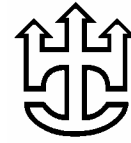


# UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.

---



Mattentwiete 2  
20457 Hamburg

Postfach 11 02 03  
20402 Hamburg

Telefon (040) 37 89 09-0  
Telefax (040) 37 89 0970  
E-Mail: [info@uvhh.de](mailto:info@uvhh.de)  
<http://www.uvhh.de>

03.05.2007

Zu/F.II.4.4

## **Stellungnahme des Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. zum Bedarf einer weiteren Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe an die Erfordernisse der modernen Container- und Massengutschifffahrt**

## 1. EINLEITUNG

Am 14. Dezember 1999 wurde die zehn Jahre zuvor beim Bund beantragte Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe abgeschlossen. Der Abschluss der Baggerarbeiten hat international große Beachtung gefunden und wurde von Hafenwirtschaft und Schifffahrtsunternehmen ausdrücklich begrüßt. Der lange Planungs- und Umsetzungszeitraum von fast zehn Jahren hat jedoch auf Seiten der Hafenwirtschaft und ihrer Kunden erhebliche Unsicherheit ausgelöst und dem internationalen Renommee des Hafens geschadet. Im Ergebnis hat der lange Planungszeitraum dazu geführt, dass die aktuellen Entwicklungen im Bereich des Schiffbaues und der Containerschifffahrt nicht berücksichtigt werden konnten und die Fahrrinne daher nicht in ausreichendem Ausmaß angepasst wurde. Da sich die Schiffsgrößen und Tiefgänge weit dynamischer entwickelt haben, als dies bei Planung der letzten Fahrrinnenanpassung abzusehen war, besteht dringender Bedarf für eine weitere, ökologisch vertretbare Anpassung der Fahrrinne. Andernfalls drohen dem Hamburger Hafen Ladungsverluste, die sich im Ergebnis negativ auf Wertschöpfung, Steuereinnahmen und Beschäftigung in der ganzen Region auswirken.

Nachfolgend wird aufgezeigt, dass aufgrund der rasanten Entwicklungen im Schiffbau und den veränderten Anforderungen im Seeverkehr eine weitere Fahrrinnenanpassung notwendig ist:

Abschnitt 2 gibt zunächst einen kurzen Überblick über die Bedeutung des Hamburger Hafens im nationalen und internationalen Vergleich. Abschnitt 3 befasst sich im Allgemeinen mit den veränderten Rahmenbedingungen und Anforderungen in der Transportwirtschaft und im Seeverkehr. In Abschnitt 4 werden die Auswirkungen der letzten Fahrrinnenanpassung beschrieben. Abschnitt 5 geht speziell auf die Schiffsgrößenentwicklung ein. In Abschnitt 6 werden die Anpassungsmaßnahmen der Stadt und der Unternehmen an die Entwicklungen in der Containerschifffahrt und im Massengutverkehr dargestellt. Abschnitt 7 fasst die Ergebnisse zusammen.

## **2. DIE BEDEUTUNG DES HAMBURGER HAFENS IM NATIONALEN UND INTERNATIONALEN VERGLEICH**

### **2.1 Regionalwirtschaftliche Bedeutung**

Seehäfen erfüllen wichtige volkswirtschaftliche Funktionen. Sie dienen u.a. der Förderung des Außenhandels und der regionalwirtschaftlichen Entwicklung. Darüber hinaus sind sie bedeutende Industrie- und Dienstleistungsstandorte und tragen in dieser Funktion maßgeblich zur Sicherung und Stärkung von Beschäftigung, Einkommen und Steuerkraft einer Region bei. Aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht haben Seehäfen große Bedeutung bei der Verlagerung von Verkehrsanteilen von der Straße auf den Seeweg (From Road to Sea). Häfen haben somit einen erheblichen gesamtwirtschaftlichen Nutzen. Für Hamburg dokumentiert sich dieser Nutzen insbesondere in der Zahl der hafenabhängig Beschäftigten.

