

Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Planfeststellungsbehörde
Herr Dr. Aschermann
Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Telefon 040 / 44 11 0 - 401
Telefax 040 / 44 11 0 - 412
Mobil 0160 - 90130806
Ansprechpartner
Herr Oellerich
E-Mail
JOellerich@hh.wsd-nord.de
Dienstanschrift
Moorweidenstraße 14 20148 Hamburg
Aktenzeichen 231.2-PB ELBE 14/1 - 166/06
Datum 12.09.2006

Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe
hier: Planfeststellungsantrag, zugleich Antragsunterlage Teil A

Sehr geehrter Herr Dr. Aschermann,

mit folgenden, in der Anlage beigefügten Unterlagen zu Bedarf, technischer Beschreibung und Umweltauswirkungen der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe bitte ich um Einleitung des Planfeststellungsverfahrens:

Erläuterungsbericht, Teil B.1: Bedarfsbegründung
Erläuterungsbericht, Teil B.2: Vorhabensbeschreibung
Erläuterungsbericht, Anlage A: Karten und Pläne Bundesstrecke (nachrichtlich)
Erläuterungsbericht, Anlage B: Karten und Pläne Hamburger Delegationsstrecke

UVU, Teil H.1a: Ausbaubedingte Änderung von Hydrodynamik und Salztransport
UVU, Teil H.1b: Ausbaubedingte Änderungen der Sturmflutkenngößen
UVU, Teil H.1c: Ausbaubedingte Änderung der morphodynamischen Prozesse
UVU, Teil H.1d: Ausbaubedingte Änderungen der schiffserzeugten Belastungen

Die weiteren Unterlagen (Fachgutachten der UVU, Allgemeinverständliche Zusammenfassung, Zusammenfassender UVU-Bericht, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Artenschutz-Verträglichkeitsuntersuchung, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Untersuchung sonstiger vorhabensbedingter Betroffenheiten sowie das Grunderwerbsverzeichnis) werde ich unverzüglich in den nächsten Wochen nachreichen. Als Anlage füge ich eine tabellarische Übersicht der Antragsunterlagen bei.

Sämtliche Unterlagen des Anhangs liegen auch in digitaler Form bei.

Ergänzend beantrage ich, mit dem Planfeststellungsbeschluss zugleich die sofortige Vollziehbarkeit des Beschlusses anzuordnen.

Begründung:

Es ist nicht auszuschließen, dass ein Planfeststellungsbeschluss für die beantragte Maßnahme der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe gerichtlich angefochten wird. Bis zur letztinstanzlichen Entscheidung über den Beschluss ist in diesem Fall mit einer Verzögerung um mehrere Jahre und einer entsprechend späteren Fertigstellung der beantragten Maßnahme zu rechnen.

Eine solche Verzögerung würde das Allgemeinwohlinteresse Hamburgs, der Region und des Bundes in unvertretbarer Weise beeinträchtigen und kann nicht hingenommen werden. Im Folgenden wird begründet, warum eine Verzögerung der Maßnahme mit schweren wirtschaftlichen Nachteilen für die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die Metropolregion verbunden wäre.

Welthandel und Schiffgrößenentwicklung

Die zunehmende Arbeitsteilung im Rahmen der Globalisierung hat dazu geführt, dass der Welthandel deutlich stärker wächst als die Weltwirtschaft. Damit verbunden ist ein Boom der weltweiten Transportwirtschaft. Beim Transport von Gütern aus den schnell wachsenden Regionen Asiens spielt die Containerschifffahrt eine herausragende Rolle. Auch für die kommenden Jahre werden für den Containertransport jährliche Wachstumsraten im knapp zweistelligen Bereich erwartet. Da nicht nur immer größere Gütermengen transportiert werden müssen, sondern sich gleichzeitig die Fixkosten beim Einsatz größerer Schiffe auf eine größere Anzahl von Containern verteilen und somit die Stückkosten des Transports wesentlich gesenkt werden (Massentransportvorteile), besteht ein Trend zu immer größeren Schiffseinheiten. Von 1994 bis 2005 hat die Anzahl der Containerschiffe der Welthandelsflotte um jährlich durchschnittlich 8,0 % zugenommen, die Stellplatzkapazität stieg gleichzeitig um jahresdurchschnittlich 12,6 %.

