

Antrag

der Abgeordneten Olaf Ohlsen, Barbara Ahrons, Michael Fuchs, Dr. Natalie Hochheim, Dittmar Lemke, Alexander-Martin Sardina (CDU) und Fraktion

Betr.: Fahrrinnenanpassung der Elbe: Ökonomische und ökologische Notwendigkeit!

1. Ökonomische Aspekte

Die Elbe ist eine für ganz Deutschland wichtige Wasserstraße. Sie ist lebenswichtige Pulsader für den Im- und Export und damit essentieller Faktor des europäischen Wachstums. Unsere Hansestadt mit ihrem modernen Hafen ist der zentrale Umschlagsplatz für den elbegebundenen Güterverkehr. Sie ist mit der besonderen Expertise eines hervorragenden Hafenpersonals zugleich größter Profiteur eines auf Präzision und Geschwindigkeit angewiesenen Welthandels.

Hamburg muss sich diese Spitzenposition im internationalen Logistikbereich bewahren. Es ist Aufgabe der politisch Verantwortlichen in Senat und Bürgerschaft, dafür zu sorgen, dass die über 160.000 Arbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg, deren Bestand an die erfolgreiche Entwicklung des Hafens gekoppelt ist, bewahrt werden und der Beschäftigungsmotor Hamburger Hafen nicht ins Stottern gerät.

Ein Drittel der oben genannten Beschäftigten lebt in den Bundesländern Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern. Damit ist der Hamburger Hafen größter Arbeitgeber Schleswig-Holsteins und – hinter VW – der zweitgrößte Niedersachsens. Bundesweit sind über 250.000 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig. Diese Zahlen verdeutlichen, dass es nicht allein wegen der überwiegenden Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, auf einen überregionalen Konsens insbesondere mit den norddeutschen Ländern ankommt, die direkt von der der Fahrrinnenanpassung betroffen sind.

Das mit rund ein Drittel der Container hohe Loco-Aufkommen Hamburgs (Ziel oder Quelle liegen in der Metropolregion Hamburg) spricht aus ökonomischen wie ökologischen Gründen dafür, den Hamburger Hafen auch weiterhin für alle gängigen Schiffstypen erreichbar zu halten. Kosten und Umweltbelastung liegen deutlich unter denen alternativer Verkehrsträger.

Ohne die Fahrrinnenanpassung käme es auch weniger zu einer Verlagerung von Diensten nach Bremerhaven oder Wilhelmshaven, sondern vielmehr nach Rotterdam oder Antwerpen.

Die Notwendigkeit der Fahrrinnenpassung wird bei genauer Analyse der Zugänglichkeit des Hamburger Hafens für moderne Container-Frachter deutlich. Zurzeit können tideunabhängig, das heißt jederzeit, nur Frachter die Elbe befahren, die einen Maximaltiefgang von 12,50 Metern haben. Dieser Zustand ist, vor dem Hintergrund der modernen Containerschiffsentwicklung mit Tiefgängen von 14,50 Metern, schlicht nicht geeignet, den Hamburger Hafen im internationalen Wettbewerb dauerhaft konkurrenzfähig zu halten.

Verzögerungen bei der Fahrrinnenpassung schaden dem Containergeschäft im Hamburger Hafen erheblich, da das Tide-Zeitfenster für das Auslaufen vieler Container-

Frachter schon heute sehr kurz ist. Die Anzahl der großen Container-Frachter mit einem Tiefgang von mehr als 12,50 Metern wird weiter zunehmen. Allein im Jahr 2008 werden wohl weltweit 75 neue Schiffe gebaut, deren Tiefgang diese Marke zum Teil deutlich überschreitet. Die eindeutige Entwicklung in der modernen Schiffsproduktion macht eine Vertiefung der Fahrrinne auf mindestens 13,50 Meter tideunabhängig, beziehungsweise 14,50 Meter tideabhängig, unabdingbar, will man die zahlreichen Chancen und Wachstumspotenziale des Hamburger Hafens nicht gefährden.

Die Fahrrinnenanpassung ist auch der Schlüssel zum Ausbau des Logistikstandorts Hamburg. Mit den bereits beschlossenen Entwicklungsplänen sollen in den nächsten Jahren rund 14.000 neue Arbeitsplätze entstehen – und viele weitere in anderen Gewerben werden schon durch die erforderlichen Investitionen zum Ausbau des Hafens und der ansässigen Betriebe geschaffen oder gesichert. Auch darauf kann Hamburg nicht verzichten.

