

Mattentwiete 2
20457 Hamburg



Postfach 11 02 03
20402 Hamburg

Telefon (040) 37 89 09-0
Telefax (040) 37 89 0970
E-Mail: info@uvhh.de
<http://www.uvhh.de>

**Rede von Gunther Bonz,
Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V.
in der öffentlichen Mitgliederversammlung des Verbandes
am 29. November 2016 um 12.30 Uhr
im Hotel Hafen Hamburg**

... es gilt das gesprochene Wort ...

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

„Wir sollen den Rest Europas ziehen mit der Industriegesellschaft. Da muss man schon ein bisschen aufpassen, dass man uns auch die Möglichkeit dafür gibt. Es ist einigermaßen skandalös, wie schwierig es ist heutzutage mit Europa eine Elbvertiefung durchzusetzen. Die Elbvertiefung ist für die Entwicklung Hamburgs von einer derart hohen Bedeutung, dass es nur noch schwer zu ertragen ist, zu erleben, was da so... kommt. Die Verzögerung der Elbvertiefung ist skandalös“.

Dieses Zitat stammt von keinem Geringeren als von Vizekanzler und Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel vor 2 Jahren (Hamburger Morgenpost 03.11.2014). Heute warten wir alle gespannt auf die mündliche Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) am 19.12.2016 und die Entscheidung des Gerichts. Seit Planungsbeginn sind über 15 Jahre vergangen.

In keinem Land der Welt dauern Planverfahren so lange wie in Deutschland. Selbst Chinesen kennen mittlerweile die Bedeutung folgender deutscher Wörter: Kindergarten, Vorsprung durch Technik und Planfeststellungsverfahren.

Drei Umweltverbände beklagen das für die Lebensinteressen der Stadt so wichtige Projekt: BUND, Nabu und WWF. Das ist deren gutes Recht. Und auch das BVerwG muss das gesetzte Recht sorgfältig und ordnungsgemäß anwenden. Aber warum klagen die Verbände, wenn doch die Planungen zur Fahrrinnenanpassung Ausgleichsmaßnahmen ökologischer Art vorsehen, die weit über die Eingriffe hinausgehen? So stellt die EU-Kommission in ihrer Stellungnahme zur Fahrrinnenanpassung vom 06.11.2011 fest:

„Die erwarteten negativen Auswirkungen des Projektes werden kompensiert. Der Umfang der vorgeschlagenen Maßnahmen entspricht im Verhältnis mindestens dem 3-fachen der potenziell beeinträchtigten Fläche und der Stückzahl der betroffenen Art“ (Stellungnahme der EU-Kommission vom 06.11.2011 - Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe vom 23.04.2012 - Seite 1940).

Lassen Sie uns diese Angelegenheit einmal aus einem anderen Blickwinkel betrachten:

WWF, Nabu und BUND beklagen erbittert viele Projekte: Stromtrassen, Straßenbauprojekte, Kraftwerksanlagen und natürlich auch alle größeren Wasserinfrastrukturvorhaben, wie Weser-, Ems- und Elbausbau. Auch das ist deren gutes Recht.

Aber: Lange bevor die Planunterlagen für die Fahrrinnenanpassung der Elbe erarbeitet wurden - also vor über 10 Jahren - hatte der BUND Hamburg durch seinen Geschäftsführer mitteilen lassen, dass man - egal wie die Planungen aussehen werden - in jedem Fall gegen das Vorhaben klagen und durch die gerichtlichen Instanzen gehen werde. Eine Vertreterin des WWF in diesem Verfahren hat auf einer Veranstaltung mit Betriebsräten diesen sogar gesagt,

sie - die Arbeitnehmer und Betriebsräte - müssten umdenken und künftig ihren Kollegen Arbeitsplätze in Rotterdam anempfehlen.

Allein 2009 betrugen die Einnahmen aus Spenden und Mitgliedsbeiträgen für die 5 großen Umwelt- und Naturschutzverbände (Nabu, BUND, Greenpeace Germany, WWF und German Watch) knapp 102 Mio. Euro. Zusammen mit weiteren Einnahmen aus staatlichen Zuschüssen, Zinserträgen und Einnahmen aus der Vermögensverwaltung kommen die großen 5 Non-Profit-Organisationen 2009 auf einen Gesamtertrag von insgesamt 123 Mio. Euro (Rainer Knauber: Neinsagerland/Vorwärts Buch 2011, Seite 46). Nirgendwo auf der Welt wird so viel Geld für Protestorganisationen eingesammelt wie in Deutschland (Knauber, ebenda). So freut sich beispielsweise die in den Niederlanden befindliche Amsterdamer Weltzentrale von Greenpeace darüber, dass 25 % ihrer Einnahmen aus Deutschland kommen, das ist mehr als aus irgendeinem anderen Land (Walter Krämer: Die Angst der Woche, München 2011, s. 256).

Es hat sich mittlerweile eine „Dagegen-Industrie“ entwickelt, die perfekt arbeitet und organisiert ist und auch eigene Geschäftsmodelle verfolgt (Knauber - ebenda) - auch das ist deren gutes Recht. Es ist - wie gesagt - das Recht der Umweltverbände, Klagen zu erheben. Es gibt aber keine Rechtspflicht zu klagen. Und: Dass die Verfahren in Deutschland so lange dauern, ist auch kein Zufall. In einem Klagverfahren gegen die Hafenerweiterung Altenwerder hat es 19 Jahre gedauert, bis das Hamburger VerwG endlich 2014 einen Termin zur mündlichen Verhandlung in erster Instanz anberaumt hat (VG-Hamburg, AZ 9/K3022/95 - Hamburger Abendblatt vom 07.05.2014).

