

Große Anfrage

**der Abgeordneten Olaf Ohlsen, Barbara Ahrons, Michael Fuchs,
Dr. Natalie Hochheim, Dietrich Rusche, Dittmar Lemke (CDU) und Fraktion
vom 24.10.06**

und Antwort des Senats

Betr.: Gegenwart und Zukunft des Hamburger Hafens

Der Hamburger Hafen hat im 1. Halbjahr 2006 erneut überdurchschnittlich abgeschlossen und bleibt damit auf dem Erfolgskurs, der bereits mehr als ein halbes Jahrzehnt andauert. Nicht nur die äußerst positive Entwicklung im Umschlag von Gütern, auch die guten Nachrichten aus dem Hafen als Arbeitgeber lassen hoffen, dass sich dieser Trend weiter fortsetzt. Damit dies allerdings auch eintritt reicht es nicht aus, die Entwicklungen zu beobachten. Vielmehr ist konstruktives und begleitendes Handeln der Politik erforderlich, das nur nach Erhebung valider Daten erfolgen kann. Diese Daten unterliegen dem stetigen Wandel und machen eine regelmäßige Abfrage erforderlich. Auf der Basis der erhobenen Fakten kann dann sichergestellt werden, dass der Hamburger Hafen auch in den nächsten Jahren Rekorde verkünden kann.

Wir fragen den Senat:

Aufgrund von Auskünften der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), der Eurogate GmbH & Co. KGaA, KG (Eurogate), der Deutschen Bahn AG (DB) und der Hamburg Port Authority (HPA) beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

I. Entwicklung des Containerumschlags

1. *Wie hat sich der Containerumschlag im Hamburger Hafen seit 2000 entwickelt?*
2. *Wie hat sich der Containerumschlag im Vergleich zu den anderen Nordrange-Häfen entwickelt?*

Entwicklung des Containerumschlags im Hamburger Hafen im Vergleich zu anderen Nordrange-Häfen

Jahr	Hamburg		Bremische Häfen	Rotterdam	Antwerpen
	Insgesamt	Anteil am Gesamtumschlag der vier Häfen			
	Anzahl in TEU*	in %	Anzahl in TEU		
2000	4 295 181	24,7	2 712 420	6 300 000	4 082 334
2001	4 683 970	26,1	2 915 169	6 096 146	4 218 176
2002	5 400 562	27,4	3 031 587	6 515 449	4 777 151

Jahr	Hamburg		Bremische Häfen	Rotterdam	Antwerpen
	Insgesamt	Anteil am Gesamtumschlag der vier Häfen			
	Anzahl in TEU*	in %	Anzahl in TEU		
2003	6 140 039	28,1	3 189 853	7 106 778	5 445 437
2004	7 011 064	28,2	3 469 104	8 280 787	6 063 746
2005	8 095 317	29,3	3 735 574	9 286 757	6 488 029
Veränderung					
2005 gegenüber 2000 in %	+88,5	–	+37,7	+47,4	+58,9

Quelle: Seeverkehrsstatistik

* TEU = Twenty Feet Equivalent Unit (alle Container wurden auf das einheitliche Maß von 20-Fuß-Containern umgerechnet)

3. *In welchen Nordrange-Häfen werden in den kommenden Jahren neue Containerterminals entstehen?*

Bremerhaven: CT 4
 Rotterdam: Maasvlakte 2
 Antwerpen: Deurganckdock

4. *Wie hoch ist mittlerweile der Containerisierungsgrad des Stückgutumschlages im Hamburger Hafen?*

Im Jahr 2005 betrug der Containerisierungsgrad des Stückgutumschlages in Hamburg 96,1 %.

5. *Auf welche Fahrtgebiete teilt sich der Containerumschlag wie auf? Wie viel Prozent davon entfallen auf das Fahrtgebiet*
- Asien?*
 - Ostseeraum und Osteuropa?*
 - Nordamerika?*
 - Südamerika?*
 - Afrika?*
 - Naher und Mittlerer Osten?*

Aufteilung des Containerumschlages im Hamburger Hafen 2005

Kontinent	Fahrtgebiet	Container	
		Angaben in TEU	Anteil am Gesamtumschlag in %
Europa			
	Deutschland	88 257	1,1
	Ostseegebiet	1 934 523	23,9
	Nordeuropa	231 290	2,9
	Übriges Europa	524 713	6,5
Europa zusammen		2 778 783	34,3
Afrika		150 793	1,9

Kontinent	Fahrtgebiet	Container	
		Angaben in TEU	Anteil am Gesamtumschlag in %
Amerika			
	Nord- und Mittelamerika	509 584	6,3
	Südamerika	334 891	4,1
Amerika zusammen		844 475	10,4
Asien			
	Nahost, Persischer Golf	340 936	4,2
	Mittelost	210 520	2,6
	Fernost	3 693 226	45,6
Asien zusammen		4 244 682	52,4
Australien		76 584	0,9
Insgesamt		8 095 317	100,0

Quelle: Seeverkehrsstatistik

6. Wie entwickelt sich der Containerverkehr mit

- Asien?
- dem Ostseeraum und Osteuropa?
- Nordamerika?
- Südamerika?
- Afrika?
- dem Nahen und Mittleren Osten?

Entwicklung des Containerumschlags im Hamburger Hafen

Kontinent	Fahrtgebiet	Container		
		2000	2005	Veränderung 2005 gegenüber 2000 in %
		Angaben in TEU		
Europa				
	Deutschland	136 085	88 257	- 35,1
	Ostseegebiet	826 391	1 934 523	+ 134,1
	Nordeuropa	139 901	231 290	+ 65,3
	Übriges Europa	358 060	524 713	+ 46,5
Europa zusammen		1 460 437	2 778 783	+ 90,3
Afrika		119 719	150 793	+ 26,0
Amerika				

Kontinent	Fahrtgebiet	Container		
		2000	2005	Veränderung 2005 gegenüber 2000 in %
		Angaben in TEU		
	Nord- und Mittelamerika	352 534	509 584	+ 44,5
	Südamerika	215 308	334 891	+ 55,5
Amerika zusammen		567 842	844 475	+ 48,7
Asien				
	Nahost, Persischer Golf	197 101	340 936	+ 73,0
	Mittelost	132 892	210 520	+ 58,4
	Fernost	1 767 149	3 693 226	+ 109,0
Asien zusammen		2 097 142	4 244 682	+ 102,4
Australien		50 041	76 584	+ 53,0
Insgesamt		4 295 181	8 095 317	+ 88,6