Der Hamburger Hafen ist einer der größten europäischen Universalhäfen, der die gesamte Bandbreite an Umschlags-, Transport-, Lager- und Distributions- sowie Logistikdienstleistungen anbietet. Darüber hinaus sind bedeutende Industrieunternehmen - wie z.B. die Norddeutsche Affinerie, mehrere Raffinerien, ein Aluminium- und ein Stahlwerk, die Schiffswerft Blohm & Voss sowie die größte deutsche Ölmühle - im Hafen ansässig. Der Hafen bietet damit eine einzigartige Vielfalt sich ergänzender Produktions- und Dienstleistungsbereiche.

Die Zahl der direkt und indirekt vom Hafen abhängig Beschäftigten liegt allein in der Metropolregion Hamburg bei 156.000. Bundesweit sind es sogar 258.000 Beschäftigte. Ausgangspunkt für alle vor- und nachgelagerten Dienstleistungen ist nach wie vor der Umschlag von Gütern. Die Bandbreite der Tätigkeitsfelder hafenabhängiger Beschäftigung reicht von den direkt hafenbezogenen Tätigkeiten im Umschlag, der Lagerei, Distribution, Spedition, Logistik und Schifffahrt bis hin zu Handel, Banken und Versicherungen. Hinzu kommen Beschäftigte in den vom Hafen abhängigen Industrie- und Dienstleistungsbereichen (z.B. im Schiff- und Maschinenbau, in der Mineralölverarbeitung sowie im Verkehrsgewerbe i.w.S.).

Der Hafen ist über die Stadtgrenzen hinaus von hoher beschäftigungspolitischer und regionalwirtschaftlicher Bedeutung. Etwa ein Drittel der in der Hafen- und Verkehrswirtschaft

Beschäftigten – also rd. 52.000 Arbeitnehmer - haben ihren Wohnsitz in Niedersachsen, Schleswig-Holstein oder Mecklenburg-Vorpommern. Zusätzlich zu der stadtgrenzen-übergreifenden beschäftigungspolitischen Bedeutung fördert der Hafen im Hamburger Umland die Ansiedlung von hafenbezogenen Dienstleistungsunternehmen und Zulieferern.

Die Anziehungskraft des Hafens zeigt sich nicht zuletzt auch in der Anzahl der in Hamburg ansässigen Konsulate und Außenhandelsunternehmen. So ist z.B. die Zahl von mehr als 100 konsularischen Vertretungen und 4000 Außenhandelsunternehmen, die Hamburg zu einem internationalen Zentrum der Außenwirtschaft machen, ohne den Hafen kaum vorstellbar.

Entsprechend hoch sind auch Wertschöpfung und Steueraufkommen des Hafens. Die Wertschöpfung lag 2005 bei mehr als 13 Mrd. Euro, das hafeninduzierte Steueraufkommen für die Freie und Hansestadt Hamburg betrug 2005 rd. 848 Mio. Euro. Damit waren 12,3 % aller Hamburger Steuereinnahmen hafenabhängig.

## **2.2 Verkehrs- und wirtschaftsgeographische Lage**

Nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ und dem Fall der Berliner Mauer ist Hamburg in das Zentrum europäischer Handelsströme gerückt. Als östlichster Nordsee- und westlichster Ostseehafen (die Landbrücke zwischen Hamburg und Lübeck verbindet Hamburg mit dem gesamten Ostseeraum) verfügt Hamburg über eine optimale verkehrs- und wirtschaftsgeographische Lage zu den Produktions- und Absatzmärkten in Skandinavien und Ostmitteleuropa. Für diese Länder ist Hamburg der natürliche Transithafen nach Übersee. Unter Experten besteht Einvernehmen, dass sich der gesamte Ostseeraum sowie die mittel- und osteuropäischen Länder in Zukunft äußerst dynamisch entwickeln werden. Hamburg wird aufgrund seiner verkehrsgeographischen Lage davon besonders profitieren.

Der Standort Hamburg bietet zudem den Vorteil, dass die Güter mit dem Seeschiff weit ins Binnenland hinein transportiert werden können. Vor dem Hintergrund, dass 75 bis 80 % der gesamten Transportkosten an Land und nur 20 bis 25 % auf See entstehen, ist dies ein unschätzbare Standortvorteil gegenüber Häfen, die unmittelbar an der Küste liegen und in denen die Güter daher eine große, kostenintensive Strecke an Land zurücklegen müssen, um an ihren Zielort zu gelangen.