Das Projekt der Fahrrinnenanpassung Elbe war auch nicht nur zufällig Gegenstand von 2 Koalitionsverhandlungen in Hamburg: 2008 und 2015. In der Koalitionsvereinbarung von 2015 haben SPD und Grüne u.a. vereinbart:

„Die vom BVerwG dargelegten Nachbearbeitungen am Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe werden erledigt und von allen Hamburgischen Behörden mit dem Ziel unterstützt, die geplante Fahrrinnenanpassung so zügig wie möglich realisieren zu können...

Größere Hafenausbaumaßnahmen werden zwischen den Behörden abgestimmt. Die Senatskanzlei koordiniert diesen Prozess“.

Umso erstaunter hat die Hafenvirtschaft im Dezember letzten Jahres Veröffentlichungen über mögliche weitere Verzögerungen zur Kenntnis genommen. Gemäß Auskunft des Senats an die Bürgerschaft hat die Hamburger Umweltbehörde im Rahmen der vom BVerwG aufgegebenen Nacharbeiten zum Planfeststellungsbeschluss gegenüber der Bundesverwaltung beantragt, die vorgegebene Frist für Stellungnahmen zu verlängern (Bürgerschaftsdrucksache/Drs. 21/2649). Diese Initiative gegenüber der Bundesverwaltung war nicht mit den anderen Behörden und auch nicht mit der Senatskanzlei abgestimmt (Drs. 21/2649). Erst nach einem in der Öffentlichkeit als

Krisengipfel und ersten Koalitionskrach titulierten Spitzengespräch im Rathaus am 17.12.2015 hat die Umweltbehörde diesen Antrag wieder zurückgezogen. Der Senat teilt der Bürgerschaft mit, dies sei erfolgt, weil der Bürgermeister um eine einvernehmliche Klärung gebeten hatte (Drs. 21/2649). Ich glaube, das nennt man Ausübung der Richtlinienkompetenz oder im Hafendeutsch: Mit der Faust auf den Tisch hauen. Wie sagte doch Vizekanzler Gabriel: Die Verzögerung der Elbvertiefung ist skandalös.

Sehr geehrter Herr Senator Kerstan,

wir wissen, dass Sie zur Fahrrinnenanpassung eine andere Auffassung und fachliche Bewertung als wir haben. Wir wissen auch, dass wir Sie hier nicht werden überzeugen können. Allen von uns sollten auch die ökonomischen Folgen von Entscheidungen bewusst sein.

Schon Sokrates hat gesagt: „Stagnation ist der Anfang vom Ende“.

Bereits die Griechen wussten also, dass man kein soziales Paradies auf einem ökonomischen Friedhof bauen kann.

Der Hamburger Hafen ist als größtes zusammenhängendes Industrie- und Gewerbegebiet Deutschlands einer der wichtigsten Wirtschaftszweige und Steuerzahler für die Stadt: Über 100.000 Beschäftigte direkt und indirekt, jährliches Nettosteueraufkommen für die Stadt von über 900 Mio. Euro. Die EU-Kommission stellt in ihrer Stellungnahme zur Fahrrinnenanpassung fest:

„Hunderttausende von Arbeitsplätzen hängen direkt oder indirekt von einem florierenden Hafen ab. Eine verlorene Million TEU im Jahr führt zum direkten Verlust von 10.500 Arbeitsplätzen. Diese Zahl ist ein realistisches Szenario im Bestreben, einen weiteren Rückgang der wirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens, der sich aus einer Nichtanpassung der Elbfahrrinne an die Erfordernisse der gestiegenen Schiffskapazitäten ergeben könnte, zu vermeiden.“ (EU-Stellungnahme ist abgedruckt im Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung - Seite 1940).

Das sogenannte Bemessungscontainerschiff für die Fahrrinnenanpassung ist ein sogenanntes Schiff der 10.000 TEU-Klasse aus dem Jahr 2001 mit 350 m Länge, 46 m Breite und einem Tiefgang von 14,50 m (Planfeststellungsbeschluss - 23.04.2014 - Deckblatt) - das sog. Regelschiff hat im Übrigen nur eine Kapazität von 8.500 - 10.000 TEU. Die Umweltverbände haben uns damals vorgeworfen, dieses Bemessungsschiff sei allenfalls eine seltene Ausnahme und diese großen Schiffe würden sich niemals im Markt durchsetzen. Auch hier haben sich die Umweltverbände massiv geirrt.

Heute werden im Asien-Europa-Verkehr nur noch Schiffe der Größenklasse 14.000 TEU und größer mit einer Länge von 400 m, einer Breite von über 54 m eingesetzt. In 2015 und auch 2016 laufen im Schnitt täglich über 5 dieser Großcontainerschiffe den Hamburger Hafen an, leider mit weniger Ware als möglich wäre, weil die Fahrrinnenanpassung noch nicht realisiert ist. Das

BVerwG hat im Übrigen in der ersten mündlichen Verhandlung im Juli 2014 zur Fahrrinnenanpassung den klagenden Umweltverbänden unmissverständlich erklärt, dass an der Bedarfsbegründung zur Fahrrinnenanpassung der Elbe auch aus Sicht des Gerichts keinerlei Zweifel bestehen.