Quelle: Seeverkehrsstatistik

7. Welche Länder sind im Bezug auf den Containerumschlag Hamburgs wichtigste Handelspartner?

Handelspartner 2005 in Bezug auf den Containerumschlag des Hamburger Hafens

Rang	Länder	Container	
		Angaben in TEU	Anteil am Gesamtumschlag in %
1	China (mit Hongkong)	2 165 835	26,8
2	Singapur	586 517	7,2
3	Finnland	527 082	6,5
4	Russland	424 137	5,2
5	Schweden	384 043	4,7
6	Japan	301 993	3,7
7	USA	253 554	3,1
8	Polen	226 343	2,8
9	Brasilien	211 663	2,6
10	Taiwan (Rep. China)	207 509	2,6
TOP 10-Länder zusammen		5 288 676	65,3
Insgesamt		8 095 317	100,0

Quelle: Seeverkehrsstatistik

8. In welchem Verhältnis stehen die bisherigen Prognosen zum tatsächlich eingetretenen Containerumschlag? Wie lauten die Ergebnisse der aktuellen Prognose?

9. *In welcher Region liegen aus Sicht des Senats die Schwerpunkte bei der langfristigen Entwicklung der Containerverkehre?*

Auswertungen im Rahmen des Gutachtens „Dynamisierung der außenhandelsbasierten Umschlagprognose“¹ ergaben, dass das Wachstum zum einen auf signifikanten Marktanteilsverschiebungen zugunsten des Hamburger Hafens innerhalb des Gesamtmarktes (Nordrange) und zum anderen auf der besonderen Dynamik des Containerverkehrs, insbesondere des Feederverkehrs, beruhte. Zudem konnten in den Fahrtgebieten Nordostasien und Osteuropa überproportionale Umschlagzuwächse erzielt werden.

Nach den Prognosen der Gutachter dürfte der Umschlag im Hamburger Hafen auch in den nächsten 15 Jahren schneller wachsen als in den übrigen Nordrange-Häfen. Durch die überproportionale Zunahme des Asienverkehrs in den Nordrange-Häfen bei gleichzeitig nur verhaltenem Wachstum anderer Fahrtgebiete steigt der Marktanteil des Hamburger Hafens insgesamt in der Nordrange, da Hamburg bei den Asienverkehren einen überproportionalen Marktanteil hat.

Danach wird der für 2015 erwartete Gesamtumschlag von 221,6 Mio. t zu 79 % containerisiert sein (2005 noch 59 %). Es wird erwartet, dass der Containerumschlag bis 2015 mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 9,4 % pro Jahr auf dann 18,1 Mio. TEU zunehmen (2005: 8,1 Mio. TEU) wird.

Für 2020 wird für den Hamburger Hafen ein Gesamtumschlag von 270,6 Mio. t prognostiziert bei einem Containerisierungsgrad des Gesamtumschlags von annähernd 83 %. Im Rahmen der dynamisierten Containerumschlagprognose wird im Jahr 2020 ein Containerumschlag (leere und beladene Container) von 23,4 Mio. TEU erwartet. Das Fahrtgebiet Nordostasien wird im Jahr 2020 mit 9,6 Mio. TEU einen Anteil von 40,8 % am Gesamtcontainerumschlag des Hamburger Hafens haben, gefolgt von Nord- und Osteuropa (16,9 % bzw. 13,3 %) sowie Südostasien (11,2 %).

Vergleiche zwischen der o. g. ISL-Prognose und der Ist-Entwicklung lassen auf eine sehr hohe Prognosegenauigkeit und somit auf eine Realitätsnähe des neu gewählten Ansatzes schließen. So wurden für die Jahre 2004 ein Containerumschlag von 7,1 Mio. TEU und für 2005 von 8,2 Mio. TEU prognostiziert, tatsächlich lagen die Ist-Ergebnisse bei 7,0 bzw. 8,1 Mio. TEU. Ferner deckt sich der prognostizierte Wachstumspfad mit den sonstigen Vorhersagen für die Entwicklung des Welthandels und dem daraus erklärbaren Weltcontainerumschlag.

II. Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

Zahlen zur hafenabhängigen Beschäftigung liegen der zuständigen Behörde für die Jahre 2001, 2004 und 2005 vor. Die nachfolgenden Angaben beruhen auf Gutachten der Planco Consulting GmbH (Planco), „(Fortschreibung der) Berechnungen zur Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001“, Essen, Juli 2003, Mai 2005, Juli 2006. Das Gutachten aus 2006 ist veröffentlicht auf der Homepage der HPA, www.hamburg-port-authority.de.

1. *Wie hat sich die Zahl der vom Hamburger Hafen direkt und indirekt abhängigen Beschäftigten in Hamburg in den letzten fünf Jahren entwickelt?*

Hafenabhängig Beschäftigte Gebiet FHH			
	2001	2004	2005
direkt hafenabhängig	80.926	77.543	77.301
indirekt hafenabhängig	43.782	53.286	56.053
Summe	124.708	130.829	133.354

¹ Gutachten von „ISL Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik“ (Bremen) in Zusammenarbeit mit „Global Insight“ (Washington) im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Arbeit, November 2004.