Große und damit tief gehende Containerschiffe werden insbesondere auf der Fahrt zwischen Europa und Fernost eingesetzt, dem traditionellen Handelsgebiet des Hamburger Hafens mit einem Anteil von über 45 % am Containerumschlag des Hamburger Hafens. Es wird erwartet, dass dieser Anteil in Zukunft über 50 % steigen wird. Anzahl und durchschnittliche Größe der zwischen Fernost und Hamburg eingesetzten Containerschiffe haben sich in den letzten Jahren deutlich erhöht. Von den besonders tief gehenden Containerschiffen mit einem Konstruktionstiefgang über 13,5 m wurden im Jahr 1999 gerade einmal 27 auf der Fahrt zwischen Hamburg und Fernost eingesetzt; 2005 waren es schon 130. Die Bedeutung großer Containerschiffe wird künftig weiter zunehmen: Nach einer Prognose des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) wird die Anzahl von Containerschiffen mit Konstruktionstiefgängen zwischen 13,5 m und 14,5 m in den nächsten zehn Jahren bis 2015 um insgesamt 350 % bzw. durchschnittlich jährlich 16 % zunehmen.

Tatsächliche Tiefgänge auf Unter- und Außenelbe

Der Trend zum Einsatz immer größerer Containerschiffe ist mit höheren tatsächlichen Tiefgängen verbunden, denn nur eine hohe Auslastung der vorhandenen Stellplatzkapazität gewährleistet die Wirtschaftlichkeit des Transports. Im Hamburger Hafen gab es 1998 lediglich zwei

Schiffereignisse von Vollcontainerschiffen mit einem tatsächlichen Tiefgang von mehr als 12,5 m. Im Jahr 2005 waren es schon 307 solcher Schiffsbewegungen. Die auch künftig weiter zunehmende Bedeutung großer Containerschiffe – insbesondere in der für Hamburg so wichtigen Asienfahrt - wird dazu führen, dass die Tiefgangsbedingungen der Häfen ein immer stärkeres Gewicht bei der Hafenauswahl der Reedereien spielen und damit ein entscheidender Parameter für die Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens sein werden.

Drohender Umschlagsverlust, Wartezeiten

Die höheren realisierten Tiefgänge in der Containerschiffahrt führen dazu, dass immer mehr Schiffe den Hamburger Hafen unter derzeitigen Tiefgangsbedingungen nur noch tideabhängig oder gar nicht mehr anlaufen können. Ein Verzicht auf Schiffsladung für die tideunabhängige Fahrt kommt auf Grund der damit verbundenen schlechteren Stellplatzauslastung nur begrenzt in Frage. Die tideabhängige Fahrt bei hoher Auslastung hingegen ist mit Wartezeiten verbunden, die von Reedern ebenfalls nur in einem bestimmten Umfang in Kauf genommen werden, bevor sie ihre Hafenauswahl in Frage stellen. Verlässlichkeit spielt in der Containerschiffahrt eine herausragende Rolle. Containerschiffe verkehren als Linienschiffe nach festen Fahrplänen in einem weltweit ausgetakteten System. Deshalb können bereits Verzögerungen von wenigen Stunden den weiteren Verlauf einer Reise so stören, dass sich erhebliche finanzielle Nachteile für die Reederei ergeben.

Die im Jahr 2002 beantragte Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe hat dazu geführt, dass das Vertrauen der Reeder in den Hafenstandort Hamburg bestätigt und eine positive Entwicklung beim Containerumschlag realisiert wurde. Eine Verzögerung der Fahrrinnenanpassung durch eine gerichtliche Auseinandersetzung über die geplante Maßnahme mit Unsicherheit über Zeitpunkt und Ergebnis einer Entscheidung würde das Vertrauen der Reeder untergraben und dazu führen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens gravierend nachlassen würde.

Sollte die Fahrrinne der Unter- und Außenelbe nicht zeitnah den Erfordernissen der modernen Containerschiffahrt angepasst werden, droht eine Ladungsumlenkung und der Verlust ganzer Linien zu Lasten des Hamburger Hafens. Es ist davon auszugehen, dass einmal verlorene Ladung nicht kurzfristig und vollständig nach Hamburg zurück gewonnen werden kann, selbst wenn die Verbesserung der Zufahrtsbedingungen zum Hamburger Hafen nach Abschluss einer langjährigen gerichtlichen Auseinandersetzung letztlich doch noch durchgeführt werden könnte.

Beschäftigung, Wertschöpfung und Steuereinnahmen

Ein solcher Ladungsverlust in Folge von Tiefgangsrestriktionen wäre mit schweren wirtschaftlichen Nachteilen verbunden. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens wird dadurch deutlich, dass im Jahr 2005 156.000 Beschäftigte in der Metropolregion direkt und indirekt vom Hamburger Hafen abhängig waren. Rund 70 % davon sind dem stark wachsenden Containerverkehr zuzuordnen. Die hafenabhängig Beschäftigten in der Metropolregion erzeugten 2005 eine Wertschöpfung von 13,1 Mrd. Euro. Hafenabhängige Unternehmenstätigkeit und Beschäftigung generierten 848 Mio. Euro Steuereinnahmen für die Freie und Hansestadt Hamburg. Ein in Folge von Tiefgangsrestriktionen ausgelöster Verlust von Ladungsmengen oder ganzen Linien im Hamburger Hafen hätte somit erhebliche negative Folgen für Beschäftigung, Wertschöpfung und Steuereinnahmen der Region, die auf Grund der zahlreichen Ver-

flechtungen der Hafenwirtschaft im engeren Sinne mit anderen Wirtschaftsbereichen letztlich in alle Sektoren der regionalen Wirtschaft hineinreichen würden.

