

Erstellt von: Christoph Lymbersky, Macc, MBA
Im Jahr 2005

[AUSWIRKUNGEN DER ELBVERTIEFUNG AUF DEN STANDORT HAMBURG]

Trotz großer Bedenken der Umwelt- Naturschützer erscheint eine weitere Vertiefung der Fahrrinne notwendig, wenn Hamburg seinen Hafen wettbewerbsfähig halten will. Zu groß ist die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für die Stadt und das Umland. Dazu ist auch politisches Feingefühl und die Zusammenarbeit aller beteiligten Bundesländer notwendig und erforderlich. Wissenschaftliche Untersuchungen über die Auswirkungen über die bereits vorhandenen Elbvertiefung können zur Versachlichung des Streits zwischen Befürwortern und Gegnern beitragen.

1 Entwicklung des Hamburger Hafens

1.1 Historische Entwicklung

Die Entwicklung des Hamburger Hafens begann vor über 1000 Jahren.

Als Geburtstag des Hamburger Hafens zählt aber der 7. Mai 1189. An diesem Tag verlieh Kaiser Barbarossa (Friedrich der Erste) der Stadt an der Alster und Elbe das Recht:

„Mensch und Waren vom Meer bis an die Stadt ohne Zoll und Abgaben zu bringen“¹.

Damit begann die interessante Geschichte der Hafenstadt. Sie hat Rückschläge und manche Zerstörungen überwinden müssen und hat doch alle Katastrophen überlebt. Zuletzt die Zerstörung am Ende des 2. Weltkrieges, bei der auch über 80% der Hafenanlagen vernichtet wurden.

Obwohl der Hafen über 100 km vor der Elbmündung in die Nordsee liegt, ist er nach dem Krieg zum größten Hafen Deutschlands und zum viertgrößten Hafen in Europa gewachsen.

1.2 Wachstum des Hamburger Hafens

1967 beschloss die Bürgerschaft die Umstellung des Hamburger Hafens von Stückgutverkehr auf Containerverkehr und damit die Schaffung des Containerhafens. Hamburg passte sich so vorausschauend den sich verändernden Logistikbedingungen des Schiffsverkehrs an.

1996 verabschiedete der Senat ein umfangreiches Papier zur Hafenentwicklung, welches nicht nur Sturmflutsicherungsmaßnahmen vorsah, sondern vor allem die Erweiterung und Modernisierung der Hafenanlagen, sowie ihre ständige Anpassung an die Techniken des Gütertransportes.

Die Geschichte des Hamburger Hafens war und ist immer verbunden mit der Vertiefung der Elbe. Denn nur so können immer mehr und größere Schiffe den Hafen anlaufen. So hat sich zum Beispiel der Containerverkehr mit den wichtigen Handelspartnern China, Russland und den USA nach Angaben des Statistischen Landesamts Hamburg in den Jahren 1990 bis 2002 folgendermaßen entwickelt:

¹ Verg, Erik, Das Abenteuer, dass Hamburg heißt, S. 75

Wichtigste Handelspartner	Container in 1000 TEU			
	1990	1995	2000	2002*
VR China und Hong Kong	241	432	696	1030
Russ. Föderation	6	17	98	225
USA	74	91	147	220

* Schätzung

Tabelle 1

Quelle: Statistisches Landesamt Hamburg / Wirtschaftsbehörde

Aus der Tabelle lässt sich entnehmen, dass der Containerumschlag von 1990 bis 2002 rapide angestiegen ist. Auffällig ist hier die Volksrepublik China und die Russische Föderation mit einem Anstieg des Umschlages von 32,9% und 288,5%. Weniger stark gestiegen ist der Handel mit den USA um 22,9%.

Der Massengutumschlag (Flüssigladung, Sauggut, Greifergut) ist von 1990 bis 2003 von 32,8 Mio. Tonnen auf 39,4 Mio. Tonnen gestiegen.²

2 Die Elbvertiefung 1999 als Voraussetzung für eine leistungsfähige Wasserstraße

2.1 Allgemeine Informationen zur letzten Elbvertiefung

Wie in dem vorhergehenden Punkt dargestellt fand in den 90er Jahren ein rasantes Wachstum des Umschlages im Hamburger Hafen. Um diese wirtschaftliche Entwicklung weiter zu gewährleisten und um gegenüber anderen Häfen wettbewerbsfähig zu bleiben, wurde eine Elbvertiefung vorgenommen, die 1999 abgeschlossen wurde.