2. *Wie hat sich die Zahl der vom Hamburger Hafen direkt und indirekt abhängigen Beschäftigten in der Metropolregion Hamburg in den letzten fünf Jahren entwickelt?*

Hafenabhängig Beschäftigte Metropolregion Hamburg			
	2001	2004	2005
direkt hafenabhängig	89.773	85.801	85.665
indirekt hafenabhängig	55.278	68.092	70.651
Summe	145.051	153.893	156.316

3. *Wie viele Arbeitsplätze generierte der Hamburger Hafen seit 2000 deutschlandweit?*

Hafenabhängig Beschäftigte Deutschland			
	2001	2004	2005
direkt hafenabhängig	89.773	85.801	85.665
indirekt hafenabhängig	130.158	164.418	172.635
Summe	219.931	250.219	258.300

4. *Wie viel Prozent aller in Hamburg sozialversicherungspflichtigen Personen fanden in den letzten fünf Jahren im Hamburger Hafen ihren Arbeitsplatz?*

Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg geht weder aus veröffentlichten Statistiken noch aus den o. g. Gutachten von Planco hervor, da in der Kategorie hafenabhängig Beschäftigte auch Beamte und Selbstständige enthalten sind, die nicht separat ausgewiesen werden. Die hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg insgesamt lagen 2001 bei 11,9 %, 2004 bei 12,6 % und 2005 bei 12,7 % der Hamburger Gesamtbeschäftigung.

5. *Wie viel Prozent der hamburgischen Bruttowertschöpfung erzeugte der Hamburger Hafen in den letzten fünf Jahren?*

Der Anteil der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung Hamburgs (unmittelbar und mittelbar) lag 2001 bei 12,4 % (9,1 Mrd. Euro), 2004 bei 14,0 % (11,0 Mrd. Euro) und 2005 bei 14,4 % (11,5 Mrd. Euro).

6. *Konnte der Arbeitsplatzabbau im Stück- und Massengutumschlag durch einen Beschäftigungsaufbau im Containerumschlag wettgemacht werden?*

Der Beschäftigungsaufbau im Bereich Containerumschlag konnte Rückgänge in den Bereichen des Stück- und Massengutumschlags mehr als kompensieren, sodass es von 2001 bis 2005 insgesamt zu einem Anstieg der hafenabhängigen Beschäftigung kam.

Hafenabhängige Arbeitsplätze nach Ladungskategorien im Gebiet der FHH:

Hafenabhängig Beschäftigte Gebiet FHH			
	2001	2004	2005
konv. Stückgut	21.527	14.512	13.816
Containergut	74.561	91.207	93.610
fl. Massengut	10.912	9.659	11.218
tr. Massengut	17.708	15.452	14.710
Summe	124.708	130.830	133.354

Hafenabhängige Arbeitsplätze nach Ladungskategorien im der Metropolregion Hamburg:

Hafenabhängig Beschäftigte Metropolregion Hamburg			
	2001	2004	2005
konv. Stückgut	25.147	17.053	16.242
Containergut	86.373	106.366	109.138
fl. Massengut	12.446	11.179	13.058
tr. Massengut	21.083	19.294	17.878
Summe	145.049	153.892	156.316

Hafenabhängige Arbeitsplätze nach Ladungskategorien im Gebiet Deutschlands:

Hafenabhängig Beschäftigte Deutschland			
	2001	2004	2005
konv. Stückgut	35.666	24.124	22.904
Containergut	123.717	152.052	154.777
fl. Massengut	28.040	42.299	52.908
tr. Massengut	32.509	31.744	27.711
Summe	219.932	250.219	258.300

7. Wie viele Arbeitsplätze sollen mit dem Ausbau der HHLA-Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort geschaffen werden?

Nach Auskunft der HHLA werden durch den Ausbau ihrer Terminals bis zum Jahr 2014 ca. 1400 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Davon werden ca. 1100 unmittelbar bei Gesellschaften im Konzern der HHLA beschäftigt sein, die verbleibenden ca. 300 werden bei der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH (GHBG) angestellt sein.

8. Wie viele Arbeitsplätze sollen mit dem Ausbau des Eurogate Container Terminals geschaffen werden?

Nach Auskunft von Eurogate wird die Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH von 2006 bis 2012 pro Jahr ca. 100 Arbeitsplätze zusätzlich schaffen. Hinzu kommen 50 Arbeitsplätze, die 2005 aufgrund der Erweiterung bereits in Hamburg entstanden sind. Insgesamt werden damit voraussichtlich 750 Arbeitsplätze geschaffen. Diese Zahlen beziehen sich auf den gewerblichen Bereich des Hafenumschlags, die Lasch-tätigkeiten und die Entwicklung im Bereich der Handwerker. Die Anzahl der bei der GHBG Beschäftigten wird sich voraussichtlich ebenfalls erhöhen.

9. Wie viele Arbeitsplätze sollen mit dem Bau des Containerterminals Steinwerder geschaffen werden?

Durch den Bau des Containerterminals Steinwerder sollen ca. 1000 zusätzliche Arbeitsplätze bei dem künftigen Umschlagsunternehmen geschaffen werden. Nicht ermittelt werden können die über Zulieferbetriebe entstehenden Arbeitsplätze.

10. Wie viel Geld ist bisher aus dem Sonderinvestitionsprogramm in den Terminalausbau geflossen?

Das Sonderinvestitionsprogramm beinhaltet sowohl Vorhaben, die aus Mitteln der Freien und Hansestadt Hamburg, als auch Vorhaben, die die HPA nicht mit Haushaltsmitteln finanziert (siehe Drs. 18/2332). Ausgaben für Terminalinfrastruktur waren dabei bis September 2006:

Maßnahmen der allgemeinen Hafeninfrastruktur aus Mitteln der FHH:

CT Altenwerder:

ca. 170 Tsd. Euro,

Maßnahmen der nutzerspezifischen Hafeninfrastruktur:

CT Burchardkai:	ca. 295 Tsd. Euro,
CT Eurogate:	ca. 7.540 Tsd. Euro,
Steinweg Süd-West-Terminal:	ca. 1.240 Tsd. Euro.

11. Gibt es gezielte Einstellungen von Menschen, die von der Langzeitarbeitslosigkeit bedroht sind oder die schon dieser Gruppe angehören?

Wenn ja, wie viele Arbeitslose wurden in den Ersten Arbeitsmarkt vermittelt? Wenn nein, wie plant der Senat dies zu ändern?

Der zuständigen Behörde liegen keine Erkenntnisse darüber vor, wie viele Arbeitslose regelmäßig in den hafenabhängigen Ersten Arbeitsmarkt vermittelt werden. Allein von 1999 bis heute wurden von Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH in Hamburg über 600 Langzeitarbeitslose eingestellt. In den nächsten Jahren werden weitere folgen. Nach Auskunft der HHLA werden Arbeitslose in den Personalauswahlverfahren bevorzugt berücksichtigt. Zudem unterstützt die HHLA das Hamburger Ausbildungszentrum mit 200 000 Euro.

