

Impressum

Herausgeber:



Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Kiel
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg



Freie und Hansestadt Hamburg
Wirtschaftsbehörde,
Amt Strom- und Hafenaufbau

Juli 1996

Konzeption, Text, Grafik-Design:

ÖKO MEDIA GmbH
in Zusammenarbeit mit
BFUB Hamburg,
Umweltberatung Fischer & Köchling GmbH

Druck:

Pergamos-Druck, Hamburg

Bildnachweise:

Stadtverwaltung Cuxhaven (S. 4)
Tourismuszentrale Glückstadt (S. 5)
Amt Strom- und Hafenaufbau (S. 9, S. 10)
Ina Kliefoth (S. 10, S. 11)
Michael Bässler (S. 11)
Focus Fachlabor (S. 12)

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung setzt auf eine Strategie, die die umweltfreundlicheren Verkehrsträger und damit maßgeblich auch die Schifffahrt stärkt und sie in ein integriertes und vernetztes Gesamtverkehrssystem einbindet. Die Bundesregierung ist entschlossen, die maritime Wirtschaft und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu fördern. Neben der Stärkung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen erfordert dies eine konsequente Fortsetzung der erfolgreichen Investitionspolitik unter gleichzeitiger Wahrung der Belange von Natur und Umwelt.

Diese Leitlinien gelten auch für die von uns mit erheblichem finanziellen Aufwand betriebenen 14,5 m-Ausbaumaßnahmen in der Außen- und Unterelbe.

Mit den vorgesehenen umweltverträglichen Ausbaumaßnahmen gewährleistet die Bundesregierung, daß der Seehafen Hamburg und die ganze Region nicht von der zukunfts-trächtigen und modernen Containerschifffahrt abgekoppelt werden. Der Hafen Hamburg wird damit auch in Zukunft seiner Bedeutung als Schnittstelle und „Gateway“ für den deutschen und europäischen Außenhandel gerecht werden können. So tragen wir zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Hamburg und Deutschland insgesamt bei, wir sichern Arbeitsplätze und leisten einen wichtigen verkehrspolitischen Beitrag für die Entlastung der Straßen und zur Stärkung des Seeverkehrs.

Mit anderen Worten: Die Investitionen des Bundes in die Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe sind gut angelegt und reihen sich ein in das verkehrspolitische Gesamtkonzept der Bundesregierung!



Matthias Wissmann
Bundesminister für Verkehr

Die Entwicklung der Freien und Hansestadt Hamburg zu einer wirtschaftlich florierenden Millionenmetropole ist ohne ihre unmittelbare Lage am Verkehrsweg Elbe, ohne ihren Hafen undenkbar. Der Hamburger Hafen ist heute ein wichtiger Knotenpunkt im nordeuropäischen Logistikverbund. Dabei hat die traditionell enge Verknüpfung von Seeverkehr und Hafenwirtschaft mit anderen Wirtschaftsbereichen dazu beigetragen, daß Hamburg und die norddeutsche Region heute eine herausragende wirtschaftliche Position einnehmen.

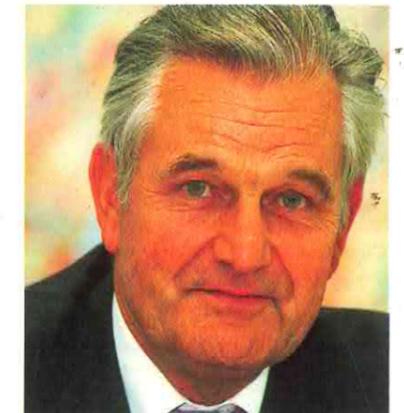
Voraussetzung hierfür ist und bleibt die Nutzung der Elbe als Seeschiffahrtsstraße. Bereits Generationen vor uns haben diese Möglichkeiten erkannt und begonnen, die Elbe als Verkehrsweg zu erschließen. Größere Schiffe und verbesserte Transporttechnologien haben dann dazu geführt, daß die Fahrinne der Elbe den Erfordernissen der Schifffahrt weiter angepaßt werden mußte.

Es ist unbestreitbar, daß nur durch solche Anpassungsmaßnahmen die Existenz des Hamburger Hafens gesichert werden konnte. Sicher ist allerdings auch, daß Natur und Umwelt in der Unterelberegion hier-

durch in der Vergangenheit geprägt und teilweise beeinträchtigt worden sind. Gleichwohl ist die Unterelbe bis heute ein ökologisch wertvoller und damit schützenswerter Lebensraum.

Um so wichtiger ist es heute, bei allen Eingriffen sorgfältig abzuwägen und jede unnötige Umweltbelastung zu vermeiden. Die Herausforderung besteht dabei darin, den Erhalt der Funktionsfähigkeit der Seeschiffahrtsstraße Elbe und den Schutz von Natur und Umwelt miteinander in Einklang zu bringen. Die jetzt von Bund und Hamburg geplante Fahrrienenanpassung von Unter- und Außenelbe an die Erfordernisse der internationalen Containerschifffahrt ist ein gutes Beispiel dafür, daß es möglich ist, mit kreativen und intelligenten Lösungen dieser Herausforderung gerecht zu werden.

