



Newsletter 03|2009

Behörde für Wirtschaft und Arbeit



Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Sicherung und zum Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens als einer der größten Containerhäfen der Welt ist die geplante Anpassung der Fahrrinne der Elbe unbedingt notwendig. Nur so kann der Hafen als zentraler Motor die wirtschaftliche Entwicklung der Metropolregion weiter antreiben. Gemeinsam mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und Minister Tiefensee gehen wir die Herausforderung an. Besonders freuen wir uns über die Unterstützung des niedersächsischen CDU-Wirtschaftsrates und weiteren, ganz aktuellen Signalen der Zustimmung aus Niedersachsen. Wir möchten den Beginn der Erörterungstermine nutzen, um Sie über die Fakten und Hintergründe dieses Verfahrens zu informieren. Wir alle sollten nicht vergessen, dass der Hamburger Hafen eine nationale Aufgabe ist, dessen Ertüchtigung ganz Deutschland zugute kommt. Aber lesen Sie selbst!



Ihr Axel Gedaschko

Verkehre von morgen heute planen

Die Fahrinnenanpassung muss kommen - so schnell wie möglich

Aufmerksame Beobachter sehen es bereits: vor allem kleinere Schiffe bleiben in den Häfen liegen. Die konjunkturelle Krise hat geringere Ladungsvolumina zur Folge. Als Reaktion wird schon heute vor allem auf den Hauptlinien zwischen Asien, Europa und Amerika die Ladung auf die größeren und moderneren Schiffe verlegt. Sie sind die Zukunft. Um an dieser Zukunft teilzuhaben, muss für den größten deutschen Seehafen die Fahrrinne für Containerschiffe mit maximalen Tiefgängen von 14,5 Metern angepasst werden- jetzt erst recht und so schnell wie möglich. Andernfalls droht der Abschied des Hamburger Hafens in die zweite Liga der internationalen Häfen. Hierbei geht es nicht nur um Arbeitsplätze in Hamburg, sondern in ganz Norddeutschland. Der Hamburger Hafen mit seinen 160.000 Arbeitsplätzen ist nach VW der größte Arbeitgeber in Niedersachsen.

Die mittel- und langfristig vorhergesagten Wachstumswerte werden erreicht - wenn auch aufgrund der aktuellen Rezession zeitlich versetzt. Die Globalisierung hat für ein starkes Wachstum der Seeverkehre gesorgt. Rezessionen ändern nichts am Fortschreiten der industrialisierten Warenproduktion und der wachsenden Automation industrieller Produktionsprozesse. Die außerordentlich starke und aussichtsreiche Marktstellung des Hamburger Hafens als Scharnier zwischen Asien und Europa bleibt bestehen.

Die Schiffe der Zukunft

Die Schiffe von Morgen begründen die Anpassung der Fahrrinne auf 14,5 Metern. Der vorangegangene Ausbau der Fahrrinne orientierte sich an Schiffen mit maximalen Tiefgängen von 13,5 Metern und einer Tragfähigkeit bis rund 4.500 TEU (Einheit für Kapazität von Containerschiffen). Als der Ausbau 1999 abgeschlossen war, kamen zunehmend

Das Verfahren der geplanten Fahrrinnenanpassung

Containerschiffe mit noch höheren Tragfähigkeiten und Tiefgängen auf die Meere. Inzwischen haben sich Schiffe mit bis zu 10.000 TEU und Tiefgängen von 14,5 Metern durchgesetzt. Nach der Fahrrinnenanpassung werden diese Schiffe tideabhängig ein- und auslaufen können. Containerschiffe mit einem Tiefgang von 13,5 Metern werden jederzeit den Hafen bedienen können. Eine deutliche weitere Vergrößerung der Containerschiffe ist derzeit nicht zu erkennen. Marktbeherrschend werden künftig Schiffe mit einem Tiefgang von 14,5 Metern sein.

Unsere norddeutschen Deiche ...