Sie orientierte sich an Containerschiffen mit einem maximalen Tiefgang von 13,5 m und einer Tragfähigkeit von 4500 Standardcontainern. Das bedeutet, dass gegenwärtig Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 12,50 m (vorher 11,50 m) den Hafen über die Elbe tideunabhängig befahren können. Tideabhängig können Schiffe unter Ausnutzung der Flutwelle mit einem Tiefgang von 14,8 m in den Hafen einfahren. Ausgehend geht dies nur mit einem Tiefgang von 13,5 m. Daraus ergibt sich, dass diese Schiffe den Hafen nicht voll beladen wieder verlassen können.

Mit steigendem Frachtaufkommen ging die Entwicklung der Containerschiffe weiter zu immer größeren Schiffen mit einem maximalen Tiefgang von 14,5 m und einer Tragfähigkeit von 8000 Standardcontainern.

² Nach Angaben des Hafens Hamburg Marketing e.V. auf der Internet Seite: www.hafen-hamburg.de

Diese besonders großen Containerschiffe werden in Zukunft hauptsächlich zwischen Hamburg und Ostasien verkehren. Da Asien nicht nur einer der wichtigsten Handelspartner für die Hansestadt, sondern auch für ganz Deutschland und Europa ist, ist der Ausbau der Elbe für solche Schiffe notwendig.

2.2 Auswirkungen der letzten Elbvertiefung auf die Umwelt

1999 wurden 15 Millionen Tonnen Baggergut aus der Elbe ausgehoben und an anderen Stellen des Flusses abgelagert. Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) war dabei die federführende Behörde und untersucht seitdem die Veränderungen der Fließgeschwindigkeit und des Tidehubs (Differenz zwischen Hoch- und Niedrigwasser) der Elbe, sowie die damit verbundene Gefahr von größeren Sturmfluten für das Umland. Damals wurde auch festgelegt, dass das Wasser- und Schifffahrtsamt 15 Jahre für die Beweissicherung der Auswirkungen der Elbvertiefung zuständig ist.

Bis jetzt sind fünf Jahre seit der letzten Elbvertiefung vergangen und laut WSA sind 15 Mitarbeiter mit der Beweissicherung beschäftigt. Es wird täglich an neun Standorten zwischen St.Pauli und Cuxhaven Hoch- und Niedrigwasser gemessen. Hinzu kommen Fotos von sensiblen Bereichen der Elbe in regelmäßigen Abständen.

Fließgeschwindigkeitsmessungen werden an verschiedenen Orten und in verschiedenen Wassertiefen vorgenommen. Luftfotos über die Veränderung der Flora sollen die zukünftige Beurteilung ergänzen.

Die Ergebnisse bis heute sind:

- der Tidenhub ist um knapp 7 cm gestiegen
- bei der Fließgeschwindigkeit gibt es keine messbaren Veränderungen
- eine Erhöhung der Sturmflutgefahr ist nicht zu erkennen

Umweltschützer und Umweltorganisationen halten allerdings 8 cm mehr Tidenhub schon für ökologisch sehr bedenklich, da bereits jeder Zentimeter Auswirkungen auf die Umwelt, zum Beispiel auf die Auwälder hat. Sie halten auch den Zeitraum von 5 Jahren für zu kurz, um endgültige Schlussfolgerungen zu ziehen.

3 Bedeutung des Hamburger Hafens für die Stadt und das Umland

3.1 Allgemeine Informationen zum Hafen

Hamburg selbst verfügt nicht über einen direkten Zugang zur Nord- und Ostsee. Für die Schiffe ist das offene Meer erst über einen ca. 100 km langen Weg durch die Elbe zu erreichen, trotzdem haben die Elbe und der Hafen eine überragende Bedeutung für die angrenzenden Regionen.