Und: Da war ja noch der Vorschlag der Umweltverbände zur Norddeutschen Hafenkooperation, um die Fahrrinnenanpassung zu vermeiden. Keine geringere als die insoweit unverdächtige Fraktion „Die Linken im Europaparlament“ hat dazu beim international renommierten Fraunhofer Institut einen Auftrag erteilt. Das vom Verkehrsexperten der Linken, Herrn Fabio De Masio, als unvoreingenommen bezeichnete Fraunhofer Institut kommt in der vor einem Monat vorgelegten Studie zu dem Ergebnis:

„Die Norddeutschen Seehäfen verfügen nicht über den Hebel, Reedereien vorzuschreiben, welchen Standort sie anlaufen sollen und wo Container abgeladen werden“ (Fraunhofer-Center für maritime Logistik, Gutachten Norddeutsche Seehafenkooperation, 07.10.2016; THB, 18.10.2016).

Der Verkehrspolitiker der Linken, Herr De Masio, hat eingeräumt, dieses Ergebnis habe ihn in dieser Deutlichkeit überrascht. Er halte das Gutachten für wertvoll (Hamburger Abendblatt 18.10.2016).

Meine Damen und Herren,

mich erinnert das Verhalten mancher Umweltverbände an den Satz des Deutschen Lyrikers und Revolutionärs Klaus Klages:

Es genügt nicht, keine Ahnung zu haben, man muss auch anderer Meinung sein.

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein Feld möglicher Hafenkooperation ist nach Auffassung der Gutachter vom Fraunhofer Institut die Forcierung gemeinsamer Rahmenbedingungen. Wo bleibt der auch von der Hafenwirtschaft seit Jahren geforderte Rechts- und Genehmigungsrahmen für die Lagerung und den Umschlag von LNG? Immer noch wird das hier benötigte LNG per Dieseltruck von Antwerpen nach Hamburg über die Strasse gefahren - auch ökologisch Unsinn.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

wir alle kennen, zumeist noch aus der Jugendzeit, das Spiel „Malefiz“. Ziel des Spiels ist, durch Setzen von weißen Blockadesteinen sowohl den direkten als auch jeden Umweg so zu verbauen, dass man mit seinen Figuren nicht oder sehr spät zum Ziel gelangt.

Alle von uns hier im Raum erleben fast täglich, wie perfekt die zuständigen Verkehrs- und Bauämter mit uns „Malefiz“ spielen. Die Leidtragenden im Hafen sind vor allem die Kunden des Hafens, die Arbeitnehmer und Trucker. Um nicht missverstanden zu werden: Die Hamburger Hafenwirtschaft begrüßt, dass Verkehrswege nach jahrelanger Vernachlässigung endlich wieder ordnungsgemäß unterhalten und ausgebaut werden. Hier ist insbesondere der Ausbau der A7 und die Hafenuerspanne (A26-Ost) zu nennen. Hinsichtlich der A26-Ost gilt unser besonderer Dank ganz besonders auch der Grünen Bundestagsabgeordneten, Frau Hajduk, die als Senatorin das Projekt seit 2008 vorangetrieben und als Bundestagsabgeordnete sich massiv für die Absicherung der Finanzierung eingesetzt hat. Auch Ihnen, Herr Senator Kerstan, gilt unser Dank, haben Sie doch in Ihrer damaligen Funktion als Fraktionsvorsitzender Frau Senatorin Hajduk hier den Rücken gestärkt.

Auch ist uns klar, dass mit entsprechenden Baumaßnahmen Behinderungen und Beeinträchtigungen verbunden sind. Aber kein Verständnis haben wir über die vielen unkoordinierten Baustellen an Hauptachsen zur gleichen Zeit. Bereits vor Jahren hatte die Hamburger Verkehrsbehörde wohlwollend auf unsere Forderung reagiert, nicht parallel an den beiden Haupt Nord-/Südachsen (der A1 und der A7) zu bauen. Leider wird auch in 2016 wieder an beiden Achsen gewerkelt. Aber nicht nur das: Zugleich ist auch noch das Verbindungsstück von der Autobahn von Bremen in den Hamburger Hafen, die A261, über mehrere Wochen gesperrt worden. Parallel wird an weiteren wichtigen Hauptverkehrsachsen in der Stadt und zur Stadt in der Metropolregion gearbeitet: z.B. im Bereich Horner Kreisel/A24, in Billbrook, A25 und A39 sowie der A23. Die Folgen: Nach Auswertung von TomTom ist Hamburg die Staumetropole Deutschlands. Tägliche Staus von zusammen insgesamt 60 bis zum Teil 80 km sind keine Seltenheit.

Nun kann uns vorgehalten werden, die Arbeitnehmer sollen doch mit dem ÖPNV zu ihren Arbeitsplätzen in den Hafen fahren.

In den Waltershofer Hafenteil fahren z.B. im 24-Stundenzeitraum und damit im 3-Schicht-Rhythmus täglich ca. 5.000 Arbeitnehmer an ihre Arbeitsplätze. Die einzige Fährverbindung von den Landungsbrücken nach Waltershof ist die kleine HADAG Fähre 61. Sie fährt morgens und abends während der Schichtwechselzeiten im 1 bzw. 1,5 Stunden Rhythmus, außerhalb dieser Zeit gar nicht oder in 3-4 Stunden-Rhythmen - sicher kein Anreiz, auf den ÖPNV umzusteigen. Alle Initiativen auch von Hafenbetrieben für Verbesserungen konnten nicht erfüllt werden.

Im Juni dieses Jahres haben die beiden Hamburger Regierungsfractionen SPD und Grüne den Antrag in die Bürgerschaft eingebracht, die Taktfrequenz der insbesondere von Touristen für eine Hafenundfahrt zu Preisen eines HVV-Tickets genutzte HADAG-Fähre 62 (zwischen Landungsbrücken und Altona) von 15 Minuten auf 10 Minuten zu verbessern (Drs. 21/5074). Begründung: „Diese Linie ist für Touristen ein tolles Hamburg-Erlebnis“ (Drs. 21/5074).

