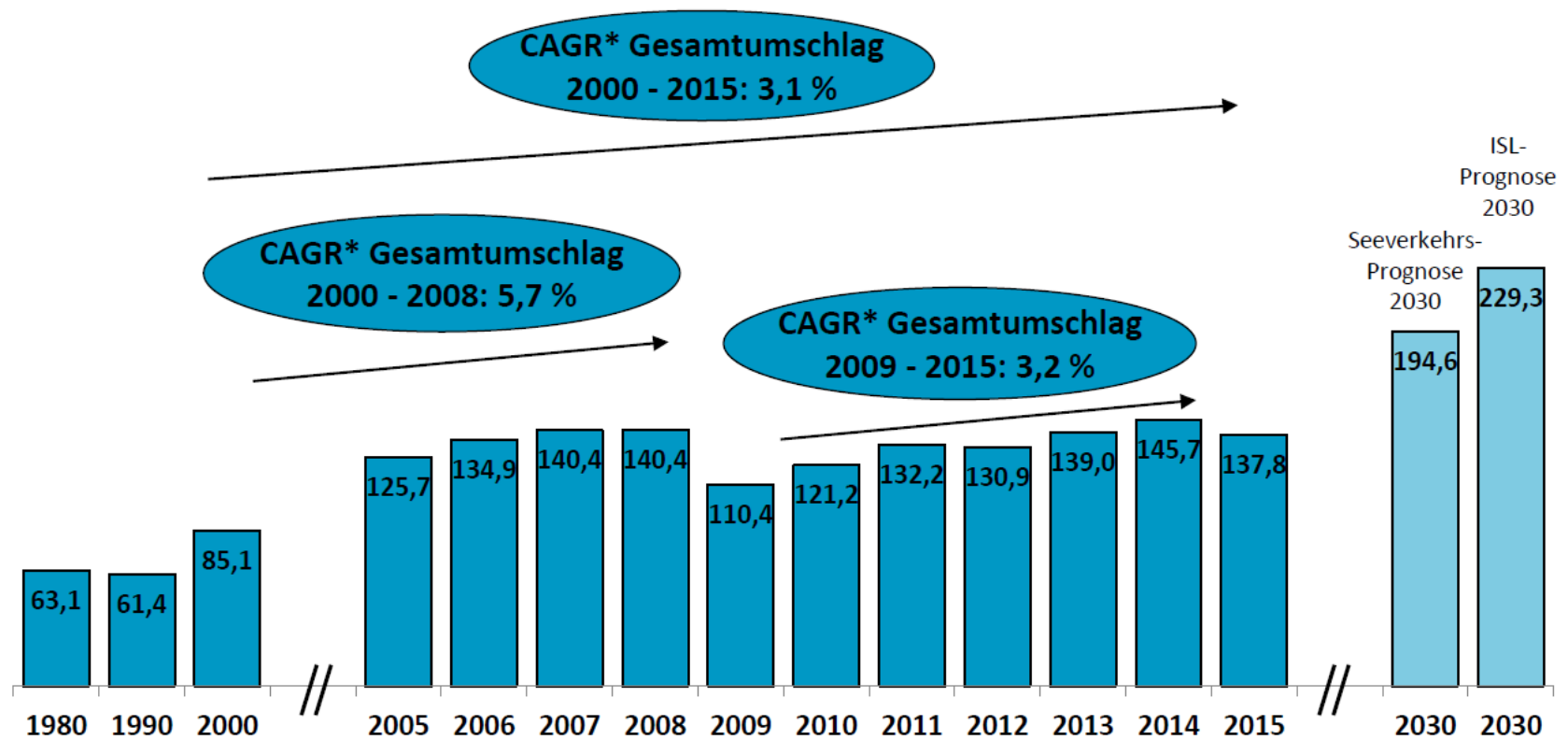


Vielen Dank!