Wir sind daher überzeugt, daß die von der Bundeswasserstraßenverwaltung und uns entwickelte Lösung zeitgerecht realisiert wird. Dies ist auch erforderlich, da zur Sicherung der Wirtschaftskraft und der Arbeitsplätze des Hafens die Fahrrienenanpassung existenzielle Bedeutung hat.

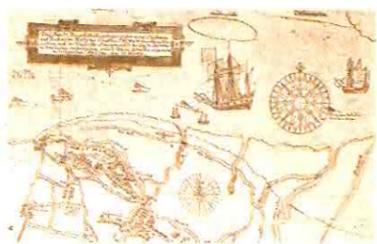


Prof. Dr. Erhard Rittershaus
Zweiter Bürgermeister und Präses
der Wirtschaftsbehörde Hamburg



Elbkarte aus dem Jahre 1567 von Melchior Lorichs

Auf dem Weg zur Metropolregion



Cuxhaven 1594

Cuxhaven – vom Schutz- und Eishafen zum seeseitigen Hafenstandort

Zwischen 1543 und 1628 wurde auf Betreiben der hamburgischen Schifffahrt an der Elbmündung ein Hafen als Not- und Winterzuflucht vor Eis und Sturm gebaut. Aus der kleinen Deichreihensiedlung entwickelte sich im Laufe der Zeit eine blühende Stadt. Der Hafen wurde erweitert und 1896 zum Freihafen erklärt. Um die Jahrhundertwende wurde Cuxhaven auf Grund seiner günstigen Lage am seeschifftiefen Fahrwasser der Elbe von modernen Dampfschiffen angelaufen. Zu jener Zeit verfügte die Stadt über den größten Fischereihafen Deutschlands. Heute ist Cuxhaven ein bekanntes regionales Zentrum. Der Amerikahafen, Teil des Cuxhavener Hafens, wurde 1992 von der Freien und Hansestadt Hamburg auf das Land Niedersachsen übertragen.

Geschichte am Gezeitenstrom

Die Elbe ist die Lebensader der Elbregion. Als Nahrungsquelle, als Trinkwasserreservoir und als Transportweg sicherte der Fluß die Versorgung der Menschen, die sich hier schon früh ansiedelten.

Berühmtes Zeugnis der Geschichte ist der Freibrief Friedrich Barbarossas aus dem Jahr 1189, durch den die Stadt Hamburg besondere Rechte erhielt. Wenngleich die Echtheit dieses Schriftstücks umstritten ist, war es doch wegweisend für die historische Entwicklung. Hamburg erhielt das Recht, Schiffe mit Hamburger Waren ohne Elbzoll in die Stadt zu führen. Bei allen anderen Schiffen erhob die Stadt Stade Zoll. Ferner wurden den Hamburgern Fischereifangrechte auf der Elbe gewährt sowie die Befugnis erteilt, in der Grafschaft Holstein Bauholz zu schlagen und dort ihr Vieh zu weiden.

Trotz dieser frühen wirtschaftlichen Sicherung Hamburgs war die Zusammenarbeit der verschiedenen Hafenstädte erforderlich. So wurden zum Schutze der Handelswege Territorial- und andere Vertragsabkommen verabschiedet.

Mit dem Staatsvertrag von 1921/22 gingen die bis dahin von unterschiedlichen Ländern wahrgenommenen Aufgaben an der Wasserstraße Elbe einheitlich auf das Deutsche Reich über. Eine Ausnahme bildete der innerhalb Hamburgs gelegene Teil des Stromes, der auch heute noch von der Hansestadt verwaltet wird. Der Bund übernahm 1945 die Bundeswasserstraße Elbe in seine Verwaltung.

Die Elbe als Verkehrsweg

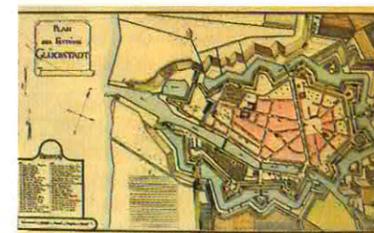
Mit einer Länge von 1.100 km von der Quelle bis zum Meer ändert die Elbe ihren Charakter auf diesem Weg grundlegend. Von ihrem Ursprung bis kurz vor Hamburg fließt sie in eine Richtung – dieser Teil wird als Ober- und Mittelbe bezeichnet. Hieran schließt vom heutigen Wehr bei Geesthacht bis zur Nordsee die Tideelbe an. Die vom Tidewechsel bestimmte Strömungsrichtung ändert sich in diesem Abschnitt zweimal am Tag.

Bei der Tideelbe wird nochmals differenziert: Vom Wehr bei Geesthacht bis Bunthaus spricht man von der oberen Tideelbe. Daran schließt sich das Stromspaltungsgebiet – die Norder- und Süderelbe – an. Die nächsten 100 km bis Cuxhaven bildet die Unterelbe. Als Außenelbe reicht der Fluß schließlich gut 40 km in die Deutsche Bucht hinein.