Seit über 800 Jahren ist Hamburg ein wichtiger Umschlagplatz für Waren aller Art und eine zentrale Handelsmetropole für den Überseehandel und die Ostseeländer. Der Hamburger Hafen liegt verkehrsgünstig zwischen der Nord- und Ostsee. Er hat sich durch ein System von Binnen- und Seehäfen in der Region Hamburg zur zentralen Drehscheibe in Nordeuropa entwickelt.

Erwähnenswert ist weiterhin, dass der Hafen als einziger Hafen über ein Netz von Blockzugverbindungen verfügt. Damit können Container direkt vom Schiff innerhalb kürzester Zeit auf den Weg nach Polen, Tschechien, Ungarn, und andere Länder gebracht werden.

Hamburg ist nicht nur das Tor zu den attraktiven Märkten in Mittel- und Osteuropa, sondern auch zu den Märkten in Asien, Afrika und Amerika.

3.2 Entwicklung der Arbeitsplätze

Nach wie vor ist der Hafen mit der dazu gehörenden Infrastruktur einer der größten Arbeitgeber der Stadt und des Umlandes. 1983 waren ca. 10300 Menschen im Hafen und der Hafenindustrie beschäftigt. Zählt man weitere vom Hafen abhängige Unternehmen hinzu, so kommt man zu Beginn der achtziger Jahre auf 70000 – 100000 Arbeitnehmer. Heute, im Jahr 2004 hängen rund 140.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Hafenbetrieb ab. Die Arbeitnehmer kommen aus Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern.

In Hamburg sind die Arbeitslosenzahlen im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Im Vergleich zum April 2003 waren 2300 Menschen weniger arbeitslos gemeldet, das entspricht einem Rückgang von 2,7%.

Diese positive Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt ist auch den steigenden Wachstumsraten des Hafens zu verdanken.

3.3 Zur Verfügung stehende Flächen

Die heutige Aufteilung der Flächen im Hafengebiet sieht wie folgt aus:

Das gesamte Hafengebiet von ca. 7399 ha teilt sich in zwei verschiedene Flächen auf:

- Landflächen: ca. 4331 ha
- Wasserflächen ca. 3068 ha

Das Hafennutzungsgebiet ist ca. 6480 ha groß und teilt sich in:

- Landflächen: ca. 3412 ha
- Wasserflächen: ca. 3068 ha

1671 ha der Landfläche gehören zum Freihafen. Das Hafenerweiterungsgebiet umfasst ca. 919 ha.

Ausgehend von den Landflächen im Hafennutzungsgebiet entfällt der größte Teil auf den Stückgutumschlag. In diesem ist der Containerumschlag mit 777 ha enthalten. Das entspricht 23% der Landfläche.

Für den Massengutumschlag stehen ca. 304 ha, für die Grundstoff- und mineralölverarbeitende Industrie ca. 629 ha, für sonstige Industrie- und Verkehrsinfrastruktur ca. 483 ha zur Verfügung. Die restlichen Flächen werden durch die kommunale Ver- und Entsorgung und von der Hafenverwaltung genutzt, oder sind Grün- und Freiflächen.

Die Umstellung von Stückgut zum Containerverkehr, die in den letzten 30 Jahren massiv stattgefunden hat erforderte nicht nur eine Veränderung der Fahrwassertiefe, sondern auch eine Umstrukturierung und Erweiterung der Flächen, die für das Lagern, das Sortieren und das Weitertransportieren der Container notwendig waren.

Eine Vorstellung von der notwendigen Umstellung erhält man auch, wenn man weiß, dass zum Beispiel ein Liegeplatz für ein Containerschiff mit 300m Länge eine Landfläche von ca. 12 ha erforderlich ist.

4 Grundlagen für die zukünftige Entwicklung des Hafens

4.1 Wirtschaftlich orientierte Ausrichtung der Infrastruktur

Die Struktur des Hafen-Straßennetzes erfordert häufige Schnittstellen und Kreuzungen mit den Anlagen der Hafenbahn und der Binnen-, Hafen- und Seeschifffahrt. Das macht eine große Zahl fester und beweglicher Brücken und höhengleicher Bahnübergänge erforderlich. Ein weiteres Merkmal sind die Zwangsführungen der Verkehrswege. Diese

sind notwendig durch die Freizonengrenze und dem Wechsel von Wasser- und Landflächen.