Die HADAG als Teil des ÖPNV, als Betrieb der öffentlichen Hand mit Staatsgarantie und damit letztlich am Entscheidungsband von Senat und Bürgerschaft soll also noch stärker gegen unsere vielen kleinen und mittelständischen Barkassenunternehmen Touristen zum subventionierten HVV-Preis im Hafen befördern. Kein fairer Wettbewerb und die Hafearbeiter erhalten noch nicht einmal eine bessere ÖPNV-Anbindung.

Hinsichtlich des LKW-Verkehrs im Hafen fordert die Koalitionsvereinbarung von SPD und Grünen, dass Umfuhren von Containern vermehrt auf der Wasserstraße stattfinden sollen. Eine auch von uns als sinnvoll angesehene Maßnahme, wenn dadurch auch tatsächlich Emissionen reduziert werden können. Aber wie soll dies erfolgen, wenn z.B. die entsprechenden Schuten nicht von ihren Liegeplätzen im Travehafen herauskommen, weil sie im Schlick festliegen. Jahrelang ist die Hamburger Hafenverwaltung auch dort ihrer Unterhaltungspflicht nicht nachgekommen. Die Verschlickung des Hafens hat in den letzten Jahren bisher nie gekannte Ausmaße angenommen. Um eines vorweg zu nehmen: Die gesamten Schlickmengen im Elbstromgebiet sind in den letzten Jahren nicht angestiegen (Drs. 21/2621). Es handelt sich um ein hausgemachtes Problem.

Die Hafenverwaltung hat sich gegenüber vielen Hafenbetrieben in den letzten Monaten und Jahren geweigert, ihren vertraglichen Verpflichtungen zur Unterhaltsbaggerung nachzukommen. Entsprechende Unterhaltsbaggerungen werden im Hamburger Hafen seit über 100 Jahren durchgeführt, sind üblich und notwendig zur Aufrechterhaltung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Hafens.

Die HPA begründet ihr Verhalten damit, sie habe 2012 mit der Hamburger Umweltbehörde eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen, wonach zwischen April bis November überhaupt nicht gebaggert werden soll (Abendblatt 28.08.2015).

Die Folge war u.a., dass Schiffe in andere Häfen, wie Rotterdam und Rostock umgeleitet werden mussten. Zumindest „erstaunlich“ ist dann die Aussage der HPA, wegen Schlicks musste noch nie ein Schiff draußen bleiben (Abendblatt 13.10.2016). Ist dies ein Realitätsverlust?

Mindertiefen vor Kaianlagen von teilweise über 2 m sind keine Seltenheit gewesen. Ein Hamburger Terminalbetreiber musste sogar gerichtliche Hilfe in Anspruch nehmen, um die HPA zu ihrer vertraglichen Verpflichtung anzuhalten.

Wir wissen, dass die notwendigen Unterhaltsbaggerungen seit vielen Jahren Gegenstand auch von politischem Verhandlungspoker sind:

„Senator R. berichtet von einem Gespräch mit Minister H. Minister H. habe Möglichkeiten von Ablagerungsflächen für Baggergut... angedeutet... SVSK berichtete über seine Gespräche mit Staatssekretär M. von der Niedersächsischen Staatskanzlei über Möglichkeiten ei-

ner Wiederaufnahme der Paket-Verhandlungen... Nach übereinstimmender Beurteilung geht es Niedersachsen vor allem um die A26 auf hamburgischem Gebiet. Ergebnis: BGM wird anlässlich der bevorstehenden Ministerpräsidentenkonferenz mit Ministerpräsident A. über die Wiederaufnahme der Paket-Verhandlungen sprechen.“

Dieses Zitat könnte von gestern stammen, denn auch die A26 auf hamburgischem Gebiet wird noch immer von Umweltverbänden blockiert. Tatsächlich stammt das Gesprächsprotokoll vom 14.10.1987 - also vor über 29 Jahren aus der damaligen Amtszeit von Bürgermeister Voscherau, der leider in diesem Jahr viel zu früh verstorben ist. Von einer professionellen Hafenverwaltung darf erwartet werden, dass entsprechende Zusammenhänge bekannt sind. Mit Vereinbarungen, wie sie zwischen der HPA und der Umweltbehörde 2012 geschlossen worden sind, bindet sich die Hafenverwaltung unnötig selbst noch die Rute vor den Bauch. Wenn dann auch noch wegen des Streits um die Windmesse in Husum die Schleswig-Holsteinische Landesregierung die Verlängerung der Ablagerungsmöglichkeit von Sedimenten im Elbmündungsgebiet versagt, ist das Chaos perfekt mit unsinnigen und teuren Kreislaufbaggerungen - zu Lasten des Hafens und seiner Mitarbeiter. Die Süddeutsche Zeitung hat dies jüngst als „Quelle des Spotts“ über den Hafen bezeichnet.

Erst durch das Eingreifen des Bürgermeisters konnte Ende letzten Jahres eine politische Einigung mit Schleswig-Holstein erzielt werden. Aber die von der HPA ausverhandelte technische Umsetzung dieser politischen Einigung mit dem Schleswig-Holsteinischen Umweltministerium sieht neben rechtlichen Kriterien, die sich so in keinem Gesetz wiederfinden, eine Mengengrenzung für die Ablagerung vor, die u.E. nicht Gegenstand der politischen Einigung gewesen ist.