Für den Schifffahrtsweg Unterelbe ist der Gezeitenstrom seit jeher prägend. Auch ohne technische Antriebskraft konnte jedes Schiff die Elbe mit der Flut von der See bis in die Nähe von Lau-

enburg aufwärts und abwärts befahren, wenn das Schiff mit Hilfe einer leichten Brise steuerfähig blieb. Unentbehrliches Hilfsmittel wurde der Gezeitenkalender – der Fahrplan für die Verfügbarkeit der Naturkraft.

Die Gezeiten sind nicht nur in der Unterelbe wirksam, auch die vielen Nebenflüsse werden durch den Wechsel von Ebbe und Flut beeinflusst und damit für die Schifffahrt zugänglich. Neben Hamburg haben Orte wie Bremervörde an der Oste, Itzehoe an der Stör, Stade an der Schwinge oder Lüneburg an der Ilmenau aus der Lage am Gezeitenstrom ihren Nutzen gezogen. Die Außen- und Unterelbe bildete zusammen mit den Nebenflüssen, Kanälen, Hafenprieln, Strandhäfen und sonstigen Anlegeplätzen ein auf natürlichen Bedingungen beruhendes Verkehrssystem, das Landschaft und Wirtschaft der Region prägte.



Grundriß von Glückstadt um 1500

Glückstadt – ein dänischer Konkurrenzhafen

1617 erhielt Glückstadt von Christian IV, König von Dänemark und Herzog von Schleswig und Holstein, die Stadtrechte verliehen. Die am Reißbrett entstandene Festungsanlage sollte ein dänischer Konkurrenzhafen zu Hamburg werden. Schon bald entstand hier ein internationaler Hafen- und Handelsplatz. Bis 1867 war Glückstadt Landeshauptstadt des königlichen Anteils von Holstein.

Nach dem zweiten Weltkrieg breitete sich der Ort über die Grenzen der Stadtmauern aus. Bis dahin zählte Glückstadt, wegen der begrenzten Fläche innerhalb der Festungsmauern, zu den Städten mit der höchsten Bevölkerungsdichte in Schleswig-Holstein. Heute ist Glückstadt ein wichtiger regionaler Industrie- und Gewerbestandort.

Von der Kogge zum Containerschiff



Der Ewer

Mit dem Ewer konnten auch seichte Hafengebiete angelaufen werden. Eine andere Möglichkeit war z.B., vor Blankenese bei Hochwasser den Strand anzusteuern und das Schiff bei Ebbe trockenfallen zu lassen. Dann fuhr man mit Pferdewagen an das durch seinen Plattboden völlig aufrecht stehende Schiff heran, um die Transportgüter zu löschen und zu laden. Mit der Flut setzte der Ewer die Fahrt wieder fort.

Lastensegler und Handelsschiffe

Die Geschichte des Handels und des Transportwesens auf der Elbe spiegelt sich im Schiffbau wider.

Ein besonders altertümlicher Schiffstypus ist der Ewer – ein Lastensegler, den es in vielen Variationen gab. Kennzeichnend für dieses Schiff sind der geringe Tiefgang und ein breitflächiger, platter Boden. Der Ewer wurde im Güternahverkehr zwischen Lüneburg und Cuxhaven eingesetzt und für Fahrten zu Küstenstandorten an der Nordsee, z.B. den ost- und nordfriesischen Inseln, genutzt.

Mit der Entwicklung der „Kogge“, einem dickbäuchigen, aus Balken gezimmerten Segelschiff, bildete sich die Schifffahrt heraus – der Transport größerer Warenmengen. Die Hansekogge begründete im Mittelalter Reichtum und Ansehen der deutschen Hansestädte. Der Schiffbau gehörte zu den Hauptaufgaben der Hanse. Auf den hansischen Koggen wurden russische Pelze, Wachs, Getreide

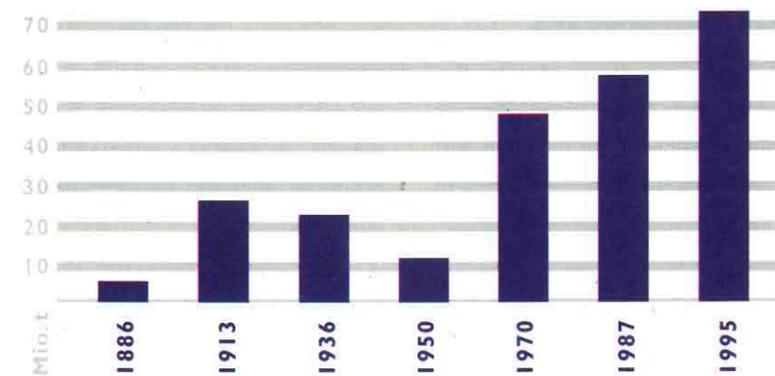
und der Bernstein aus dem Ostseeraum sowie das Holz Skandinaviens, Fässer mit Hering und vieles mehr transportiert. Im 19. Jahrhundert wurden die schnellen Klipper eingesetzt, Segelschiffe, die vor allem Tee und Gewürze aus Ostasien transportierten.