Das Hafen-Straßennetz besteht aus:

- 170 km öffentliche Straßen z.T. vierspurig (Hauptverkehrsstraßen, Haupthafenroute)
- 102 Straßen- und Fußgängerbrücken (u.a. Köhlbrandbrücke)
- 9 kombinierte und bewegliche Straßen- und Eisenbahnbrücken (z.B. Kattwykhubbrücke) und dem St. Pauli-Elbtunnel.

Die vorhandene Hafenbahn gewährleistet die Funktionsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur im Hafen. Sie ist verantwortlich dafür, dass die Hafenbetriebe gut an das weitere Netz der Bundesbahn angeschlossen sind. Die Hafenbetriebe müssen zuverlässig per Bahn bedient werden. Mit 24,2 Mio. t beförderter Güter hat die Hafenbahn im Jahr 2000 das beste Transportergebnis seit Beginn ihres Bestehens erzielt. Die täglich verkehrenden rund 160 Züge im Hafenbahnnetz, DB Cargo und andere Eisenbahnunternehmen, haben im Containerverkehr ein Transportvolumen von 780 TEU (Twenty Feet Eyuivalent Unit) befördert.

Seit der Bahnstrukturreform im Jahr 1994 kann die Infrastruktur der Hafenbahn von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Güter von und zum Hafen befördert, genutzt werden. Die Hafenbahn verfügte Ende 2000 über ein Gleisnetz von 370 km Länge und über 1180 Weichen.

Die Hafeninfrastruktur im Überblick

Hafeninfrastruktur		
Kaimauern	für Seeschiffe (Wassertiefe NN – 7m bis 17m	ca. 41 km
Liegeplätze	für Seeschiffe insgesamt	320 Stück
Landungsanlagen	(z.B. Fähranleger)	55 Stück
Brücken	insgesamt	177 Stück
Öffentliche Straßen	im Hafen	170 km
Hafenbahn - Gleisanlagen	Länge	350 km
Hafenradarstationen	Anzahl	12 Stück
Schleusen	Schiffsschleusen	3 Stück
Signalanlagen	Leuchtfeuerträger /-türme	130 Stück

Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V. auf www.hafen-hamburg.de

Tabelle 2

4.2 Entwicklung des Umschlages in den Jahren 2000 bis 2003

In den Jahren 2000 bis 2003 hat es ein stetiges Wachstum des Gesamtumschlages gegeben, wie aus der Tabelle zu entnehmen ist.

Jahr	2000	2001	2002	2003
Gesamtumschlag (in Mio.t)	85,1	92,4	97,6	106,3
Massengutumschlag	36,4	39,2	37,5	39,4
Flüssigladung	11,6	13,6	11,5	11,6
Sauggut	7,8	6,8	6,2	6,7
Greifergut	17,0	18,8	19,9	21,2
Stückgutumschlag	46,7	53,2	60,1	66,9
Container (in Mio. t brutto)	45,3	49,8	57,2	64,3
Anzahl 20' Con. (in 1000 Stück) TEU	4248,3	4688,7	5374	6136

Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V. auf www.hafen-hamburg.de

Tabelle 3

Vergleicht man die Zahlen der Jahre 2000 (nach der Fahrinnenanpassung 1999) mit denen der Jahre 2003 so hat es im Gesamtumschlag eine Steigerung von 24,91% gegeben. Im Gesamtumschlag ist der Stückgutumschlag enthalten. Dieser hat sich um 43,25% erhöht. Wiederum darin ist der Containerumschlag enthalten, der in diesem Zeitraum um 41,94% gestiegen ist.

In Auswertung der Zahlen ergibt sich, dass im Rahmen des Gesamtumschlages der Containerverkehr die größten Zuwachsraten hat.