Die ausgesprochen gute wirtschaftsgeographische Lage spiegelt sich in dem hohen Ladungsanteil wider, der innerhalb der Metropolregion Hamburg verbleibt oder hier seinen Ursprung hat. Der Hafen ist nicht nur „Containerschleuse“, sondern im erheblichen Maße Ursprung und Zielort des internationalen Güterverkehrs.

### 2.3 Umschlagsentwicklung

Mit einem Gesamtumschlag von mehr als 135 Mio. t (2006) ist Hamburg der mit Abstand größte deutsche Seehafen. Hier werden mehr Güter umgeschlagen als in den beiden nächstgrößeren deutschen Seehäfen - Wilhelmshaven und Bremen/Bremerhaven - zusammen. Unter den nordeuropäischen Häfen rangiert Hamburg beim Gesamtumschlag nach Rotterdam und Antwerpen auf Platz 3. Betrachtet man hingegen nur den Containerverkehr so liegt Hamburg in Europa auf Platz 2, im weltweiten Vergleich auf Platz 9.

**Tab. 1: Containerumschlag in der Hamburg-Antwerpen Range im Jahr 2006**

Rang	Hafen	Containerumschlag in TEU
1	Rotterdam	9.690.053
<b>2</b>	<b>Hamburg</b>	<b>8.882.262</b>
3	Antwerpen	7.018.799
4	Brem. Häfen	4.444.389

Neben dem Containerverkehr ist der Massengutumschlag ein weiteres wichtiges Standbein des Universalhafens Hamburg. Trotz des rasanten Anstiegs des Stückgutumschlags (insbesondere des Containerumschlags) nimmt der Massengutumschlag nach wie vor einen Anteil von etwa 32 % des Gesamtumschlags ein. Die wichtigsten Güterarten sind die trockenen Massengüter Erz, Kohle, Getreide, Ölfrüchte und Futtermittel sowie im Bereich des flüssigen Massenguts Rohöl und Mineralölprodukte.

### 2.4 Prognostizierte Umschlagsentwicklung

Die Umschlagsresultate belegen die hohe Attraktivität des Hamburger Hafens. Ein Ende dieser enormen Mengenentwicklung ist derzeit nicht abzusehen. Im Gegenteil: Die letzte

Umschlagsprognose für den Hafen Hamburg geht davon aus, dass sich der Containerumschlag im Hafen von derzeit 8,9 Mio. TEU (2006) auf rd. 18 Mio. TEU in 2015 verdoppeln wird. Angesichts der aktuellen Wachstumsraten im Containerverkehr (im Jahr 2004 wurde ein Zuwachs von 14,1 %, im Jahr 2005 von 15,5 % und im vergangenen Jahr von 9,7 % erzielt) kann an der prognostizierten Verdoppelung der Verkehre kein Zweifel bestehen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass Hamburg für alle marktgängigen Containerschiffe erreichbar ist.

### **3. VERÄNDERTE ANFORDERUNGEN IN DER TRANSPORTWIRTSCHAFT UND IM SEEVERKEHR**

Die Anforderungen an die Häfen haben sich in den letzten Jahren dramatisch verändert. Im Bereich der Transportwirtschaft bestimmen Haus-zu-Haus-Verkehre und Just-in-time-Anforderungen zunehmend das Bild. Die strikte Einhaltung der Schiffsfahrpläne ist daher von größter Bedeutung. Verzögerungen aufgrund zu eng bemessener Tidefenster werden von den Schifffahrtsunternehmen nicht toleriert und führen im Extremfall dazu, dass Hamburg nicht mehr angelaufen wird. Erfahrungsgemäß kehren Reedereien, die einen Hafen aufgrund von Tiefgangsproblemen einmal verlassen haben, nicht wieder in diesen Hafen zurück.