... sind durch die Fahrrinnenanpassung nicht gefährdet! Gerade wir Hamburger wissen aufgrund unserer Geschichte, wie wichtig Deichsicherheit ist. Die Fachgutachten haben eindeutig belegt, dass eine zukünftige Fahrrinnenanpassung die Deichsicherheit nicht gefährdet. In diesem Zusammenhang ging es vielen Kritikern auch um die Lösung der Frage, wie die bereits heute bestehenden Defizite bei der Unterhaltung der Ufer nachhaltig gestaltet werden können.

In diesem Punkt ist eine Einigung erzielt worden: Der Bund finanziert die Uferunterhaltung entlang der niedersächsischen Unterelbeufer. Im Gegenzug sichert Niedersachsen die Unterhaltung der Oste zu. Einen entsprechenden Vertrag unterzeichnen in diesen Tagen der niedersächsische Umweltminister, der Bund sowie die acht Deichverbände. In Otterndorf und Altenbruch werden nun auf Wunsch der ansässigen Gemeinden spezielle Baumaßnahmen wie Buhnen geprüft.

Unsere Umwelt

Ein wesentlicher Bestandteil des Vorhabens ist mit den Hauptuntersuchungen inklusive sämtlicher Umweltuntersuchungen abge-

schlossen. Denn die Elbe ist nicht nur wichtiger Verkehrsweg, sondern auch schützenswerter Naturraum. Im Übrigen dient auch die Verlagerung des Verkehrs von den Straßen auf die Schiffe der Entlastung der Umwelt.

Das Verfahren

Die Antragsunterlagen wurden im Frühjahr 2007 ausgelegt, um allen Trägern öffentlicher Belange sowie Privatpersonen die Möglichkeit zur Stellungnahme oder Einwendung zu geben. Zugleich wurden Gespräche mit den Elbanrainer-Ländern geführt und folgend Planungsdetails vor allem der Uferzonengestaltung geändert. Ergänzt wurden die Untersuchungen zur Verträglichkeit mit der EU-Richtlinie „Flora-Fauna-Habitat“.

Diese Unterlagen zur Planänderung wurden Ende 2008 öffentlich ausgelegt. Auch hier gab es die Möglichkeit zu Stellungnahmen oder Einwendungen. Insgesamt sind 7.200 Einwendungen eingegangen. Teil des Planfeststellungsverfahrens sind Erörterungstermine. Die Planfeststellungsbehörden führen aufgrund der unterschiedlichen Verwaltungszuständigkeiten jeweils eigene Termine durch. Der erste Erörterungstermin beginnt am 19. März im Congress Center Hamburg (CCH) und wird bei Bedarf an den darauffolgenden Tagen fortgesetzt. Die Teilnahme an dem nichtöffentlichen Erörterungstermin ist nur für Personen möglich, die einen Einwand oder eine Stellungnahme eingereicht haben. Einwander können sich durch einen Bevollmächtigten mittels einer schriftlichen Vollmacht vertreten lassen. Die Planfeststellungsbehörde der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord wird die in ihrer örtlichen Zuständigkeit stattfindenden

Schiffsriesen

In diesem Jahr laufen den Hamburger Hafen Schiffe der Superklasse an: Als erstes hat der Containerriese Marit Maersk in der Hansestadt auf seiner Jungfernfahrt festgemacht und ist am Eurogate Container Terminal abgefertigt worden. Mit 367 Metern ist die Marit Maersk das derzeit längste Schiff, welches jemals den Hamburger Hafen angelaufen hat. Im Jahr 2009 werden außerdem zwei Schiffe der Reederei CMA/CGM mit einer Länge von jeweils 366 Metern besuchen.

Erörterungstermine gesondert bekannt machen. Es werden ab dem 20. April sieben weitere schwerpunktmäßige Erörterungstermine an verschiedenen Orten in der Region stattfinden. Nach Abschluss der Anhörungsphase werden die Planfeststellungsbehörden über die Zulässigkeit des Projekts zu entscheiden haben.

Zuständig für die Planung des 380 Millionen Euro umfassenden Ausbaus ist das Projektbüro Fahrrinnenanpassung. Es setzt sich zusammen aus Mitarbeitern der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie der Hamburg Port Authority. Das Projektbüro koordiniert die umfangreichen Planungen, um die sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch optimale Lösung umzusetzen. Weitere Informationen finden Sie unter: www.fahrrinnenausbau.de.