Ende des Jahres 2003 wurde der sechsmillionste Container in Hamburg umgeladen. Für das Jahr 2004 ist ein weiterer leichter Anstieg des Umschlages prognostiziert.

So beträgt zum Beispiel der momentane Im- und Export mit China 32,3 Millionen TEU. Im Jahr 2010 soll dies laut Olaf Mager, dem Sprecher der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG auf 100 Millionen TEU jährlich anwachsen.

Ein solcher Anstieg bringt Hamburg seinem Wettbewerber, dem Hafen Rotterdam, immer näher. Momentan hat Rotterdam nur noch einen Vorsprung von einer Million TEU pro Jahr.

4.3 Maßnahmen zur Modernisierung des Hafens

Die Stadt Hamburg hat verschiedene Maßnahmen eingeleitet die die Hafenerweiterung und Modernisierung voran treiben sollen.

Ziel dieser Maßnahmen ist es, alte und nicht mehr wertschöpfungsintensiv nutzbare Hafenanlagen neu zu strukturieren und an die sich ändernden Anforderungen der internationalen See- und Transportwirtschaft anzupassen. Hierbei arbeiten Stadt und private Unternehmen der Hafenvirtschaft eng zusammen. Von staatlicher Seite wird die öffentliche Infrastruktur (Kaimauern, Liegeplätze, Flächen, Verkehrsanbindungen sowie Ver- und Entsorgung) modernisiert und angepasst. Die Hafenunternehmen bringen ihre Betriebs- und Umschlagseinrichtungen auf den neuesten Stand.

Dieses Konzept der ständigen Modernisierung ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens von zentraler Bedeutung. In den letzten 15 Jahren wurden auf diese Weise ca. 175 ha neuer, umstrukturierter Flächen bereitgestellt, auf denen hafenvirtschaftliche Aktivitäten neu entwickelt oder ausgebaut werden konnten.

Teil dieser Maßnahmen ist auch die neue Elbvertiefung, die es Containerschiffen der neuen Generation mit einer Tragfähigkeit von 8000 TEU und einem Tiefgang von 10,5m erlauben soll tideunabhängig den Hamburger Hafen zu bedienen.

5 Momentaner Stand der zukünftigen Elbvertiefung

5.1 Bundesratsvorlage zur Ausweisung der FFH-Schutzgebiete

Die Bundesratsvorlage beinhaltet die Ausweisung von drei Gebieten entlang der Unterelbe. Diese Naturschutzgebiete sind der Europäischen Union zwar gemeldet worden, aber mit der Einschränkung, dass die Entwicklung und der Ausbau des Hamburger Hafens dadurch nicht gefährdet werden. Die Elbvertiefung muss trotz neuer Schutzgebiete möglich sein.

Deutschland ist verpflichtet, eine gewisse Anzahl an Flächen von so genannten Flora Fauna-Habitat-Gebieten (FFH) an die EU – Kommission zu melden. Da Deutschland bisher zu wenig Flächen gemeldet hat, wurde von der EU Kommission ein Zwangsgeldverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Die Bundesregierung ist daher nun unter Zeitdruck weitere Gebiete im Sinne der FFH-Richtlinie an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu melden (BMU).

Nach einem Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau ist eine erneute Elbvertiefung um

einen Meter unbedenklich. Ihrer Auffassung nach werden sich Tidehub und Fließgeschwindigkeit kaum verändern.

5.2 *Frühstmöglicher Zeitpunkt für die geplante Elbvertiefung*

Nach der Bestätigung der Bundratsvorlage durch den Bundesrat am 12.6.2004 wird das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Arbeiten für die Elbvertiefung können dann voraussichtlich frühestens 2007 beginnen.

5.3 *Zusammenarbeit mit den Organen des Bundes*

Nicht nur im Bereich der Infrastruktur Hamburgs ist die Elbvertiefung eine der wichtigsten Maßnahmen. Hamburg hat auf Grund der Entwicklung zu immer größer werdenden Containerschiffen und damit immer größer werdenden Tiefgängen der Schiffe einen weiteren Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beantragt. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der Behörde für Wirtschaft und Arbeit Hamburg mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wurde eine Machbarkeitsstudie abgeschlossen, um die Aufnahme des Vorhabens in den Bundesverkehrswegeplan vorzubereiten.