III. Ausbaurzustand der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe

In Anbetracht der bisherigen Entwicklung im Containerumschlag ist ein besonders wichtiges Projekt die weitere Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Erfreulicherweise kamen die bereits durchgeführten Voruntersuchungen zu dem Ergebnis, dass eine weitere Fahrrinnenanpassung aus hydrologischer Sicht machbar, hochwasserneutral, ökologisch vertretbar sowie volkswirtschaftlich hoch rentabel sei. Mit der Hauptuntersuchung wurde bereits der nächste wichtige Planungsschritt in die Wege geleitet.

1. Welcher Höchsttiefgang soll nach der Fahrrinnenanpassung zugelassen werden?

Nach Abschluss der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe werden Schiffe mit einem Höchsttiefgang von 13,50 m tideunabhängig und damit jederzeit den Hamburger Hafen anlaufen und wieder verlassen können. Tideabhängig, d. h. unter Ausnutzung der wechselnden Tidewasserstände, werden Schiffe mit einem Höchsttiefgang von 14,50 m den Hafen verlassen können. Tideabhängig einlaufend wird ein Höchsttiefgang von 15,60 m möglich sein. Alle hier und nachfolgend genannten Tiefgänge für Seeschiffe beziehen sich auf Salzwasser.

2. Welche zukünftigen Containerschiffsgenerationen werden von dem neu angestrebten Höchsttiefgang mit umfasst?

Die Entwicklung der weltweiten Containerschiffflotte ist durch einen eindeutigen Trend hin zu größeren und tiefer gehenden Containerschiffen gekennzeichnet. Derzeit werden zusätzliche Containerschiffe mit einem maximalen Tiefgang von 14,50 m in Dienst gestellt. Derartige Containerschiffe haben meist Tragfähigkeiten bis zu 10 000 TEU. Die von den Reedereien geordneten Neubauten zeigen, dass Containerschiffe der genannten Größenordnung auch in den kommenden Jahren marktbeherrschend sein werden. Sie bilden daher die planerische Grundlage zur Bemessung der künftigen Fahrrinntiefe.

3. Bis zu welchem Konstruktionstiefgang können Containerschiffe in Zukunft wirtschaftlich rentabel eingesetzt werden?

Der ökonomische Vorteil von Containerschiffen mit einer möglichst großen Tragfähigkeit liegt entsprechend der „economies-of-scale“ grundsätzlich in der damit verbundenen Reduktion der Seetransportkosten bezogen auf den einzelnen Container. Allerdings führt nicht jede weitere Größenentwicklung von Containerschiffen automatisch zu Transportkostensparnissen. So kann die Tragfähigkeit der Schiffe nicht beliebig ohne zusätzliche technische Anpassungen und damit zusätzliche Kosten für die An-

schaffung bzw. den Betrieb der Schiffe vergrößert werden. Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass die Erhöhung der Tragfähigkeit der Schiffe und die damit verbundene Erhöhung des auf das einzelne Containerschiff bezogenen Umschlags zusätzliche Erfordernisse und damit zusätzliche Kosten bei der hafenseitigen Behandlung bzw. dem landseitigen Weitertransport der Container hervorruft. Dieses wiegt umso schwerer, da der Transportkostenanteil beispielsweise für den Containertransport auf dem Seeweg von und nach Fernost nur 20 % der Gesamtkosten beträgt. Die übrigen 80 % fallen im Zusammenhang mit dem Hinterlandtransport an. Hier wird deutlich, dass hinsichtlich der Kosten die gesamte Transportkette betrachtet werden muss.

Der Größenentwicklung von Containerschiffen sind aus den genannten Gründen Grenzen gesetzt. Bei welcher Tragfähigkeit bzw. Tiefgang diese Grenze verläuft, kann heute nicht abschließend beantwortet werden. Derzeit ist zu erwarten, dass Containerschiffe mit maximalen Tiefgängen von 14,50 m in den nächsten ein bis zwei Jahrzehnten insbesondere in der für Hamburg wichtigen Ostasienfahrt vorherrschend sein werden. Damit wird die Fahrrinne von Unter- und Außenelbe nach ihrem Ausbau für die Erfordernisse der Zukunft gerüstet sein. Hinsichtlich der Frage, ob und in welchem Umfang noch größere und tiefer gehende Schiffe in Dienst gestellt werden, ergibt sich derzeit ein uneinheitliches Bild. Lediglich die Reederei Maersk hat mit der „Emma Maersk“ ein Containerschiff mit einem maximalen Tiefgang von 15,50 m in Dienst gestellt. Demgegenüber hat der Germanische Lloyd gemeinsam mit der Reederei Hyundai die Planung eines sog. Megacarriers mit Tragfähigkeiten von bis zu 12 000 TEU und einem maximalen Tiefgang von 14,50 m vorgestellt. Nicht jede Erhöhung führt der Transportkapazität automatisch auch zu einer Tiefgangserhöhung.

4. Welches Elbegebiet ist Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung?

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) ist das Gebiet, in dem mit hydrologischen und ökologischen Auswirkungen des Fahrrinnenausbaus gerechnet werden kann. Hierbei handelt es sich um die gesamte Tideelbe vom Stauwehr Geesthacht bis zur Außenelbe und um die Elbnebenflüsse, soweit diese tidebeeinflusst sind. Neben den Wasserflächen umfasst das Untersuchungsgebiet alle Vorlandbereiche bis zur jeweiligen Hochwasserschutzlinie. In fachlicher Abhängigkeit von den im Einzelnen untersuchten Schutzgütern ist dieses Untersuchungsgebiet schutzgutbezogen festgelegt.