Darüber hinaus verfolgen die großen Reedereien und Konsortien zunehmend die Strategie, die Anzahl der Anlaufhäfen pro Dienst zu reduzieren. Hier haben Häfen mit einer großen Wassertiefe die Nase vorn. Häfen, die nicht gewährleisten können, dass auch in Zukunft Containerschiffe der neuesten Generation den Hafen problemlos anlaufen können, werden aus den Fahrplänen gestrichen. Vor diesem Hintergrund hat sich die Wassertiefe der seawärtigen Zufahrten zunehmend zu einem Wettbewerbsfaktor entwickelt, mit dem Hafenunternehmen und Hafenverwaltungen international werben.

Zudem ist die Wassertiefe entscheidend für die Anlaufreihenfolge der Häfen und damit maßgeblich für das Ladungsaufkommen. Zeitverluste durch tideabhängige Fahrt und zu eng bemessene Tidefenster sowie Ladungsverluste durch Nichtausnutzung der maximal möglichen Tiefgänge führen für die Reedereien zu Einnahmeverlusten bei gleichen Schiffsbetriebs- und Hafenanlaufkosten. Bei Tagesbetriebskosten von mehr als 40.000-

50.000 US-Dollar für ein großes Containerschiff summieren sich die durch verspätete Abfahrten entstehenden Kosten schnell auf fünfstelligen Beträge. Die Einhaltung der Schiffsfahrpläne sowie die Gewährleistung einer ausreichenden Auslastung sind daher für die Reedereien die maßgeblichen Entscheidungskriterien für die Hafenwahl und für die Reihenfolge, in der die Häfen angelaufen werden. Die Gewährleistung einer ausreichenden Wassertiefe ist deshalb eine unabdingbare Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens.

### **3.1 Auslastungsgrad der Schiffe**

Im Containerverkehr liegt der Auslastungsgrad der Groß-Containerschiffe, die den Hafen Hamburg anlaufen, aufgrund der Tiefgangsrestriktionen bei etwa 70 % (bezogen auf die Stellplatzkapazität). Im Massengutverkehr ist der Auslastungsgrad maßgeblich von der Schiffgröße abhängig. Größere Schiffseinheiten (bis 200.000 tdw) laufen den Hafen in der Regel mit einem Auslastungsgrad von etwa 60 % an. Schiffseinheiten in einer Größenordnung von 280.000 tdw und mehr sind in der Regel weniger als die Hälfte ausgelastet. Hamburg gehen dadurch wesentliche Mengen verloren. Problematisch an der Unterauslastung der Schiffe ist nicht nur, dass die durch den Einsatz größerer Schiffseinheiten beabsichtigten Kostenvorteile nicht erzielt werden, sondern, dass die Kosten pro gefahrener Seemeile je Container bzw. Tonne bei einer Unterauslastung großer Schiffe sogar höher liegen als bei gut ausgelasteten kleineren Container- oder Massengutschiffen. Für die Schifffahrtsunternehmen führt eine Unterauslastung daher schnell dazu, dass Transporte in bestimmte Häfen mit Tiefgangsrestriktionen unrentabel werden.

### **3.2 Einhaltung der Schiffsfahrpläne**

Trotz Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse durch die letzte Fahrrinnenanpassung kommt es gegenwärtig immer wieder zu Verspätungen aufgrund zu eng bemessener Tidefenster. Die Häufung von Verspätungen hat bereits dazu geführt, dass einige Schifffahrtsunternehmen ihre Fahrpläne z.T. umgestellt haben und Hamburg nunmehr nicht mehr als letzten Ladehafen anlaufen. Hamburg gehen dadurch wesentliche Mengen verloren. Ein weiteres Problem liegt darin, dass die Elbe bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, insbesondere bei starken östlichen Winden, bis zu 1 m weniger Wasser führt. Das Problem der Mindertiden ist dabei kein Ausnahmefall. Diese treten im Durchschnitt an 30-60 Tagen

im Jahr auf. Im Extremfall führen Mindertiden dazu, dass Ladung im Hafen zurückgelassen werden muss, um unter den veränderten Fahrwasserverhältnissen auslaufen zu können. Im Massengutverkehr sind Verspätungen von einigen Tagen bis zu einer Woche keine Seltenheit. Da eine Leichterung in der deutschen Bucht aufwendig und teuer ist, sind die Schiffe gezwungen, in der deutschen Bucht zu liegen, bis sich die Fahrwasserverhältnisse normalisiert haben.