Es wird mit einer entsprechenden Entscheidung noch diesen Sommer gerechnet. Mit der Aufnahme in den Verkehrswegeplan ist dann die Voraussetzung erfüllt, dass der Bund für die weiteren Detailplanungen und spätere Realisierung des Vorhabens die erforderlichen Finanzmittel bereit stellt.

5.4 *Finanzierung der Elbvertiefung*

Die Frage nach der Finanzierung ist noch nicht gelöst. Für die Gesamtkosten werden 350 Millionen Euro veranschlagt. 80 Millionen Euro davon müsste Hamburg tragen, zwei Drittel werden vom Bund übernommen. Hamburg würde damit in ca. fünf Jahren auf die neue Generation von Containerschiffen vorbereitet sein.

6 Volkswirtschaftliche Bedeutung der Elbvertiefung für den Hamburger Hafen

Die Elbvertiefung ist für den Hamburger Hafen vor dem Hintergrund steigender Umschlagszahlen von zentraler Bedeutung. Nur wenn die Möglichkeit eines ungehinderten

Ein- und Auslaufens der Schiffe besteht, kann die notwendige Schnelligkeit und Verlässlichkeit des Hafens gewährleistet werden. Ist dieses nicht sicher zu stellen, wird es kaum möglich sein hohe wirtschaftliche Wachstumsraten zu realisieren und wettbewerbsfähig zu bleiben.

Viele Firmen „drohen“ damit in andere Hafenstädte auszuweichen, wenn Hamburg die Elbe nicht vertieft. Wenn ein Arbeitgeber wie zum Beispiel Eurokai, der ca. 50.000 Container pro Jahr in Hamburg umschlägt und 1.282 Arbeitsplätze beschäftigt, komplett nach Bremerhaven oder Amsterdam abwandern würde, wäre das für Hamburg ein erheblicher Verlust. Große Schiffe mit über 14,5 m Tiefgang werden in Zukunft vor allem zwischen Europa und China verkehren. Da ein Anhalten des Booms der chinesischen Märkte allgemein prognostiziert wird, muss sich Hamburg auf einen verstärkten Handel mit Asien vorbereiten und dafür gerüstet sein. Der wachsende Handel mit Asien wird nicht nur für den Hafen von Bedeutung sein, sondern auch für Firmen in der gesamten Bundesrepublik ein wichtiger Absatzmarkt werden. Auch wird der Hafen von der Erweiterung der EU profitieren. Die Aus- und Einfuhren solcher Länder wie zum Beispiel Ungarn und Tschechien steigen. Auch sie benutzen den Hamburger Hafen.

7 Mögliche Alternativen zum Fahrrinnenausbau

7.1 Kooperation zwischen Hamburg und Bremerhaven

Im Rahmen der umweltpolitischen Situation und der Risiken die eine erneute Elbvertiefung aufwirft, wird mehr und mehr nach alternativen Überlegungen gesucht. Hierbei wird oft

über eine Kooperation zwischen Hamburg und Bremerhaven nachgedacht. Wesentlicher Inhalt dieser Kooperation wäre eine gezielte Ladungslenkung. Hierbei müssten auch die internationalen Reeder mit einbezogen werden. Für diese Reeder würde eine Ladungslenkung Beschränkungen bedeuten. Die mit der Hafenverwaltung zu treffenden Vereinbarungen würden einen Dirigismus bedeuten, welcher im Widerspruch zu den wirtschaftlichen Interessen der Reeder stehen würde.