Wenn dann auch noch die HPA/Hafenverwaltung erklärt, der Hafen verschlicke, weil es im Riesengebirge zu wenig schneien würde (HPA gemäß Bild vom 05.08.2016) grenzt das fast an Realsatire.

Zu den Auswirkungen der Unterlassung notwendiger Unterhaltsbaggerungen teilt der Senat der Bürgerschaft im Januar 2016 mit:

„Die Vereinbarung zwischen HPA und Umweltbehörde, nach der vom 01.04. bis 01.11. eines Jahres nicht gebaggert werden dürfe, habe zu Problemen geführt. In der weiteren Abfolge habe es dann Anlaufschwierigkeiten, Verzögerungen und andere Dinge gegeben, die die Hafenbetreiber zu ertragen gehabt hätten.“ (Drs. 21/2995).

Die Hafenwirtschaft hat in letzter Zeit in der Tat viel ertragen müssen. Gegenüber Dritten in Verwaltung, Politik und auch an anderer Stelle werden wir von der HPA als altbacken, unmodern und rückwärtsgerichtet beschrieben - Unternehmen die lediglich keine höheren Mieten zahlen wollen.

Wir wissen, dass im Hamburger Hafen im Vergleich zu unseren Konkurrenzhäfen hier die höchsten Flächenmieten für Umschlagsflächen zu zahlen sind – von den sog. Vollkostenmieten für Kaianlagen ganz zu schweigen. Selbst ein Vertreter der Geschäftsleitung der HPA hat uns bestätigt, dass die Mieten für Kaimauern in Hamburg so hoch sind, dass sich mittelständische Betriebe diese nicht mehr leisten können.

Auf der einen Seite die nach vorwärts gerichtete, moderne HPA, auf der anderen Seite die abgehängten altbackenen Hafenbetriebe - so das Bild der HPA über uns.

Zu ihrer Rolle äußert sich die HPA am 13.10.2016 im Hamburger Abendblatt wie folgt:

„Wenn man allerdings bei Trends vorne mit dabei ist, muss man immer mal wieder in den Rückspiegel schauen, dass man alle mitnimmt. Manchen erscheinen Entscheidungen unverständlich, weil sie nicht ausreichend erklärt werden“.

Wir wissen nicht, ob es eine „hidden agenda“ gibt, zulasten des Hafens. Wir wissen auch nicht, ob die Hafenverwaltung sich aus ihren Kernaufgaben, nämlich der Bereitstellung und Unterhaltung der Hafeninfrastruktur zurückziehen will oder sogar soll, um sich in eine reine Immobiliengesellschaft zu verwandeln.

Wir wissen aber, wo wir stehen, sowohl hier in Hamburg, als auch im Wettbewerb. Trotz der schwierigen dargestellten Rahmenbedingungen, der weltweit schwachen Wachstumsraten, des Russlands Embargos, um nur einige Stichworte zu nennen, haben Hamburger Hafenunternehmen und der Hafen insgesamt jüngst sehr viele Erfolge vorzuweisen.

- Im Zeitraum Januar bis September 2016 hat sich der Gesamtumschlag im Hamburger Hafen mit einem leichten Plus von 0,3 % weitgehend stabilisiert. Der Containerumschlag weist im gleichen Zeitraum einen leichten Rückgang von -0,1 % auf. Unser Hauptkonkurrent Rotterdam hat im selben Segment einen Rückgang von -0,4 % zu verzeichnen.
- Im Hinterlandverkehr mit der Bahn kann eine Gesamtsteigerung von 3,1 % auf über 35 Mio. Tonnen in den ersten neun Monaten dieses Jahres verzeichnet werden. Erfreulich ist hier auch die Entwicklung im Containerhinterlandverkehr mit über 1,8 Mio. TEU - dieses entspricht einem Wachstum von 1,9 %.
- In der Nordrange haben wir mit insgesamt 40 % und im Fernverkehr sogar mit 70 % den höchsten Eisenbahnanteil in der sogenannten Hinterlandanbindung - damit sind wir hier in Europa Champions League Sieger.

Dies ist auch ökologisch besonders hervorzuheben: Pro Tonnenkilometer werden beim LKW-Transport 160 Gramm Co₂ ausgestoßen - beim Bahntransport weniger als die Hälfte, bei günstigen Rahmenbedingungen sogar nur 1/10. Durch unsere tiefe Lage im Binnenland werden die Güter und Container zudem über 100 km auf dem Schiff tief ins Binnenland transportiert. Auf einem 18.000 TEU-Schiff werden nur 3 Gramm Co₂ pro Tonnenkilometer produziert, bei einem 8.000 TEU großen Schiff noch bis zu 60 Gramm. Deshalb ist die Fahrrinnenanpassung auch ökologisch nötig und richtig. Der Hamburger Hafen ist mit den dargestellten Rahmenbedingungen schon heute der „Ökologie Europameister“ der Häfen. Diese Position wollen wir auch mit der Fahrrinnenanpassung weiter ausbauen.

Daneben haben die Hamburger Hafenunternehmen *freiwillig* umfangreiche Umwelt- und Ressourcenschutzmaßnahmen ergriffen. Zu nennen sind u.a.: Fotovoltaik-Anlagen, Blockheizkraftwerke, Windkraftanlagen, Containerbrücken mit Stromrückspeisetechnologie, Dual-Cycle-Technologie, batteriebetriebene Schwerlastfahrzeuge (sogenannte AGVs), Beleuchtungsmodernisierungen, Van-Carrier-Optimierungen, Umstellung auf Eco-Fleet, Optimierung der Truck-Abfertigung (Voranmeldung und Slotbuchungen), Einsatz modernster IT-Systeme zur Steuerung von Produktionsprozessen.

