

**Anhang D**  
**Politische Dokumente**

## **1. FHH**

### **1.1 Hafenentwicklungsplan 2005**

Die Fahrrinnenanpassung ist in dem 2006 beantragten Umfang Bestandteil der vom Senat 2005 beschlossenen und von der Bürgerschaft bestätigten strategischen Hafenplanung.

Quelle: Im Focus dynamischer Wachstumsmärkte, Hamburg 2005, S. 44 f.

### **1.2 Koalitionsvertrag**

Im 2008 zwischen CDU und GAL abgeschlossenen Koalitionsvertrag wird ausgeführt: „Das laufende Planfeststellungsverfahren wird fortgeführt. Träger des Vorhabens sind der Bund und die FHH. Über die rechtliche Zulässigkeit des Ausbaus der Unterelbe wird im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörden des Bundes und der FHH entschieden. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens werden die Hamburger Behörden im Rahmen ihrer Zuständigkeiten an der Umsetzung mitwirken.“

Quelle: Vertrag über die Zusammenarbeit in der 19. Wahlperiode der Hamburgischen Bürgerschaft zwischen der Christlich Demokratischen Union, Landesverband Hamburg, und Bündnis 90/Die Grünen, Landesverband Hamburg, GAL, Hamburg 2008, S 23.

### **1.3 Leitbild „Wachsen mit Weitsicht“ (Entwurf Januar 2010)**

Der Entwurf des neuen stadtplanerischen Leitbilds der FHH rückt den Hamburger Hafen als Teil des Clusters „Hafen und Logistik“ in den Fokus der Clusterförderung und macht ihn damit zu einem vorrangigen Ziel staatlicher Wirtschaftsförderung.

Quelle: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drucksache 19/5474: Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft – Leitbild Hamburg: Wachsen mit Weitsicht, 23.02.2010

## **2. Vereinbarungen der Länder**

### **2.1 Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister / -senatorinnen und -senatoren der norddeutschen Küstenländer am 29. September 2008**

Die fünf norddeutschen Bundesländer haben ein gemeinsames Konzept für die Häfen an der Nordsee erarbeitet. Dabei wurde der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur eine herausragende Bedeutung beigemessen. In der gemeinsamen EntschlieÙung wird die Fahrrinnenanpassung in der Unter – und Außenelbe zu den dringlichen Maßnahmen gezählt.

Quelle: Konferenz Norddeutschland 2009 am 05.03.2009; Beschlussvorschlag und Bericht zu TOP 5a): Standort Norddeutschland, Verkehrsinfrastruktur

### **2.2 Seaports of Germany 6. März 2009**

In der EntschlieÙung „Seaports of Germany“ bekräftigen die Bundesländer Bremen, Hamburg und Niedersachsen die volkswirtschaftliche Bedeutung ihrer Seehäfen und die Notwendigkeit ihrer Ausstattung mit bedarfsgerechten Zufahrten.

Quelle: Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg, Niedersachsen: Seaports of Germany – Norddeutsche Hafenkooperation / Deutsche Bucht, 06.03.2009

### **2.3 Hafenkooperation Norddeutschland vom 18. Januar 2010**

In Aktualisierung ihrer Beschlüsse von September 2008 bekräftigen die Norddeutschen Bundesländer Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg, Bremen und Niedersachsen die volkswirtschaftliche Bedeutung der Norddeutschen Häfen und die Notwendigkeit der Fahrrinnenanpassung in der Unter- und Außenelbe.

Quelle: Hafenkooperation Norddeutschland, 18.01.2010

### **3. Bund**

#### **3.1 Maritime Koordinierung**

In Würdigung der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der maritimen Wirtschaft hat die Bundesregierung die „Maritime Koordinierung“ eingerichtet, die mit Hilfe zentralstaatlicher Maßnahmen zur Weiterentwicklung und zum Erfolg der maritimen Wirtschaft und der Maritimen Cluster der großen Hafenstädte beitragen soll.

Quelle: Bericht zur Maritimen Koordinierung. Sechste Nationale Maritime Konferenz 29./30. März 2009, Hansestadt Rostock.

#### **3.2 Nationales Hafenkonzep 2009.**

Die Bundesregierung geht davon aus, dass den See- und Binnenhäfen in der Bundesrepublik Deutschland eine Schlüsselrolle für die gesamte Volkswirtschaft zukommt. Ihr Hafenkonzep strebt an, die Häfen in ihren Funktionen als

- Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustausches,
- Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs,
- attraktive Standorte für Industrieunternehmen und das Dienstleistungsgewerbe,
- Zentren für logistische Aktivitäten,
- Schnittstellen für die Landverkehrsträger Straße und Schiene mit dem System Schiff/Wasserstraße

weiterzuentwickeln.

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationales Hafenkonzep für die See- und Binnenhäfen, 2009.

## **4. Europäische Union**

### **4.1 Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018**

Die EU-Kommission formuliert Ziele eines integrierten seeverkehrspolitischen Konzepts, die sich auf die Grundwerte nachhaltiger Entwicklung, wirtschaftlichen Wachstums und offener Märkte in einem von fairem Wettbewerb und ökologischen und sozialen Standards geprägten Umfeld stützen. Der aus der angestrebten Entwicklung erwachsende Nutzen dürfte über die Grenzen Europas hinausgehen und dem gesamten maritimen Sektor, auch in den Entwicklungsländern, zugute kommen.

Quelle: Kommission der Europäischen Gemeinschaften: Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018, Brüssel 2009.