5. Wie werden die zahlreichen Landschafts- und Naturschutzgebiete in der Unterelbregion in die Prüfung miteinbezogen?

Die Auswirkungen des Fahrrinnenausbaus auf die Natur- und Landschaftsschutzgebiete im Untersuchungsgebiet werden vom Vorhabensträger in einer gesonderten Untersuchung dargestellt. Die im Untersuchungsgebiet gem. Fauna-Flora-Habitat Richtlinie (FFH-RL) und EU-Vogelschutzrichtlinie ebenfalls zahlreich vertretenen europäischen Schutzgebiete werden in einer weiteren Untersuchung ebenfalls hinsichtlich möglicher Auswirkungen des geplanten Fahrrinnenausbaus überprüft.

6. Durch wen werden die Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt?

Die Auswirkungen des Fahrrinnenausbaus auf Natur und Umwelt werden vom Vorhabensträger durch ein interdisziplinäres Gutachterteam aus Hochschulinstituten, Bundesanstalten und anerkannten Gutachterbüros ermittelt. Die Untersuchung der hydromechanischen Auswirkungen des Fahrrinnenausbaus wurden von der Bundesanstalt für Wasserbau – Dienststelle Hamburg – durchgeführt. Die UVU wird von einer Gemeinschaft der Gutachterbüros IBL-Umweltplanung (Oldenburg) und der Ingenieurgesellschaft IMS (Hamburg) durchgeführt. Sonderuntersuchungen im Rahmen der UVU werden vom Institut für Bodenkunde der Universität Hamburg (Schutzgut Boden), dem Büro für Biologische Bestandsaufnahmen (Schutzgut Tiere und Pflanzen, Terrestrische Fauna und Flora), dem Büro BWS (Schutzgut Grundwasser) und dem Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein (Schutzgut Kultur- und Sachgüter, Marine Kulturgüter) durchgeführt.

7. *Gibt es bereits Zwischenergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu den Bereichen*
 - a) *Tidedynamik?*
 - b) *Sturmflutwasserstände?*
 - c) *Schiffserzeugte Belastungen, Seegang?*
 - d) *Morphologische Veränderungen?*
8. *Wie lauten die Ergebnisse der Voruntersuchungen zu den Bereichen*
 - a) *Tidedynamik?*
 - b) *Sturmflutwasserstände?*
 - c) *Schiffserzeugte Belastungen, Seegang?*
 - d) *Morphologische Veränderungen?*
9. *Wann ist mit dem Endergebnis der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zu rechnen?*

Im Rahmen einer bereits 2004 abgeschlossenen Voruntersuchung zu den hydrologischen und ökologischen Folgen des geplanten Fahrrinnenausbaus konnte die grundsätzliche Machbarkeit einer weiteren Vertiefung der Fahrrinne festgestellt werden. Die Voruntersuchung bestätigt, dass der geplante Fahrrinnenausbau hochwasserneutral ist. Mit Blick auf mögliche Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt wurde festgestellt, dass sich die ökologischen Auswirkungen u. a. aufgrund nur sehr geringer Veränderungen der hydrologischen Verhältnisse in einem vertretbaren Rahmen bewegen werden. Die ausbaubedingten hydrologischen Veränderungen wurden auf der Grundlage von Untersuchungen zur Tidedynamik und den Sturmflutwasserständen ermittelt. Mögliche Veränderungen schiffserzeugter Belastungen, des Seegangs und morphologischer Veränderungen waren noch nicht Gegenstand der Voruntersuchung. In einer ebenfalls im Rahmen der Voruntersuchungen durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung konnte gezeigt werden, dass das Vorhaben durch eine hohe volkswirtschaftliche Rentabilität gekennzeichnet ist.

Die im Rahmen der Voruntersuchung ermittelten vorhabensbedingten Umweltveränderungen werden in einer derzeit noch laufenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung sehr viel detaillierter und umfassender mit deutlich verfeinerten Untersuchungsmethoden überprüft. Dort werden auch mögliche Veränderungen schiffserzeugter Belastungen, des Seegangs und der morphologischen Verhältnisse einbezogen. Voraussichtlich im November 2006 werden alle Teiluntersuchungen der UVU abgeschlossen sein. Die bereits vorliegenden Zwischenergebnisse zeigen, dass sich die vorhabensbedingten Auswirkungen im Rahmen der Ergebnisse der Voruntersuchung bewegen.

10. *Gibt es schon Konzepte für ökologische Ausgleichsmaßnahmen?*

Durch ein gezieltes Strombaukonzept werden die hydrologischen und ökologischen Auswirkungen des Fahrrinnenausbaus deutlich gemindert. Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt im Sinne des Naturschutzrechts sollen nach der Konzeption des Vorhabensträgers durch Rückgewinnung von Flachwasserbereichen ausgeglichen werden. Dies kann durch Aufweitung einer Nebenelbe realisiert werden.

11. *Welche Auswirkungen wird die Elbvertiefung auf die Deichsicherheit haben?*

Im Rahmen der diesbezüglichen Teiluntersuchungen der UVU konnte ermittelt werden, dass ausbaubedingt die Sturmflutscheitelwasserstände nicht ansteigen werden. Weitere in diesem Zusammenhang erarbeitete Untersuchungsergebnisse zeigen, dass durch den Fahrrinnenausbau keine Veränderungen von Schiffsschwell, Seegang und Strömungen hervorgerufen werden, die geeignet sind, die Standsicherheit der

Deiche zu gefährden. Die geplante Fahrrinnenanpassung wird daher keine Beeinträchtigungen der Deichsicherheit entlang der Tideelbe verursachen.

12. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit den anderen von der Elbvertiefung betroffenen Bundesländern?

Die zuständigen Ressorts der Länder Schleswig-Holsteins und Niedersachsens sind frühzeitig und kontinuierlich über den Fortgang der Planungen und Untersuchungen informiert worden. Diese transparente Information der Nachbarländer soll fortgeführt werden.

13. Wann ist mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen?

Der Vorhabensträger hat den Antrag auf Planfeststellung bei der Planfeststellungsbehörde gestellt. Der Vorhabensträger geht davon aus, dass die öffentliche Auslegung der Planungsunterlagen durch die Planfeststellungsbehörde Anfang 2007 erfolgen wird.