Aufbruch in ein neues Zeitalter

Mit der Erfindung der Dampfmaschine brach ein neues Zeitalter an. Produktion, Handel und Verkehr durchlebten einen revolutionären Wandel. Aus Handwerksbetrieben wurden Fabriken, die Massenfertigungen ermöglichten. Eisenbahn und Dampfschiffe verliehen dem Transportwesen neue Dimensionen.

Die Dampfschiffe machten den Seetransport unabhängig von der natürlichen Antriebskraft des Windes. Entsprechend konnten die Ladungen schneller transportiert werden, die Disponierbarkeit erhöhte sich. So wurde das Segelschiff zu Beginn des 20. Jh. verdrängt.

Entwicklung des Güterumschlags im Hamburger Hafen seit 1886



Schiffbau im 20. Jahrhundert

Die Weiterentwicklung der Schifffahrt ergab sich durch den Einsatz von Dieselmotoren. Schnelligkeit und Ladungskapazität konnten erheblich gesteigert werden.

Die beiden Weltkriege und ihre krisenhaften Auswirkungen für die Wirtschaft brachten auch der Schifffahrt einige Rückschläge. Viele Schiffe wurden abgewrackt, Linien wurden eingestellt. In der Wiederaufbauzeit der 50er Jahre entstanden

die Spezialschiffe zum Transport von Massengütern wie Rohöl oder Schüttgüter.

In den 60er Jahren wurden die ersten Frachter für den Containertransport gebaut. Die Container revolutionierten den Schiffstransport in den nachfolgenden Jahren. Immense Zeiteinsparungen ergaben sich nicht durch die Erhöhung der Transportgeschwindigkeit – hier war man bereits an die Grenzen gestoßen – sondern durch die Steigerung der Umschlaggeschwindigkeit im Hafen.

Stade – Handelsplatz und Mitglied der Hanse

Die Schwinge verbindet Stade mit der Elbe und begründete die historische Bedeutung der ehemaligen Seehafen- und Hansestadt. Auf Dauer war die Schwinge jedoch zu klein für die wachsenden Schiffsgrößen. Mit dem Aufkommen der Dampfschiffe genügten auch die alten Hafenanlagen den Anforderungen der Schifffahrt nicht mehr. Das enge Fleet und zu geringe Wassertiefen erlaubten es nur noch den flachen Fracht-Ewern, den Stader Hafen anzulaufen. Als 1883 eine neue Hafenanlage erstellt wurde, waren die modernen Küsten- und Seeschiffe bereits auf andere Häfen ausgewichen.

In den letzten 30 Jahren siedelten sich in Stade verschiedene industrielle Großunternehmen an. Auch mittelständische Handwerks-, Handels- und Gewerbebetriebe florieren, eine Entwicklung, die heute weit über Stade hinaus ins Umland ausstrahlt. Einen direkten Zugang zur Elbe hat sich die Stadt mit dem Elbehafen Bützfleth gesichert.



Von der Wasserbaukunst zum Strombau

Düpe-Ordnung

Die Düpe-Ordnung – ca. 1530 erlassen – war eine Art strompolizeiliche Vorschrift, die schon früh die Bemühungen um die Erhaltung der Fahrwassertiefe aufzeigt. Danach war das Abgraben von Sand an bestimmten Elbuferstrecken verboten. Das Abladen von Unrat, Kehrlicht und anderen Materialien im Alsterhafen, in den Fleeten und im Elbstrom wurde unter Strafe gestellt. Die Befolgung der Vorschriften wurde von den Düpe-Herren überwacht, einer Kontrollkommission zur Erhaltung der Wassertiefe.

Hamburgs Alsterhafen

Bis in das 17. Jahrhundert befand sich der Hamburger Hafen am Mündungsarm der Alster. Dieser Haupthafen war in die Stadtbefestigung einbezogen. Als es dort zu eng wurde, bezog man die Elbe mit ein. Die größeren, tiefergehenden Schiffe, wie Koggen und Kraweelle, mußten sowieso vor der Stadt auf Reede (im Strom) liegen. Der Umschlag erfolgte mit Schuten, die die Güter der Seeschiffe übernahmen und sie mit steigender Flut auf den Fleeten zu den Speichern der Kaufleute brachten. Durch den Ausbau des Hafens an der Elbe zu einem offenen Tidehafen konnten auch die großen Schiffe in Hafenbecken an Kaimauern festmachen. Der umständliche, zeitraubende Zwischentransport mit Schuten entfiel.

Erhaltung des Schiffahrtsweges

Jedes strömende Wasser hat das Bestreben, sich selbst einen Weg zu bahnen. Dies kann für die Schifffahrt zu sehr ungünstigen Verhältnissen führen. Die Bemühungen, die Schiffbarkeit der Unterelbe zu sichern, lassen sich daher Jahrhunderte zurückverfolgen. Dabei ist die frühere Bezeichnung „Wasserbaukunst“ keineswegs übertrieben. Angesichts der begrenzten technischen Möglichkeiten gehörten viel Erfindungsgabe, aber auch Wissen und Erfahrung dazu, um das natürliche Geschehen im Fluß zu beeinflussen.