Martin Exner
Stellvertretender Hauptgeschäftsführer

Backup: Umschlag im Hamburger Hafen

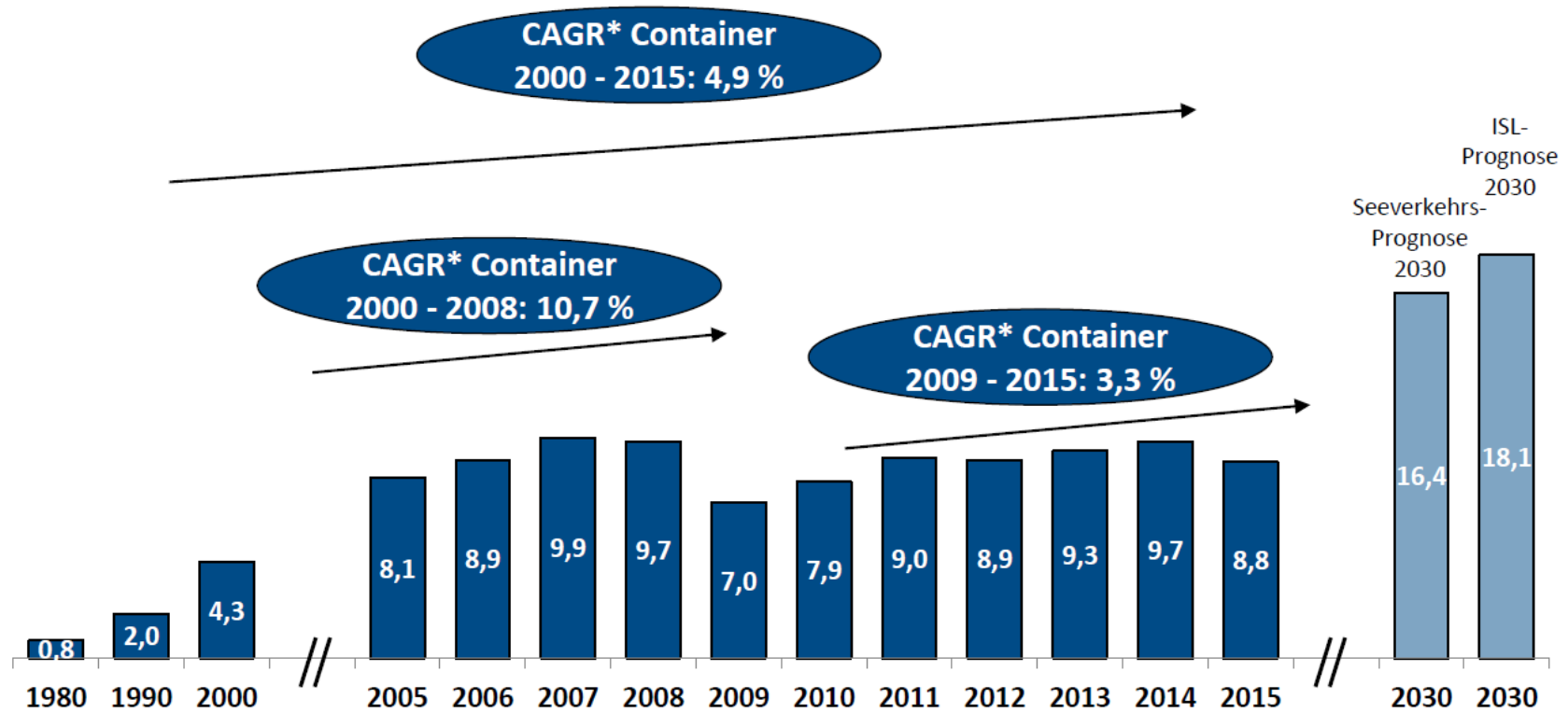
Entwicklung des Gesamtumschlags (in Mio. t)



* CAGR (Compound Annual Growth Rate) = durchschnittliches jährliches Wachstum

Backup: Umschlag im Hamburger Hafen

Entwicklung des Containerumschlags (in Mio. TEU)



* CAGR (Compound Annual Growth Rate) = durchschnittliches jährliches Wachstum