Durch die bisher in den Hafenbetrieben umgesetzten freiwilligen Umweltschutzmaßnahmen werden jedes Jahr über 76.000 Tonnen Co₂ und 60 Mio. Kilowatt Strom eingespart. Letzteres entspricht dem Energieverbrauch von rd. 2.200 privaten Haushalten.

Aber auch technologisch ist der Hamburger Hafen in vielen Bereichen europa- und weltspitze.

- So wird an einem Massengut Terminal ein neuartiger 3-D-Laserscanner eingesetzt, um mit einem vollautomatischen Greifer das Erz aus jedem Winkel des Schiffsbauchs vollautomatisch und hocheffizient zu entladen. Eine Technik, die ihren Ursprung in Beschleunigungssensoren von Raketen aus der Raumfahrttechnik hat.
- Das vollautomatisierte Terminal in Altenwerder gehört heute noch immer zu den modernsten weltweit.
- Seit diesem Monat haben wir mit unserem elektronischen Voranmeldesystem und den LKW-Slotbuchungen an den Hamburger Containerterminals eines der modernsten Truck-Gates, welches wir zusammen mit dem IT-Dienstleister DAKOSY entwickelt haben. Auch dieses System ist europa- und weltweit führend.
- Ebenso ist das von privaten Hafenbetrieben entwickelte und betriebene Hamburg Vessel Coordination Center europaweit einmalig und führend. Dieses Center koordiniert neben Großschiffs- und Feederverkehr auch Anläufe von Binnenschiffen im Hamburger

Hafen. Eine solche private Gesamtverkehrssteuerung sucht ihresgleichen.

- Ein Hamburger Terminal ist 2016 das 3. Mal hintereinander von der asiatischen Logistikkonferenz zum besten Terminal Europas gewählt worden.

Kundenzufriedenheit, Qualität und Leistung - dafür steht der Hamburger Hafen. Hier haben seit Jahrzehnten keine Streiks mehr stattgefunden. Wir alle erinnern uns an mehrtätige Streiks allein in diesem Jahr in den Konkurrenzhäfen in Rotterdam und Antwerpen. Die Sozialpartnerschaft im Hamburger Hafen funktioniert.

Am 29. November 1970 - also heute vor genau 46 Jahren - wurde die erste Folge der Krimireihe „Tatort“ mit Walter Richter als Kommissar Trimmel vom NDR unter dem Titel „Taxi nach Leipzig“ ausgestrahlt. Wir werden am 19. Dezember 2016 nicht mit dem Taxi nach Leipzig fahren, sondern mit der Deutschen Bahn.

Wir werden dann die Fortsetzung der 15-jährigen Geschichte der Fahrrienenanpassung erleben.

Wer Johann Wolfgang Goethes Faust gelesen hat, fühlt sich in unserem Neinsagerland bei dieser Geschichte bisweilen an Mephisto erinnert.

Goethe lässt in seiner Faust-Tragödie Mephisto, der das Prinzip der Negation, des Neinsagens, ohne Seelenheil verkörpert, sagen:

„Ich bin der Geist, der stets verneint!
Und das mit Recht; denn alles was entsteht
ist wert, dass es zugrunde geht;
Drum besser wär's, dass nichts entstünde
so ist denn alles, was ihr Sünde,
Zerstörung, kurz das Böse nennt,
mein eigentliches Element.“

Wir appellieren an alle Beteiligten, dass im Sinne der Handels- und Exportnation Deutschland, unserer Stadt Hamburg, des Hafens und der vielen Beschäftigten konstruktiv auf eine zukunftsgerichtete Entscheidung in Leipzig im Zusammenwirken der Beteiligten hingewirkt wird.

Shakespeare hat einmal gesagt:

„Vorher weiß man es erst richtig hinterher.“

Mögen wir Weihnachten alle das Licht der Erkenntnis erlangt haben.

Vielen Dank.

**Herzlich willkommen
zur öffentlichen Mitgliederversammlung
des UVHH**

29. November 2016

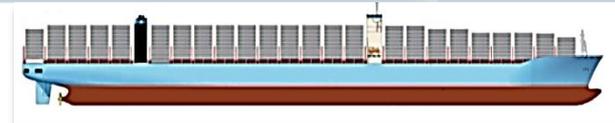
Projekt Fahrrinnenanpassung



Emma Maersk
15.550 TEU, 16,0 m Tiefgang
397,7 m lang, 56,4 m breit



CMA CGM Marco Polo
16.020 TEU, 16,0 m Tiefgang
396 m lang, 53,6 m breit



Maersk McKinney Moeller
18.270 TEU, 16,0 m Tiefgang
399 m lang, 59 m breit

Senat beschließt
9. Fahrrinnen-
anpassung; Antrag
des Senats beim
BMVBS

2002

Bundesregierung
erteilt
Planungs-
auftrag

2004

Auslegung der
Planunterlagen /
Rückzug des Antrags
auf Durchführung
einer Teilbau-
maßnahme

2007

Planänderungs-
antrag II

2009

Stellungnahme der
EU-Kommission
nach FFH-Richtlinie:
Elbvertiefung mit
Umweltauflagen

2011

2013

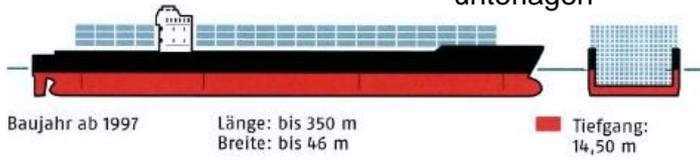
Juli: Mündliche
Verhandlung beim
Bundesverwaltungs-
gericht Leipzig