#### **4. DIE AUSWIRKUNGEN DER LETZTEN FAHRRINNENANPASSUNG**

Die positiven Auswirkungen der letzten Fahrrinnenanpassung sind unverkennbar: Der Containerverkehr nahm von 3,7 Mio. TEU im Jahr 1999 (dem Abschlussjahr der letzten Fahrrinnenanpassung) auf 8,9 Mio. TEU in 2006 zu. Der Massengutverkehr nahm im gleichen Zeitraum von 37,3 Mio. t auf 42,7 Mio. t zu.

Die Reeder haben die verbesserten Tiefgangsbedingungen, die sich aus der letzten Fahrrinnenanpassung ergeben, voll angenommen und setzen zunehmend größere Schiffseinheiten ein bzw. lasten die eingesetzten Schiffe bis an die Grenze der zulässigen Tiefgänge aus. Diese Entwicklung ist ausschlaggebend für den enormen Wachstumsschub der Umschlagsmengen in den letzten Jahren gewesen.

##### **4.1 Gegenwärtige Anlaufbedingungen im Hamburger Hafen**

Nach Abschluss der letzten Fahrrinnenanpassung können Schiffe mit einem zulässigen Tiefgang von 12,80 m (in Frischwasser)<sup>1</sup> den Hamburger Hafen tideunabhängig anlaufen (Containerschiffe über Panmax-Breite 12,70 m). Schiffe mit einem größeren Tiefgang müssen den Hafen mit der einkommenden Tidewelle anlaufen bzw. verlassen. Der zulässige Schiffstiefgang bei tideabhängiger Fahrt beträgt einkommend 15,10 m und ausgehend 13,80 m. Für außergewöhnlich große Schiffe gelten folgende Werte (jeweils Frischwassertiefgang):

---

<sup>1</sup> Hierbei ist berücksichtigt, dass die Schiffe im Bereich der Unterelbe etwa 30 cm tiefer eintauchen, als im salzwasserhaltigeren Elbwasser des Elbmündungsgebietes.



## Übersicht 1: Zulässige Frischwasser-Tiefgänge für außergewöhnlich große Schiffe

### einkommend

		tideunabhängig	tideabhängig
Länge über alles bis größte Breite bis	340 m oder 50 m	12,60 m	14,90 m
Länge über alles bis größte Breite bis	350 m oder 55 m	12,40 m	14,70 m
Länge über alles bis größte Breite bis	360 m oder 63 m	12,20 m	14,50 m

### ausgehend

Länge über alles bis größte Breite bis	340 m oder 50 m	12,60 m	13,50 m
Länge über alles bis größte Breite bis	350 m oder 55 m	12,40 m	13,30 m
Länge über alles bis größte Breite bis	360 m oder 63 m	12,20 m	13,00 m

Schiffe mit einem Tiefgang von über 13,80 m können den Hafen selbst unter Ausnutzung der Tide nicht voll abgeladen verlassen. Als weiterer für die Schifffahrt behindernder Faktor kommt hinzu, dass die Zeitfenster, die innerhalb einer Tide genutzt werden können, insbesondere beim ausgehenden Verkehr, äußerst knapp bemessen sind. Die Tiefgangsrestriktionen führen insbesondere im ausgehenden Verkehr regelmäßig zu Verspätungen der Schiffsabfahrten. Die daraus resultierenden Kosten für die Schifffahrtsunternehmen liegen im fünfstelligen Bereich.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Tiefgangsrestriktionen zu Wartezeiten und Verzögerungen bei den Schiffsabfahrten und zur Unterauslastung der Schiffe und damit zu finanziellen Einbußen bei den Schifffahrtsunternehmen führen. Der Hafenplatz Hamburg verliert dadurch an Attraktivität.