Bis vor gut 150 Jahren nutzten die Wasserbauer ausschließlich die natürliche Räumkraft des Stromes, um den Schiffahrtsweg zu erhalten. Hierbei wurden Stacks (Buhnen) gesetzt, die die Strömungsgeschwindigkeit erhöhten oder die Stromrichtung umlenkten.

Zur Kennzeichnung der Lage und Tiefe des Fahrwassers wurden Tonnen und Baken (Seezeichen) ausgesetzt. Der zwischen 1300 und 1310 errichtete Feuerturm auf Neuwerk hatte den Zweck, die Fahrt in die Elbmündung zu erleichtern, vor allem aber vor der Nähe der Untiefen während der Dunkelheit zu warnen.

Ca. 1530 wurde in Hamburg die „Düpe-Ordnung“ erlassen. Die Verordnung hatte den Zweck, absichtlich herbeigeführte Versandungen und Verschmutzungen der Elbe zu verhindern.

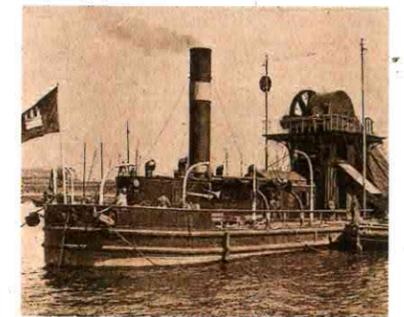
Verbesserung des Fahrwassers

Die Entwicklung immer größerer Schiffe erforderte nicht nur die Erhaltung, sondern auch eine Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse, wenn die Elbe weiter als Transportweg genutzt werden sollte. Mit den Dampfschiffen wurde endgültig der Wandel eingeleitet. Unabhängig von Strömung und Wind wurden wesentlich größere Schiffsgeschwindigkeiten erzielt. Diese Vorteile der schnelleren Beförderung sollten nicht durch örtliche Zufälligkeiten wieder aufgehoben werden, indem man erst eine günstige Tide abwarten mußte, um die Barren in der Elbe zu überwinden. Der Faktor „Zeit“ spielte nun eine wesentlich wichtigere Rolle.

Mit dem Einsatz von Dampfbaggern konnten die Fahrwasserverhältnisse direkt verändert werden. Untiefen wurden beseitigt und die Schiffbarkeit der Elbe erheblich verbessert.

Vertiefungsmaßnahmen in der Unterelbe fanden im 19. Jahrhundert stets als Folge wirtschaftlichen Aufschwungs und zunehmenden Handels statt.

Baggerarbeiten mußten auch durchgeführt werden, um die Fahrwassertiefe zu erhalten. Aufgrund der natürlichen Sedimentations- und Erosionsvorgänge veränderte sich das Flußbett ständig. Insbesondere durch die Sturmfluten im Herbst und Winter, aber noch stärker durch die Wirkung des Wasserzuflusses der oberen Elbe – des sogenannten Oberwassers – verschlechterten sich die Fahrwasserverhältnisse alljährlich. Jeweils im Frühjahr, nachdem das Eis geschmolzen und der Wasserstand niedriger war, wurden die Unterhaltungsbaggerarbeiten aufgenommen.



Dampfbagger auf der Elbe (ca. 1890)

Die Anfänge des Baggereiwesens

1846 wurde der erste Dampfbagger auf der Unterelbe eingesetzt, hauptsächlich zur Beseitigung der Barren vor Blankenese. Der Bagger hatte eine Greiftiefe von 5,7 m. Ende der 50er Jahre des 19. Jahrhunderts wurde die Maschinenkraft der Bagger erhöht, und man konnte 130 cbm Boden in der Stunde baggern. Die Einsatzgebiete der Bagger wurden nun immer größer.

Fahrrinntiefe der Elbe bei mittlerem Tideniedrigwasser



Umwelt – eine Existenzgrundlage



Naturschutzgebiet Heuckenlock

Das rund 120 ha große Naturschutzgebiet Heuckenlock liegt im Süden Hamburgs am rechten Süderelbeufer. Bereits 1948 wurden Teile des Gebietes unter Schutz gestellt. Seit 1977 ist das gesamte Areal als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Mit über 700 verschiedenen Pflanzenarten ist es das artenreichste Schutzgebiet des Landes Hamburg. Der hier bestehende Tide-Auenwald mit Süßwasserwatt und Quellmoos ist einmalig in Europa.



Naturschutzgebiet Asseler Sand

Am linken Elbufer nördlich von Stade liegt das niedersächsische Naturschutzgebiet Asseler Sand. Das Marschgrünland und Feuchtgebiet ist Rastplatz für Zugvögel, z.B. Zwergschwäne und Kormorane. Zahlreiche Wiesen- und Röhrichtbrüter sind hier zu Hause.