14. Welchen Kostenanteil trägt der Bund?

Die Elbe ist eine Bundeswasserstraße. Auf dem Staatsgebiet der FHH sind die damit in Zusammenhang stehenden Rechte und Pflichten an die FHH delegiert worden. Die notwendigen finanziellen Aufwendungen für den Fahrrinnenausbau werden vom Bund und FHH entsprechend der in ihrem Zuständigkeitsbereich jeweils anfallenden Ausbaukosten getragen. Für den Ausbau der Fahrrinne unterhalb der Landesgrenze wird der Bund nach Kenntnis der zuständigen Behörde voraussichtlich 226 Mio. Euro aufwenden.

IV. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Laut einer aktuellen Studie des Industrieverbandes Hamburg (IHV) sind bereits jetzt täglich ca. 6600 Container-LKW im Hafen unterwegs. Bis zum Jahre 2010 soll die Zahl auf ungefähr 12 000 anwachsen. Mit einem Eisenbahnverkehr von jährlich mehr als 1,5 Mio. TEU ist Hamburg auch Europas größter Bahnknoten im Containerverkehr.

1. Wie entwickelt bzw. in welcher Phase befindet sich

a) der Ausbau der A 1?

Die A 1 wird zurzeit von der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt bis zum Autobahndreieck Hamburg-Südost von vier auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Nach Abschluss dieser Maßnahme ist die A 1 in Hamburg durchgängig sechs-streifig befahrbar.

b) der Ausbau der A 7?

Der sechs- bzw. achtstreifige Ausbau der A 7 zwischen der Landesgrenze nach Schleswig-Holstein und dem in der Planung befindlichen Abzweig zur A 26 (Autobahndreieck HH-Süderelbe) ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 mit einem bedeutsamen Investitionsvolumen enthalten.

Nach intensiven Bemühungen der FHH hat der Bund – vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel beim Bund – eine Finanzierungszusage für den abschnittswise acht- bzw. sechsstreifigen Ausbau der A 7 nördlich der Elbe, für den Zeitraum ab 2008 bis zur Mitte des nächsten Jahrzehnts gegeben. Die Maßnahme soll in mehreren Abschnitten realisiert werden. Zurzeit wird das Planfeststellungsverfahren für den ersten Abschnitt zwischen der Anschlussstelle HH-Stellingen und dem Autobahndreieck HH-Nordwest vorbereitet.

Mit dem Ziel einer frühzeitigen Umsetzung eines acht-streifigen Ausbaues im Abschnitt zwischen südlich Elbtunnel und dem zukünftigen Autobahndreieck HH-Süderelbe mit der A 26 wird derzeit eine vertiefte Untersuchung zur technischen Realisierbarkeit vorbereitet.

c) *der Bau der A 26?*

Die A 26 ist in Niedersachsen zwischen Stade und Buxtehude in Bau. Für den Hamburger Bauabschnitt von der Landesgrenze bei Rübke bis zum Anschluss an die A 7 wird zurzeit das Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

d) *die Modernisierung der Hafenbahn?*

Basierend auf der Gesamtumschlagsprognose für den Hamburger Hafen, die für das Jahr 2015 einen Containerumschlag von 18,1 Mio. TEU erwartet, wird die Hafenbahn im Jahr 2015 ein Transportvolumen von 4,5 Mio. TEU zu bewältigen haben. Die Containermengen auf der Bahn haben derzeit jährlich zweistellige Zuwachsraten.

Die HPA prüft derzeit im Rahmen eines notwendigen Masterplans „Hafenbahn 2015“ den Handlungs- und Finanzierungsbedarf der operativen und kapazitätserhöhenden Maßnahmen zur Bewältigung dieses Transportvolumen. Wegen notwendiger Anschlussstrecken zu den Hinterlandstrecken im Eisenbahnnetz der DB-Netz AG wird der Masterplan in enger Abstimmung mit der Bahn erarbeitet.

Im Hafenbereich Altenwerder wurde die Erweiterung der Gleisgruppe im Oktober 2006 abgeschlossen. Mit Abschluss der Arbeiten zur Erweiterung des Bahnhofs Alte Süderelbe wird dort im Frühjahr 2007 der Betrieb auf den neuen Anlagen aufgenommen. Im Übrigen siehe Drs. 18/4448.

2. *Welche Fortschritte hat die Realisierung des seit nahezu 30 Jahren geplanten Projekts A 252 (Hafenquerspange) in den letzten fünf Jahren gemacht?*

Auf der Grundlage des Antrags vom 10. Mai 2002 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit Datum vom 6. Juli 2005 die Linienführung der Hafenquerspange nach § 16 FStrG bestimmt.

Die Hamburgische Bürgerschaft hat mit ihrem Beschluss vom 2. Februar 2006 zur Drs. 18/3226 Stellen und Planungsmittel für die Hafenquerspange bereitgestellt, sodass die Voraussetzungen für einen zügigen Planungsbeginn geschaffen wurden. Zur Bewältigung der erforderlichen Ingenieurleistungen bedient sich der Senat im Wesentlichen der ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH.

3. *Welche Chancen hat die Hafenquerspange vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) als Pilotprojekt nach dem F-Modell (Privatfinanzierung von Bundesfernstraßen im Zuge von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (1994): Modell mit Mauterhebung für alle Verkehrsteilnehmer) eingestuft zu werden?*

Das BMVBS vergibt zurzeit in Abstimmung mit der Auftragsverwaltung der FHH eine Machbarkeitsstudie eines Betreibermodells nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG). Diese erneute Überprüfung der Machbarkeit einer Privatfinanzierung berücksichtigt u. a. die folgenden Einflüsse:

- dynamische Entwicklung des Containerverkehrs im Hamburger Hafen,
- Maßnahmen zur Vermeidung von Ausweichverkehren,
- Wahl des für Bau- und Betriebskosten maßgeblichen Gebührensystems.

Ziel der Machbarkeitsstudie ist zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen und in welchen Gestaltungsvarianten die Hafenquerspange nach dem FStrPrivFinG umgesetzt werden kann.

4. *Wie hoch wäre die Bereitschaft des BMVBW, bei einem positiven Ergebnis eine Anschubfinanzierung vorzunehmen?*

Hierzu ist zunächst das Ergebnis der v. g. Machbarkeitsstudie abzuwarten.