## 5. SCHIFFSGRÖßENENTWICKLUNG

Bei der Planung für den Ausbau der Elbe wurde Ende der 80er Jahre davon ausgegangen, dass das Panmax-Schiff mit einer Länge von 294,5 m, einer Breite von 32,25 m und einem Tiefgang von 12,04 m das Regelschiff im Containerverkehr sein wird. Diese Annahmen waren bereits vor Beginn der Fahrwasseranpassung Ende Februar 1999 weit überholt. Die Schiffsgößen haben sich weitaus dynamischer entwickelt als dies bei Antragsstellung im Jahr 1990 abzusehen war. Zwischenzeitlich hat sich das Post-Panmax-Schiff mit einer Breite von 43-46 m, einer Länge von bis 360 m und einem Tiefgang von etwa 14,5 m durchgesetzt. Einzelne Schiffe weisen noch darüber hinausgehende Abmessungen auf. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass diese Großcontainerschiffe vor allem in der für Hamburg wichtigen Fernroute eingesetzt werden. Mit einer weiteren Anpassung der Fahrrinne um etwa 1 m können die Voraussetzungen geschaffen werden, damit diese Schiffe mit einer ausreichenden Auslastung Hamburg bedienen können.

Der geplante Bau eines deutschen Tiefwasserhafens ist kein Ersatz für eine weitere Anpassung von Unter- und Außenelbe. Der hierfür ausgewählte Standort, Wilhelmshaven, verfügt weder über ein ausreichendes Loco-Aufkommen noch über die erforderliche Infrastrukturanbindung und Dienstleistungspalette, um die etablierten Häfen zu ersetzen. Hinzu kommt, dass bis 2015 eine Verdoppelung des Containerverkehrs erwartet wird und der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven jedoch nur eine Kapazität von rd. 2,7 Mio. TEU aufweisen soll. Der JadeWeserPort wird damit nicht in der Lage sein, das prognostizierte Containervolumen abfertigen zu können. In Hamburg sind hingegen ausreichend Flächen- und Umschlagskapazitäten vorhanden, um die prognostizierte Verdoppelung des Containerverkehrs bewältigen zu können. Nach Abschluss aller zur Zeit laufenden Ausbaumaßnahmen wird Hamburg bis 2015 über eine Kapazität von 18 Mio. TEU verfügen. Mit dem Bau des geplanten Container Terminals Steinwerder wird die Umschlagskapazität um weitere 3,5 Mio. TEU erhöht. Ab dem Jahr 2015 wird der Hafen Hamburg damit eine Umschlagkapazität von bis zu 22 Mio. TEU anbieten können. Darüber hinaus stehen mit Francop und Moorburg noch Hafenerweiterungsflächen in einer Größenordnung von rund 940 ha zur Verfügung.

Um diese Kapazitäten optimal nutzen zu können, ist eine weitere Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse erforderlich. Da der Hamburger Hafen aufgrund seiner günstigen verkehrsgeographischen Lage und seines hohen Loco-Aufkommens auch nach Inbetriebnahme eines deutschen Tiefwasserhafens Deutschlands bedeutendster Universalhafen bleiben wird, ist es unbedingt erforderlich, die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Hafen seine international herausragende Stellung halten und weiter ausbauen kann.

## **6. ANPASSUNGSMABNAHMEN DER STADT UND DER UNTERNEHMEN AN DIE ENTWICKLUNGEN IN DER CONTAINERSCHIFFFAHRT UND IM MASSENGUTVERKEHR**

Die Freie und Hansestadt Hamburg und die Hafenwirtschaft haben im Vertrauen auf ausreichende Zugangsmöglichkeiten mit erheblichen Investitionsleistungen die Voraussetzungen zur Abfertigung von Groß-Container- und Massengutschiffen geschaffen. In den vergangenen Jahren sind von den Hafenumschlagsbetrieben zahlreiche Investitionen getätigt worden, um die Kaianlagen und Umschlagsgeräte den kommenden Herausforderungen anzupassen (z.B. der Einsatz von Containerbrücken mit größerer Auslage). Sowohl die Containerumschlagsbetriebe als auch die Massengutbetriebe sind bereits jetzt technisch in der Lage, wesentlich größere Schiffseinheiten abzufertigen. Im Containerverkehr wurden die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen, um Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 10.000-12.000 TEU abfertigen zu können. Im Massengutverkehr wird der Auslastungsgrad der Schiffe allein durch die Tiefgangsrestriktionen begrenzt. Theoretisch könnten Schiffe mit einer Ladekapazität von bis zu 280.000 t und mehr voll abgeladen abgefertigt werden.