2014

Ausbauziel:

Tideabhängig: 14,50 m
Tideunabhängig: 13,50 m

Bemessungscontainerschiff:



2006

Einreichung der
Planfeststellungs-
unterlagen

2008

Planänderungs-
antrag I

2010

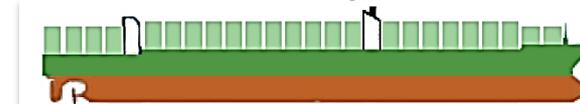
Planänderungs-
antrag III

2012

Planfeststellungsbeschluss/
Umweltverbände
reichen Klage
ein

CSCL Globe

19.000 TEU, 16,0 m Tiefgang
400 m lang, 58,6 m breit

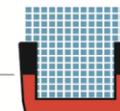


Regelschiffe im Fernost-Verkehr



Baujahr ab 1980
(3. und 4. Generation)

Länge: bis 295,0 m Breite: bis 32,2 m Kapazität 3 000 bis 5 000 TEU

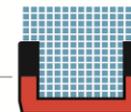


Tiefgang: bis 13,5 m*



Baujahr ab 1992

Länge: bis 318 m Breite: bis 42 m Kapazität rd. 6 000 TEU

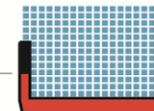


Tiefgang: 13,5 bis 14,5 m*



Baujahr ab 1997

Länge: bis 350 m Breite: bis 46 m Kapazität rd. 9 000 TEU

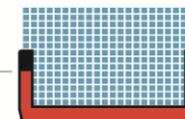


Tiefgang: bis 14,5 m*



In Fahrt / in Bau

Länge: bis 400 m Breite: bis 59 m Kapazität rd. 18 000 TEU

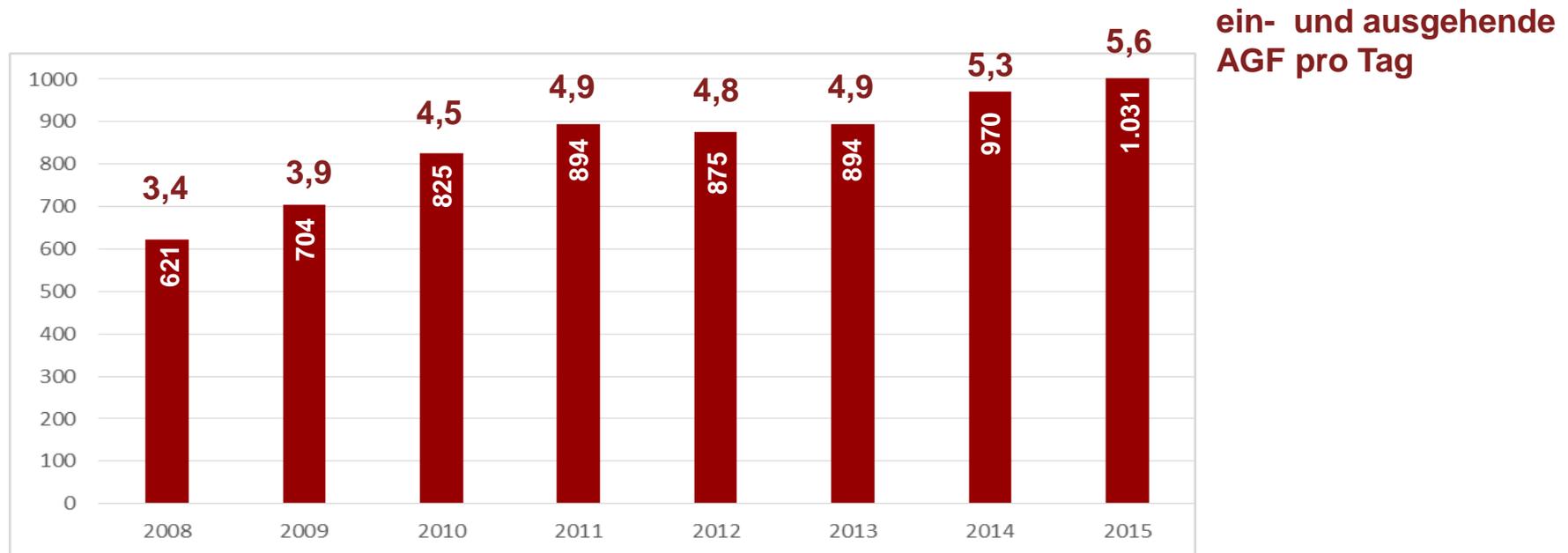


Tiefgang: ca. 15,5 m*

* Bezogen auf Salzwasser.

Schiffsgrößenentwicklung im Hafen Hamburg

Anzahl der Seeschiffe in Hamburg mit einer Länge über 330 m und / oder einer Breite über 45 m (AGF- Außergewöhnlich große Fahrzeuge)