Eine Kooperation der beiden Häfen erforderte eine umfassende Warenlenkung der binnenländischen zu- und ablaufenden Warenverkehrstransporte. Diese Warenverkehrslenkung müsste staatlich organisiert werden. Ein wirtschaftlich orientiertes Unternehmen wäre auf diese Weise daran gehindert den wirtschaftlich attraktivsten Weg zu wählen. „Eine Hafenkooperation erweist sich damit als ein Ansatz, der

ordnungspolitisch nicht realisierbar ist und in keiner Weise die Marktbedingungen und Anforderungen der internationalen Transportwirtschaft in Rechnung stellt.“³

7.2 Anpassen der Containerschiffe an die ökologischen Bedingungen

Ein weiterer Ansatz ist es nicht die Elbe den Schiffen anzupassen, sondern die Schiffe der Elbe anzupassen. Diese Idee deckt sich mit vielen Forderungen von Umweltschützern. Dies ist allerdings nicht mit den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen vereinbar denen die Reeder unterliegen. Diese passen Ihre Schiffe größtmäßig der aktuell steigenden Nachfrage nach Transportleistungen an. Sie legen Wert auf Schnelligkeit und Verlässlichkeit. Ohne ständige Größenanpassungen wären viele Reeder auf Dauer nicht überlebensfähig.

Ein Entgegenwirken gegen diese Entwicklung wäre nur mit international gültigen Vereinbarungen zu bewerkstelligen.

Hieraus zeigt sich, dass die aufgeführten Alternativen weder wirtschaftlich sinnvoll, noch durchführbar sind. Eine Fahrrinnenanpassung ist daher der einzige zu realisierende Weg, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu erhalten und zu sichern.

8 Ökologische Gesichtspunkte der Elbvertiefung

Kritik an einer erneuten Elbvertiefung wird vor allem laut, weil die Auswirkungen der letzten Elbvertiefung noch nicht abschließend untersucht wurden. So können sich durch den Ausbau der Elbe Veränderungen ergeben, die den Schutz vor Sturmfluten beeinträchtigen. Die Wasserstände können sich verändern, die Brackwassergrenze kann sich verschieben und die Nebengewässer können verschlickten. Dennoch sind die Länder um Hamburg für eine Elbvertiefung. Gegenstimmen gibt es jedoch noch in Niedersachsen. Hier fürchtet man um die Sicherheit der Deiche.

Laut einer Untersuchung der Bundesanstalt für Wasserbau ist eine erneute Vertiefung zwar ökologisch und hydrologisch unbedenklich, dennoch gibt es Anzeichen von Veränderungen, die Kritiker gerne auf die letzte Elbvertiefung zurück führen. Der Tidehub zum Beispiel hat sich nach Meinung des „Förderkreises Rettet die Elbe“ um einen Meter erhöht. Um dies bei der kommenden Elbvertiefung zu vermeiden, soll Baggergut vor der Elbmündung ausgebracht werden. Dadurch soll die Gefahr eines noch größeren Tidehubs

³ Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, S. 18

vermieden und die Fließgeschwindigkeit verringert werden. Da nicht das gesamte Baggergut, das durch die Vertiefung der Fahrrinne von 13,5 m auf 14,5 m entnommen wird, vor der Elbmündung aufgeschüttet werden kann, ergibt sich eine weitere Frage der Entsorgung. Eine Studie sieht dafür etwa Gebiete bei Wedel, Hetlingen, Krautsand oder der Störmündung vor.

9 Erkenntnisse aus dieser Arbeit

Trotz großer Bedenken der Umwelt- Naturschützer erscheint mir eine weitere Vertiefung der Fahrrinne notwendig, wenn Hamburg seinen Hafen wettbewerbsfähig halten will. Zu groß ist die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für die Stadt und das Umland. Notwendige Kompromisse im Umwelt- und Naturschutz müssen gemacht werden. Dazu ist auch politisches Feingefühl und die Zusammenarbeit aller beteiligten Bundesländer notwendig und erforderlich. Wissenschaftliche Untersuchungen über die Auswirkungen über die bereits vorhandenen Elbvertiefung können zur Versachlichung des Streits zwischen Befürwortern und Gegnern beitragen.