Um die vorhandenen und in Bau befindlichen Kapazitäten optimal ausnutzen zu können, ist eine weitere Anpassung der Fahrwasserverhältnisse dringend erforderlich. Ein Meter mehr Tiefgang entspricht bei Großcontainerschiffen in etwa 10.000 t Zuladung. Bei einem durchschnittlichen Containergewicht von 10 t pro TEU könnten bei einer weiteren Vertiefung der Fahrrinne um einen Meter pro Anlauf rd. 1.000 TEU mehr transportiert werden als bisher. Im Massengutverkehr würde jeder Meter mehr Tiefgang die Auslastung der Schiffe um 10.000-12.000 t erhöhen.

## 7. ZUSAMMENFASSUNG

Nach Aussage von Reedereivertretern verliert Hamburg aufgrund der Tiefgangsbegrenzungen schon heute Ladung. Neben diesen mengenmäßigen Nachteilen kommt bei unzureichenden Tiefgangsvoraussetzungen das Risiko eines Verlustes von ganzen Linienverbindungen hinzu. Bei einem Verlust von Linienverbindungen geht Hamburg in mehrfacher Hinsicht Wertschöpfung verloren. Außer der Umschlagsdienstleistung geht zugleich Wertschöpfung aufgrund geringerer Transportmengen im Vor- und Nachlauf (Feeder, Bahn, Lkw) sowie bei den Dienstleistungen rund um die Ladung (wie z.B. Containerpacken) verloren. Mittelbar sind neben dem Verkehrsgewerbe auch Handel, Banken und Versicherungen mit ihren spezifischen Dienstleistungen für die Hafenwirtschaft betroffen. Diese Reduzierung der Wertschöpfung bedeutet letztlich eine Gefährdung der Arbeitsplatzsicherheit von Beschäftigten in den genannten Dienstleistungsbereichen. Eine optimale Anbindung und seewärtige Erreichbarkeit sind daher unabdingbare Voraussetzungen dafür, dass der Hafen auch künftig seine wichtige Rolle als Impulsgeber für Hamburg ausfüllen kann. Insgesamt liegt die Zahl der direkt und indirekt vom Hafen abhängigen Arbeitsplätze bei über 156.000. Die Bedeutung des Hafens als standortfester wirtschafts- und beschäftigungspolitischer Impulsgeber für Hamburg und die Metropolregion ist dementsprechend hoch. Angesichts der Tatsache, dass dem Hafen bei einer Abwanderung von Linienverbindungen die gesamte Wertschöpfungskette einschließlich aller vor- und nachgelagerter Dienstleistungen verloren geht, ist die Argumentation, dass eine Fahrrinnenanpassung nur wenigen Schiffen zugute kommt und man auf diese Mengen verzichten könnte, irreführend.

Der geplante Bau eines deutschen Tiefwasserhafens ist keine Alternative für eine weitere Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, da der hierfür ausgewählte Standort Wilhelmshaven weder über ein ausreichendes Loco-Aufkommen noch über die erforderliche Infrastrukturanbindung und Dienstleistungspalette verfügt, um Hamburg als größten deutschen Containerhafen zu ersetzen. Hinzu kommt, dass bis 2015 eine Verdoppelung des Containerverkehrs erwartet wird und Wilhelmshaven diese Mengen allein nicht abfertigen können. Um an diesem Wachstum partizipieren zu können, ist es daher unbedingt erforderlich, eine adäquate seewärtige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens zu gewährleisten. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die Wachstumspotenziale, die sich für den Hamburger Hafen ergeben, nicht genutzt werden können, und der Hafen Ladung an die Westhäfen verliert.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Tiefgangsrestriktion von Unter- und Außenelbe bereits jetzt zu Einschränkungen der Schifffahrt führen. Angesichts weiter ansteigender Schiffsgrößen und einer zunehmenden Zahl von Großcontainerschiffen ist es daher dringend notwendig, die 2002 beantragte Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe so schnell als möglich zum Abschluss zu bringen

gez. Norman Zurke  
Geschäftsführer