Naturschutz als Basis

Die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe, landwirtschaftliche Nutzungen, aber auch der Flächenbedarf für Wohnraum, Freizeit und Erholung haben den ursprünglichen Lebensraum an der Tideelbe verändert. Längst ist die Wachstumseuphorie früherer Zeiten der berechtigten Sorge um die Umwelt gewichen, denn die ökologische Belastbarkeit der Region ist begrenzt. Nur ein intaktes Ökosystem sichert die Lebensgrundlage der Menschen. Daher werden heute erhebliche Anstrengungen unternommen, Umweltbelastungen zu reduzieren sowie Naturlandschaften zu schützen oder wieder herzustellen.

An der Tideelbe sind auch heute noch wertvolle ökologische Lebensräume, z.B. Wattflächen, Hochmoore, Röhricht- und Sumpfflächen und Binnendünen, vorhanden. Die ausgedehnten Wiesen und Weiden dienen den Zugvögeln zur Überwinterung. Eine Reihe dieser Biotopie ist einzigartig in ganz Westeuropa.

Entlang der Tideelbe wurde eine Vielzahl von Schutzgebieten ausgewiesen. Hier hat heute der Naturschutz Vorrang vor anderen Nutzungswünschen. Insgesamt gibt es derzeit an der Elbe in den drei Bundesländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg 29 Naturschutzgebiete, 5 Landschaftsschutzgebiete und 3 Nationalparks.

Strombau und Hochwasserschutz

Strombau bedeutet immer auch einen Eingriff in die Natur. Veränderungen im Flußbett und im Uferbereich haben Einfluß z.B. auf das Erosions- und Sedimentationsverhalten, die Strömungsgeschwindigkeiten und die Wasserstandsentwicklungen. Besondere Beachtung gilt der möglichen Erhöhung der Sturmfluten.

Andere Einflüsse auf die natürlichen Gegebenheiten gehen vom Hochwasserschutz aus. So gingen z.B. durch Eindeichungen von Vorlandflächen wertvolle Lebensräume für standorttypische Pflanzen und Tiere verloren. Die Auswirkungen, die diese Eingriffe für das ökologische Gleichgewicht haben, hat man erst in den letzten Jahrzehnten erkannt.

Aus der Vergangenheit mußte gelernt werden. Sowohl bei Strombau- als auch bei Hochwasserschutzmaßnahmen werden die ökologischen Gegebenheiten heute in die Planungen einbezogen.

Umweltschutz ohne (Länder-)Grenzen

Umweltbelastungen sind grenzüberschreitend. Entsprechend darf auch ein sinnvoller Naturschutz nicht an den Landesgrenzen enden. Dies gilt in besonderem Maße für eine Wirtschaftsregion, die sich über drei verschiedene Bundesländer erstreckt.

Ein Beispiel für die zukünftige länderübergreifende Zusammenarbeit ist die Unterbringung des Baggergutes aus der Elbe.

Mit der Strömung werden Sand und Schwebstoffe vorwiegend aus dem Oberlauf mitgeführt, die sich in den Hafenbecken und in der Unterelbe als Sedimente ablagern. Die Ablagerungen müssen gebaggert werden, damit die erforderliche Wassertiefe für die Schiffe erhalten bleibt.

Das im Hafen gebaggerte Material muß noch gesondert behandelt werden. Mittelfristig sind – bei weiter abnehmender Schadstoffbelastung – auch andere Verfahren denkbar. Das Baggergut aus der Elbe ist dagegen weitgehend unbelastet und kann im Strom umgelagert werden. Auf diese Weise werden die Auswirkungen für den Fluß und das Ufergebiet möglichst gering gehalten.

Für das im Hafen gebaggerte Material betreibt Hamburg seit 1993 die METHA-Anlage (Mechanische Trennung von Hafenschlick), in der das Baggergut nach Korngrößen in Sand und Schlick getrennt wird.

Der belastete Schlick wird auf Hamburger Landflächen deponiert. Schleswig-Holstein und Niedersachsen haben grundsätzlich ihre Unterstützung bei der Unterbringung des Schlicks zugesagt.



Naturschutzgebiet Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland

Das Gebiet der Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland besteht aus einem reichhaltigen Mosaik von Flachwasserzonen, Süßwasserbereichen bis hin zu Weidegebüsch. Das Terrain bietet Lebensraum für eine reiche Insektenfauna und seltene Wiesenvogelarten. Das rund 2.000 ha große Naturschutzgebiet gehört zum Bundesland Schleswig-Holstein.



Nationalpark Wattenmeer

In Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg wurden weite Teile des Wattenmeeres zum Nationalpark erklärt. Damit hat eine über die Landesgrenzen hinausreichende Naturlandschaft den nach dem bundesdeutschen Naturschutzgesetz höchstmöglichen Schutzstatus bekommen.

Verkehrsdrehscheibe des Nordens

Die norddeutsche Wirtschaftsregion

Die Elberegion steht im Zentrum weltweiter Handelsbeziehungen. Traditionell werden große Teile des Warenhandels zwischen europäischen und ostasiatischen Staaten über den Hamburger Hafen abgewickelt. Neue Partner und Märkte in Mittel- und Osteuropa sind in der jüngeren Geschichte – wieder – hinzugekommen.