5. *Welche Alternativtrassen gibt es und welche Trasse bevorzugt der Senat bzw. das BMVBW aus welchen Gründen?*
6. *Inwieweit stellt die von der Hamburger Architektenkammer vorgeschlagene Tunnellösung eine Alternative dar?*

Die vom BMVBS durchgeführte Linienbestimmung resultierte aus der Untersuchung alternativer Trassen nach sorgfältiger Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile, sodass die weitere Bearbeitung auf der Basis dieser vom Senat bevorzugten und vom BMVBS linienbestimmten Trasse erfolgt.

Die von der Hamburger Architektenkammer vorgeschlagene Tunnellösung (im Bereich des Spreehafens) wird im weiteren Verfahren zu untersuchen und zu bewerten sein.

7. *Gibt es bereits private Investoren, die Interesse an dem Bau der Hafenquerspange geäußert haben?*

Ja.

8. *Wie werden die Interessen der von dem Bau der Hafenquerspange betroffenen Bürger bereits jetzt mitberücksichtigt?*

Der Kreis der vom Bau der Hafenquerspange unmittelbar betroffenen Bürger ist zum gegenwärtigen Planungsstand noch nicht bestimmbar. Die Hafenquerspange wurde in der Vergangenheit zunächst im Rahmen der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg behandelt.

V. Internationale und nationale Konkurrenz

1. *Wie sieht der Senat langfristig die Konkurrenzsituation zu anderen internationalen – vor allem europäischen – Häfen?*

Der Hamburger Hafen wird seine Position gegenüber konkurrierenden europäischen Häfen behaupten und verbessern können, wenn die notwendigen Ausbaumaßnahmen zeitgerecht realisiert werden. Diese Erwartung basiert auf den prognostizierten Wachstumsraten im Containerverkehr und den Standortvorteilen des Hamburger Hafens. Hierzu gehört insb. die geographische Lage Hamburgs als Umschlagsplatz für Mittel- und Osteuropa. Des Weiteren wird der Hamburger Hafen auch in Zukunft aufgrund des hohen Anteils an regional weiterverarbeiteten Gütern (ca. 30 %) und der vielen und leistungsfähigen Hinterlandverbindungen weiter an Attraktivität gewinnen.

2. *Wie sieht der Senat langfristig die Konkurrenzsituation zu den anderen norddeutschen Häfen? Welche langfristigen Auswirkungen auf den Wettbewerb der Häfen in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven werden*
 - a) *die Vertiefung der Unterelbe*
 - b) *die Vertiefung der Außenweser*
 - c) *der Containerterminalausbau in Bremerhaven*
 - d) *der Bau des Tiefwasserhafens Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven haben?*

Die Vertiefung der Unterelbe ist für eine verbesserte Wettbewerbssituation des Hamburger Hafens von maßgeblicher Bedeutung. Durch diese Maßnahme wird die langfristige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens durch den größten Teil der Weltcontainerflotte gewährleistet. Das erwartete Marktwachstum bietet im Übrigen ausreichend Umschlags- und Beschäftigungspotentiale für die Häfen an der deutschen Nordseeküste.

3. *Wie hoch ist das Risiko, dass es zwischen den Ländern Hamburg, Bremen und Niedersachsen im Bezug auf den Hafenausbau zu einem verschärften Subventionswettbewerb kommt?*

Der Senat ist der Auffassung, dass es beim Hafenausbau keinen Subventionswettbewerb zwischen den deutschen Küstenländern gibt.

4. *In welcher Form wird momentan die Zusammenarbeit zwischen den norddeutschen Häfen praktiziert und welche zukünftigen Möglichkeiten der Zusammenarbeit könnte es geben?*

Die Gemeinsame Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik von 1999 hatte das Ziel, eine gemeinsame Identität als Hafenstandort Deutschland herauszubilden. Die Seehafenplattform soll im Rahmen des Masterplans „Güterverkehr und Logistik“ fortgeschrieben werden soll.

Weitere Instrumente auf nationaler und regionaler Ebene sind: Nationale Maritime Konferenzen, der Konferenz Norddeutschland, der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer, des Bund-Küstenländer-Arbeitskreises Hafen- und Schifffahrtsfragen, des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), der European Seaports Organisation (ESPO) und unmittelbare Kontakte zwischen Hafenverwaltungen bzw. Hafenunternehmen. Anlass- und themenbezogen werden ggf. weitere Arbeitsgruppen gebildet (z. B. im Zusammenhang mit Port-Package II, den EU-Hafensicherheitsrichtlinien, Fragen der Hafen-Logistik). Angesichts dieser vielfältigen und bereits intensiv genutzten Möglichkeiten der Zusammenarbeit unter den norddeutschen Häfen besteht derzeit kein Handlungsbedarf, diese auszuweiten.

VI. Anbindung der Hinterlandverkehre

1. *Welche Bedeutung misst der Senat der Anbindung des Hamburger Hafens an die Binnenschifffahrt auf der Elbe bei?*

Mit der deutschen Einheit und der Erweiterung der Europäischen Union hat die Elbe als Bundes- und internationale Wasserstraße (sie ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes) für den Hafenstandort Hamburg eine hohe strategische Bedeutung für die Hinterlandverkehre (insbesondere den Containertransport) erlangt.

Die Binnenschifffahrt stellt grundsätzlich eine ökologisch sinnvolle, wirtschaftliche und verlässliche sowie gleichzeitig ausbaufähige Alternative zu anderen Verkehrsträgern dar. Allerdings sind dafür bedarfsgerecht befahrbare Wasserwege Grundvoraussetzung.

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1992 war für die Oberelbe die Gewährleistung einer Mindestfahrrinnentiefe bei Niedrigwasser von 1,60 m an 345 Tagen im Jahr festgeschrieben worden. Im Vertrauen darauf sind von der Wirtschaft, den Häfen und den Kommunen sowohl auf deutscher als auch auf tschechischer Seite entlang der Elbe erhebliche Vorleistungen und Investitionen vorgenommen worden.

2. *Ist die Elbe auf der Fahrstrecke bis Magdeburg an 345 Tagen mit einer Wassertiefe von 1,60 m befahrbar?*

Nein.