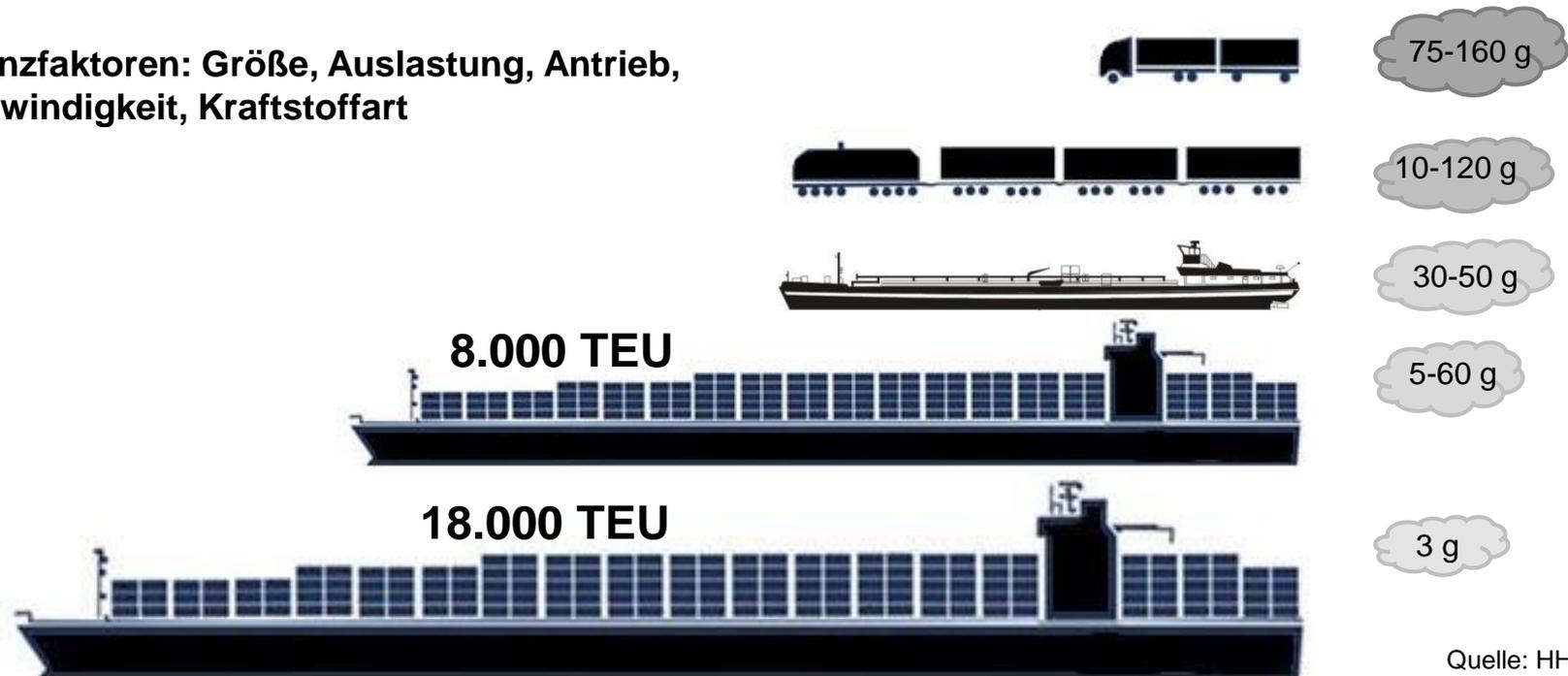


Umweltschutz und Nachhaltigkeit

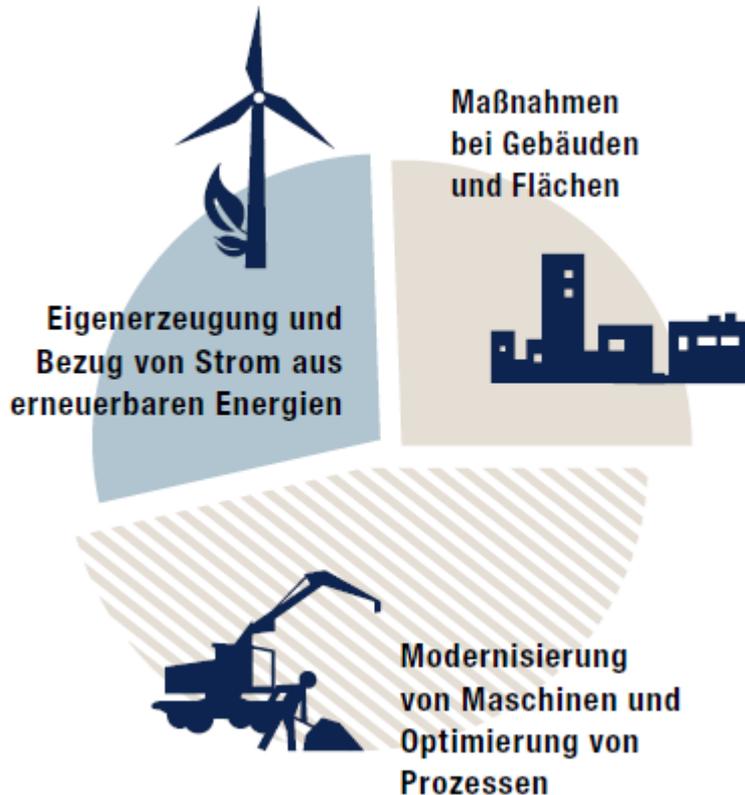
Die Umweltbilanz des Seetransportes ist wesentlich günstiger als die des Straßen- und Schienenverkehrs!

Umwelt- und Klimabelastung im modalen Vergleich
(Emissionen in **Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer**)

Effizienzfaktoren: Größe, Auslastung, Antrieb, Geschwindigkeit, Kraftstoffart



Energieeinsparmaßnahmen der Hafenbetriebe



Durch verschiedene Umweltschutzmaßnahmen in den Hamburger Hafenbetrieben werden rund **60 Mio. kWh Energie pro Jahr eingespart** und dadurch der **CO₂-Ausstoß um mehr als 76.000 t pro Jahr reduziert.**

UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E.V.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