Die Elbe als Verkehrsverbindung sorgt für überregionalen und internationalen Anschluß der Region. Neben anderen Verkehrsträgern trägt die Elbe entscheidend dazu bei, daß die Drehscheibe für den Güterumschlag in Bewegung bleibt. Und nicht zu vergessen: Der Seeschifftransport ist meistens die ökologisch günstigere Alternative.

Brunsbüttel – Industriestandort an der Unterelbe

Die Entwicklung Brunsbüttels ist eng mit der Schifffahrt auf der Elbe und später auf dem Nord-Ostsee-Kanal verbunden. Verschiedene chemische Großunternehmen haben sich hier angesiedelt. Die Firmen nutzen neben der leistungsfähigen binnenwärtigen Verkehrsanbindung vor allem den direkten Zugang zum seeschifftiefen Wasser. Brunsbüttel hat sich mittlerweile zu einem der wichtigsten Industriestandorte Schleswig-Holsteins entwickelt.



Industriestandort Brunsbüttel



Der Hamburger Hafen im Trend

Die Umschlagmengen im Hamburger Hafen liegen schon seit Jahren im Aufwärtstrend. Damit steht Hamburg an der Spitze der deutschen Seehäfen. Die Zuwächse resultieren vor allem aus der Standortattraktivität für den Containerverkehr. In der Rangfolge der weltweit bedeutendsten Containerhäfen nimmt Hamburg den 6. Platz ein.

Arbeitsplatz Hafen

Der Hamburger Hafen ist einer der Hauptarbeitgeber der Region. Um die 15% aller Hamburger Arbeitsplätze sind direkt oder indirekt vom Hafen abhängig. Die Hafengewirtschaft im engeren Sinn stellt heute nur noch knapp ein Drittel der hafenabhängigen Arbeitsplätze. Hierzu zählen die Schifffahrt, Umschlagsbetriebe, Speditionen und Lagerbetriebe.

Das Spektrum der hafenabhängigen Branchen reicht von der Hafenundustrie mit mineralöl- und metallverarbeitenden Betrieben bis hin zu Banken und Versicherungen, die zum Beispiel in der Außenhandelsfinanzierung oder der Seetransportversicherung tätig sind. Dazu kommen öffentliche Verwaltungen wie Zoll, Strom- und Hafenausbau, Eisenbahngesellschaften, das Wasser- und Schifffahrtsamt sowie die Lotsendienste.

Der Hafen ist für viele Betriebe ein wichtiger Auftraggeber. Man spricht hier von indirekt hafenabhängigen Bereichen. Dazu gehören das verarbeitende Gewerbe, der Dienstleistungssektor (z.B. Speditionen, Makler) und die Bauwirtschaft.

Die Qualität der Arbeitsplätze im Hafen hat sich im Laufe der Jahre gewandelt. Früher sorgte ein Heer von Stauern und Lagerarbeitern für den Umschlag der Güter. Handarbeit und Muskelkraft standen im Vordergrund. Mit dem Einzug des Containerverkehrs in den 60er Jahren hat die Mechanisierung des Umschlages erhebliche Fortschritte gemacht. Heute sind mehr und mehr qualifizierte Spezialisten im Hafen beschäftigt. Der Hamburger Hafen hat sich zu einem modernen Universalhafen mit Logistik- und Dienstleistungszentren gewandelt. So sind zum Beispiel in der Datenkommunikation völlig neue Arbeitsplätze entstanden.