Wenn nein :

- a) *Wo liegen Streckenabschnitte, in denen dies noch nicht sichergestellt ist?*

Eine Wassertiefe von 1,60 m an 345 Tagen im Jahr ist in den Abschnitten Magdeburg, Mühlberg-Coswig und Dömitz-Hitzacker noch nicht gewährleistet:

- „Stadtstrecke Magdeburg“:

Behinderung durch drei Felsen („Schwellenwirkung“), zudem geringere Fahrrinnentiefe und -breite sowie erhebliches Gefälle, dadurch Entstehung gefährlicher Stromschnellen.

- „Streichlinienkorrektur Coswig“:

Zur Verhinderung der Sohlenerosion und der damit verbundenen Wasserspiegelabsenkung wird diese Erosionsstrecke laufend mit Kies oder Gemischen („Geschiebezugabe“) aufgefüllt.

Mit baulichen Gestaltungsmaßnahmen (Verbesserung von Strombauwerken und Buhnen), die nach Feststellung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auch hochwasserneutral wären, kann eine Minimierung dieses Aufwands und eine dauerhafte Streckenverbesserung erreicht werden.

- „Reststrecke Dömitz- Hitzacker“:

Dieser Abschnitt wird mit hohem Baggeraufwand und laufenden Verkehrssicherungsmaßnahmen für die gewerbliche Schifffahrt befahrbar gehalten. Eine Verringerung des Unterhaltungsaufwands und der Erhalt einer stabilen Fahrrinne würden weitere Maßnahmen, wie z. B. die Instandsetzung oder Verlängerung der Buhnen, voraussetzen.

- b) *Welche Anstrengungen hat der Senat bereits unternommen, um die eventuell vorhandenen politischen Hindernisse aus dem Weg zu räumen?*
- c) *Welche Initiativen des Senats werden zurzeit verfolgt?*
- d) *Wann könnte eine durchgehende Befahrung möglich sein?*

Für die Elbe als Bundeswasserstraße liegt die Verantwortung für die bauliche Unterhaltung beim Bund. Eine unmittelbare Einwirkungsmöglichkeit für die FHH besteht daher nicht. In Gremien und Arbeitskreisen und auch im Rahmen der Umsetzung der Bundesverkehrswegeplanung gegenüber dem Bund setzt sich die zuständige Behörde nachdrücklich für den Ausbau von Mittel- und Oberelbe ein.

Hamburg initiiert und unterstützt Maßnahmen, die dem Ziel einer bedarfsgerechten Ertüchtigung der Mittel- und Oberelbe dienen. Im Rahmen der Vorarbeiten zu einem möglichen Binnenschiffskonzept steht Hamburg in engem Kontakt mit der beteiligten Wirtschaft und der zuständigen Verwaltung.

3. *Wie entwickelt bzw. in welcher Phase befindet sich*

- a) *der Neubau der Y-Trasse Hamburg/Bremen-Hannover?*
- b) *der zweigleisige Ausbau Uelzen-Stendal Richtung Berlin?*
- c) *der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck?*
- d) *der zweigleisige Ausbau des Abzweiges Horn-Wandsbek?*
- e) *der dreigleisige Ausbau der Strecke Elmshorn-Pinneberg Richtung Norden?*
- f) *der zweigleisige Ausbau der Güterzugstrecke Richtung Westen auf den Abschnitten Rottenburg-Verden und Nienburg-Minden?*

Auf der Grundlage von Auskünften der DB werden die o. g. Fragen wie folgt beantwortet:

- a) Die Y-Trasse erscheint im BVWP als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs. Sie ist auch im aktuellen Investitionsrahmenplan (IRP) des BMVBS enthalten. Die Finanzierung des dreigleisigen Ausbaus zwischen Stelle und Lüneburg ist durch

den Bund gesichert. Vor mehreren Jahren sind die Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Der Abschluss wird für das Jahr 2007 angestrebt.

- b) Der für den Güterverkehr und damit für Hamburg wichtige zweigleisige Ausbau der Strecke Uelzen-Stendal ist im BVWP, aber nicht im IRP enthalten. Lediglich die Restmaßnahmen zum bisherigen eingleisigen Ausbau sind im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit im IRP enthalten.
- c) Baubeginn für Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde war am 28. Juni 2006. Mit der Fertigstellung des Abschnitts bis Lübeck wird zum Fahrplanwechsel Ende 2008 gerechnet.
- d) Der zweigleisige Ausbau des kurzen Abschnitts zwischen Horn und Wandsbek (BVWP – neue Vorhaben, vordringlicher Bedarf) wird voraussichtlich erst im Zusammenhang mit einem drei- oder viergleisigen Ausbau Richtung Ahrensburg notwendig. Dieser Ausbau kann mittelfristig jedoch nicht umgesetzt werden, da die FHH zur Verfügung stehenden Ergänzungsmittel durch den Bau anderer vordringlicher Aktivitäten (insbesondere U 4, Verlängerung S-Bahn Neugraben – Stade, Flughafen-S-Bahn, zweigleisiger Ausbau AKN, S-Bahn-Haltestelle Ottensen) gebunden sind.
- e) Der dreigleisige Ausbau Pinneberg-Elmshorn ist im weiteren Bedarf des BVWP enthalten. Da derzeit schon der vordringliche Bedarf des BVWP im IRP nicht vollständig enthalten ist, wird bis auf weiteres nicht mit einer Umsetzung dieser Maßnahme gerechnet.
- f) Auch der im vordringlichen Bedarf des BVWP aufgeführte zweigleisige Ausbau Rotenburg – Verden und Nienburg – Minden, der ebenfalls für den Güterverkehr von hoher Bedeutung ist, ist nicht im IRP enthalten. Dieser Ausbau wird als Stärkung für die Verbindung vom Ruhrgebiet Richtung Hamburg (bzw. umgekehrt) benötigt.

Die FHH wird in ihrer Stellungnahme zum IRP die für den Schienengüterverkehr dringend notwendigen Ausbaumaßnahmen, die im IRP fehlen, jedoch im vordringlichen Bedarf des BVWP enthalten sind, nachfordern. Dies trifft ebenso für den zweigleisigen Ausbau der Strecke von Bad Oldesloe nach Neumünster zu, die zur Entlastung der Güterumgehungsbahn dienen soll.