II. Ökologische Aspekte

Die Untersuchungen der ökologischen Auswirkungen der geplanten Fahrrinnenanpassung sind weltweit beispielhaft.

Die Gewährleistung der Deichsicherheit hat selbstverständlich allerhöchste Priorität.

Die Notwendigkeit einer Fahrrinnenanpassung bedeutet zugleich, dass eventuelle ökologische Folgen antizipiert und aufgefangen werden müssen. Die ökologische Verantwortung wird dabei mit größter Sorgfalt ausgeübt. Aufgrund gezielter strombau-licher Maßnahmen werden die hydrologischen Folgen des Fahrrinnenausbaus außerordentlich gering sein. Die in der ausführlichen Umweltverträglichkeitsuntersuchung ermittelten ökologischen Auswirkungen des Vorhabens bewegen sich in einem vertretbaren Rahmen. In geringem Umfang verbleibende Beeinträchtigungen können durch geeignete ökologische Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.

Eine Anmeldung des Wattenmeeres als Weltnaturerbe kommt nicht in Betracht, solange Vorhaben wie zum Beispiel die Fahrrinnenanpassung der Elbe, die die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens sicherstellen sollen, verhindert, verzögert oder erschwert werden können. Die Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums und der Bundestagsfraktionen von CDU/CSU und SPD, dass hier völkerrechtliche Bindungen entstehen können, weist auf Risiken hin, die geklärt und gegebenenfalls ausgeräumt werden müssen. Die Tatsache, dass zum Beispiel Dänemark die Anmeldung zurzeit nicht unterstützt und die Niederlande nur Gebiete außerhalb ihrer Häfen vorgeschlagen haben, weisen ebenfalls auf die möglicherweise unklare rechtliche Situation und auf eine gegebenenfalls nicht zu unterschätzende Wettbewerbsbehinderung zulasten Hamburgs hin.

III. Aktueller Stand der politischen Diskussion

Die von Minderheiten vertretene Ansicht, die Fahrrinnenanpassung mit einer verbesserten Koordination der deutschen Nordseehäfen zu kompensieren, verkennt eine Reihe von Faktoren:

- a) Auch die deutschen Häfen stehen im harten Wettbewerb untereinander. Der Verzicht auf die Fahrrinnenanpassung wäre ein nicht wettzumachender Standortnachteil, weil die Reeder Hamburg in Abhängigkeit von den Schiffsgrößen zwingend aus den Linienfahrplänen streichen müssten.
- b) Da die Ausbaureserven zum Beispiel in Bremerhaven erschöpft sind und der Bau Wilhelmshavens mit einer Kapazität von 3,5 Millionen TEU zudem noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird, wären noch nicht einmal deutsche, sondern andere europäische Häfen die Nutznießer – zulasten deutscher Arbeitsplätze.
- c) Durch diese Verlagerungen würde insbesondere der Straßenverkehr durch Lkw deutlich zunehmen. Hamburg hat eine vergleichsweise hohe Eisenbahnquote, im Gegensatz zu den anderen Häfen der Nordrange.

- d) Damit würde es auch zu einem deutlichen Anstieg der Umweltbelastungen und vor allem des CO₂-Ausstosses kommen, da Hamburg aufgrund seiner Lage am dichtesten an den Nord- und Osteuropäischen Märkten liegt und so der Weg über Hamburg die gesamtökologisch günstigste Relation bietet.
- e) Vor allem aber die Verbraucher würden durch die steigenden Transportkosten belastet, denn der Schiffstransport ist immer noch mit Abstand das günstigste Transportmittel.

Dieses Großprojekt muss jetzt zügig umgesetzt werden. Die wirtschaftliche Zukunft des Hamburger Hafens sowie die Beschäftigungsverhältnisse zahlreicher Bürger der Metropolregion müssen gesichert werden. Mit einem zukunftsfähigen Hafen muss auch in den kommenden Jahren ein aktiver Beitrag zur anhaltenden Entlastung des Straßenverkehrs in der Region geleistet werden.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. die Fahrrinnenanpassung der Elbe zügig voranzutreiben
2. bei allen Planungen der Deichsicherheit höchste Priorität einzuräumen
3. die Verhandlungen mit Elbanrainern bezüglich der Auswirkungen und der Ausgleichsmaßnahmen fortzuführen