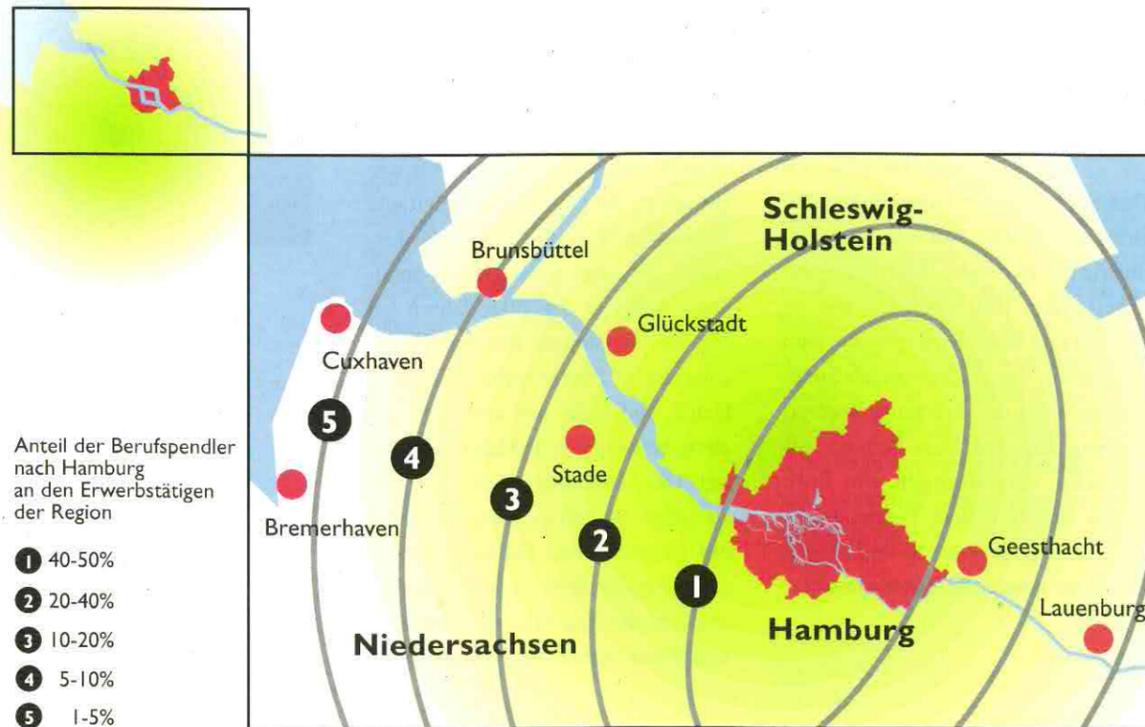
Zusammen die Zukunft gestalten

Wirtschaftliche Ausstrahlungseffekte

Die Elberegion ist eng mit der Stadt Hamburg verbunden. Ein Kennzeichen hierfür sind die zahlreichen Berufspendler.

Heute werden ca. 20% aller hamburgischen Arbeitsplätze durch Berufspendler besetzt. Oder andersherum betrachtet: Jeder dritte Erwerbstätige des Umlandes ist in Hamburg beschäftigt.

Gemäß der letzten Volkszählung stieg die Zahl der Pendler zwischen 1970 und 1987 um 59% auf gut 213.000 Arbeitnehmer an. Der größte Anteil der Pendler kommt aus den unmittelbar an Hamburg angrenzenden Kreisen. Spitzenwerte zeigen sich in den Kreisen Harburg und Pinneberg, in denen der Pendleranteil bei den Erwerbstätigen zwischen 36 und 45% liegt.



Perspektiven

Infolge der politischen Veränderungen der letzten Jahre ist die Unterelberegion aus ihrer Randlage in das Zentrum europäischer Wirtschaftsräume gerückt. Die Deutsche Einheit, die Neuorientierung Osteuropas und der europäische Binnenmarkt haben zusätzlich für einen kräftigen Wachstumsschub gesorgt.

Die Wachstumsraten des Hafens bestätigen den Aufwärtstrend. Wenn die Umstrukturierung zum universellen Logistik- und Distributionszentrum in den kommenden Jahren erfolgreich weitergeführt wird, kann der Hamburger Hafen seine Stellung als Drehscheibe für den europäischen Warenverkehr weiter ausbauen. Insbesondere der Handel mit den exportorientierten Ländern Ostasiens, denen der Hamburger Hafen als Eintrittstor in den nordeuropäischen Markt dient, sichert Zuwachsraten.

Im international anwachsenden Containerumschlag konnte Hamburg seinen Marktanteil in den letzten Jahren vergrößern. Das Containeraufkommen wird sich gemäß der Prognosen bis zum Jahr 2010 verdoppeln. Der Wettbewerb mit anderen Häfen wird jedoch immer heftiger.

Nur wenn die notwendigen Infrastrukturvorsetzungen gewährleistet sind, kann der Hamburger Hafen auch in Zukunft der europäischen Konkurrenz standhalten.

Chancen gemeinsam nutzen

Die ganze Region ist gefordert, ihren Beitrag für die zukünftige Entwicklung zu leisten. Regional, bundesweit und international ist die Elbe als Wasserweg gleichzeitig Bindeglied und Standortvorteil für die elbnahen Gemeinden, Kreise und Städte.

Von der Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens ist die gesamte Region betroffen, denn die wirtschaftlichen Impulse des Hamburger Hafens wirken weit über die Grenzen des Stadtstaates hinaus. Um die Konkurrenzfähigkeit zu sichern, ist eine Anpassung der Fahrrinne an die moderne Containerschifffahrt notwendig. Denn die Chancen für die weitere Entwicklung der Unterelberegion stehen gut. Diese zu nutzen, ist gemeinsame Aufgabe für die Zukunftssicherung.

„Die aus den politischen Entwicklungen der letzten Jahre sich ergebenden Chancen kann die Region nur in enger Kooperation und durch Konzentration aller Kräfte aufgreifen und sinnvoll nutzen. Dies setzt eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der Entscheidungsträger aller Ebenen voraus.“

(Auszug aus dem Regionalen Entwicklungskonzept der Bundesländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg, 1994).



**Ansprechpartner zum Thema
Fahrrinnenanpassung:**

Wasser- und Schiffsamt Hamburg
Herr Mante, Tel.: 040/44110-216
Moorweidenstraße 14, 20148 Hamburg

Amt Strom- und Hafenaufbau
Herr Ferk, Tel.: 040/3285-2812
Dalmannstraße 1-3, 20457 Hamburg