Literaturverzeichnis

- o.V.: Umweltatlas Hamburg ... von unten,
1. Aufl., Förderverein Umweltschutz,
Unterelbe e.V., Hamburg 1992
- o.V.: Im Strom der Gezeiten,
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes,
Hamburg 1997
- o.V.: Im Spiegel der Umwelt,
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Kiel,
Hamburg 1997
- o.V.: Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe
– Das Projekt im Überblick, Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Hamburg 1997
- Dr. Ing. Hans P. Drücker Die Elbe – Lebensader Norddeutschlands, Begleitmaterial
zum Kongress 2003 „Flüsse Kanäle Häfen – Kernelemente
der Wirtschaftsinfrastruktur“
- Kum/ubi Elbvertiefung: Niedersachsen ist skeptisch,
in: Hamburger Abendblatt vom 28.4.2004
- o.V.: Standortanalyse Tiefwasserhafen Deutsche Bucht,
Freie und Hansestadt Hamburg, 2000
- Ino/leg Elbvertiefung wird zum Streitfall im Norden,
in: Die Welt vom 28.4.2004
- Kummereincke, S.: Studie: Elbvertiefung unbedenklich,
in: Hamburger Abendblatt vom 27.4.2004
- Broockmann, C.: Bundesrat: Elbvertiefung geht vor Naturschutz,
in: Hamburger Abendblatt vom 12.6.2004
- Schöneberg, K./ Veit, S.: Tiefer Fluss im sicheren Hafen,
in: taz Nord Nr. 7386 vom 18.6.2004
- Iken, M.: Showdown am Elbstrand,
in: Die Welt am Sonntag vom 7.12.2003
- o.V.: Sonderprogramm Hafenausbau,
Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Hamburg 11.7.2004
- Schriftl. Auskunft: Zahlungsschätzungen nach Angaben von Herrn Breyer,

- Personalleiter EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG,
vom 22.6.2004
- Schriftl. Auskunft: Stellungnahme zur Problematik der Elbvertiefung von
Herrn Schmid, BUND-Pressesprecher, vom 20.6.2004
- Klessmann, E.: Geschichte der Stadt Hamburg, Verlag Die Hanse,
Sabine Groenwold Verlag, 2002
- Kapitch, F./ Tilger D.: Stichwort Hamburg, in: Hamburg Lexikon, Zeiseverlag 2002
- Verg, E.: Das Abenteuer, das Hamburg heißt, 3. Aufl.,
Elbert und Richter, Hamburg 2003
- Köpke, A./ Erich, T.: Erfolg mit Hamburg, HWF Hamburgische Gesellschaft für
Wirtschaftsförderung mbH, Ruschke & Partner, 2001
- Klugmann, U.: Bild Atlas Hamburg, 3. Aufl., HB Verlags- und Vertriebs-
gesellschaft mbH, Harksheider Verlagsgesellschaft mbH,
Norderstedt 1989
- o.V.: Norden einig: Elbe Ausbaggern,
in: Hamburger Abendblatt vom 17.6.2004
- Kummereincke, S.: Naturschutz kontra Elbvertiefung
in: Hamburger Abendblatt vom 10.6.2004
- o.V.: Umweltschutz als Wachstumsbremse?
in: Hamburger Abendblatt vom 9.6.2004
- Kummernicke, S.: Experten: Elbvertiefung kein Problem für die Umwelt
in: Hamburger Abendblatt vom 11.5.2004
- Zamponi, R.: Hafen: Hamburg jagt Rotterdam
in: Hamburger Abendblatt vom 5.12.2004
- Richer, A.: Schulterschluss für starke Metropolregion, Freie und
Hansestadt Hamburg, Staatliche Pressestelle, Hamburg 2002
- Rademacher, L.: Presseerklärung vom 14.12.1999, Bundesministerium für
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und der Freien und
Hansestadt Hamburg, Hamburg 14.12.1999
- o.V.: Güterumschlag im Hamburger Hafen,
<http://www.hafen-hamburg.de/home.htm>

- o.V.: Hafenflächen,
<http://www.hafen-hamburg.de/home.htm>
- o.V.: Staatliche Infrastruktur,
<http://www.hafen-hamburg.de/home.htm>
- o.V.: Daten & Fakten,
<http://www.hafen-hamburg.de/home.htm>
- o.V.: Container bringen Jobs,
<http://www.hamburg.maritim.de/de/newsticker.asp>,
29.5.2004