Unter der Annahme, dass die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe wegen laufender Gerichtsverfahren erst fünf Jahre später als geplant durchgeführt und fertig gestellt werden kann, ist mit folgenden temporären und dauerhaften Effekten zu rechnen:

Das Umschlagspotenzial beim Containerumschlag im Hamburger Hafen von ca. 18 Mio. TEU im Jahr 2015 kann nur realisiert werden, wenn die Fahrrinnenanpassung wie geplant durchgeführt wird und die neuen Wassertiefen spätestens ab 2010 zur Verfügung stehen. Ohne diese Maßnahme ist davon auszugehen, dass der Umschlagsverlust durch umgelenkte Ladung bis 2015 auf ca. 2 Mio. TEU p.a. ansteigen wird. In diesem Fall würden 2015 lediglich ca. 16 Mio. TEU anstatt 18 Mio. TEU umgeschlagen. Damit verbunden wäre im Jahr 2015 eine Minderbeschäftigung gegenüber dem Ausbaufall in Höhe von ca. 17.700 Personen in der Metropolregion Hamburg. Die Wertschöpfung in der Metropolregion wäre um 2,4 Mrd. Euro geringer.

Die Unternehmensberatung PLANCO entwickelte für die vorangegangene Fahrrinnenanpassung ein Modell zur Untersuchung der gesamtwirtschaftlichen Folgen einer verzögerten Fahrrinnenanpassung. Die dort getroffenen Grundannahmen sind auf die aktuelle Fahrrinnenanpassung übertragbar. Dabei wird deutlich, dass der Ladungsverlust für den Hamburger Hafen nicht vollständig zurückgewonnen werden kann.

Es ist davon auszugehen, dass die in den Konkurrenzhäfen verbleibende Umschlagsmenge umso größer ist, je länger die Engpasssituation anhält. Dabei wird von ca. 5 % des Umschlagsverlustes je Engpassjahr ausgegangen. Bei einer Verzögerung von fünf Jahren bliebe demnach ein Viertel des Minderumschlags der Jahre 2011 bis 2015 dauerhaft bestehen. Im Vergleich zu einem zügigen Fahrrinnenausbau würde dem Hamburger Hafen langfristig und dauerhaft Containerumschlag in einer Größenordnung von 300.000 TEU p.a. verloren gehen. In der Metropolregion würden ca. 2.500 hafenbezogene Arbeitsverhältnisse nicht entstehen.

Fazit

Eine Verzögerung des geplanten Fahrrinnenausbaus durch eine mehrjährige gerichtliche Auseinandersetzung hätte zur Folge, dass der Hamburger Hafen seine Wachstumsmöglichkeiten nur sehr eingeschränkt nutzen könnte. Erhebliche Einbußen an Umschlag, Beschäftigung und Wertschöpfung wären die Folge. Ein Teil der Umschlagsverluste wäre auch langfristig nicht kompensierbar.

Unter der Annahme einer Verzögerung um fünf Jahre (Fertigstellung 2015 anstatt 2010) würde der Hamburger Hafen im Jahr 2015 einen um 2 Mio. TEU geringeren Containerumschlag erreichen als bei zügigem Fahrrinnenausbau. Damit könnten in der Metropolregion 17.700 hafenbezogene Arbeitsplätze nicht entstehen. Die Wertschöpfung in der Metropolregion wäre um 2,4 Mrd. Euro geringer.

Ein Teil der an Konkurrenzhäfen verlorenen Ladung würde voraussichtlich dauerhaft nicht für den Hamburger Hafen zurückgewonnen werden können. Gegenüber einem zügigen Ausbau der Fahrrinne gingen auf Dauer ca. 300.000 TEU p.a. für den Hafen und ca. 2.500 Arbeitsplätze in der Metropolregion verloren.

Dem im Planfeststellungsbeschluss anzuerkennenden Bedarf an Tiefgangsverbesserungen muss deshalb frühzeitig entsprochen werden, bevor aufgrund von Tiefgangsbeschränkungen Ladungsverluste eintreten. Im Interesse des Allgemeinwohls ist deshalb die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses dringend erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Oellerich

Anlagen