

Elbevertiefung und Weser-Jade-Port

Wortbeitrag für Hafenkonzferenz am 10.05.2004 in Hamburg

Allgemeines

Über 95% des Interkontinentalhandels werden auf dem Seeweg abgewickelt. Die Globalisierung und damit auch der Handel nehmen zu. Die Transportnachfrage steigt doppelt so schnell wie industrielle Produktion. Die mittlere Zuwachsrate im Welthandel liegt bei 6 bis 7%. Die Zuwachsrate in der Containerschifffahrt liegt bei über 8%. Es wird eine Verdoppelung des Containeraufkommens in den nächsten 10 Jahren erwartet.

Zugleich mit der steigenden Transportnachfrage ist ein Konzentrationsprozess (Globalisierung) der großen Reedereien und ein zunehmender Einfluß auf die Seehäfen mit der Gefahr des Abwanderns zu verzeichnen.

Die Seehäfen müssen auf diese neuen Herausforderungen reagieren.

D.h.:

- Zusammenarbeit der Terminals (z.B. Eurogate Hamburg Bremen)
- Landes- und Standortgrenzen in Frage stellen
- Verkürzung langer Revierfahrten (Bremen und Rotterdam haben ihre Terminals bereits an die Küste verlegt).
- Geschlossene Logistikketten anbieten
- Hinterlandanbindung über Wasser (fahrplanmäßige Feeder), Schiene (fahrplanmäßige Ganzzüge) und Straße sicherstellen.

Notwendigkeit einen deutschen Hafens mit größten Containerschiffen zu erreichen

Der Zukunftsbedarf an Terminalkapazität und Erreichbarkeit für Containerschiffe der 4. Generation (> 6000 TEU, Tiefgang >12,80 m) ist in Deutschland nicht oder nur sehr bedingt vorhanden. Wenn Deutschland auf eine zukunftsfähige Erreichbarkeit und Terminalkapazität verzichtet, wird dies erhebliche Auswirkungen auf die bislang über Deutschland laufenden Logistikketten und die nachgelagerten Wirtschaftszweige haben. Daher steht Deutschland in der Pflicht, die Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen Hafen zu schaffen.

Die Anpassung der Terminals bezüglich Kapazität und Erreichbarkeit für Großcontainerschiffe fordert ökologische Opfer. Dennoch bejaht die SDN eine solche Anpassung, da das Schiff das ökologisch und ökonomisch günstigste Verkehrsmittel ist. Findet die Anpassung

an den wachsenden Bedarf in Deutschland nicht statt, wird sie an den Rheinmündungshäfen stattfinden. Aus europäischer Sicht sollte zwar nationalstaatliches Denken überwunden werden. Vorrangig ist aber zunächst die Überwindung von Landesgrenzen.

Aus Sicht der SDN heißt das: Die Anpassung der Terminals bezüglich Kapazität und Erreichbarkeit für Containerschiffe der 4. Generation und größer duldet keine Konkurrenz zwischen den deutschen Nordseehäfen. Vielmehr müssen die infrage kommenden Häfen als eine funktionale Einheit wirken.

Mit Eurogate ist im Prinzip dieser Funktionsrahmen zwischen Hamburg und Bremen und der Option Weser-Jade-Port geschaffen worden. Das Zusammenwirken ermöglicht die Verhinderung der Wahrnehmung konkurrierender Interessen von Hamburg, Cuxhaven, Bremerhaven, Emden und Wilhelmshaven, des Baus von Überkapazitäten sowie von Fehlinvestitionen und ermöglicht die **Festlegung eines Standortes ausschließlich nach ökologischen, ökonomischen und funktionalen Gesichtspunkten für die Anpassung an Großcontainerschiffe.**

Leider reichte die Zusammenarbeit nicht, sich auf einen Tiefwasserhafen zu konzentrieren. Stattdessen stehen Wilhelmshaven und Hamburg in Konkurrenz zueinander.

Die SDN spricht sich für den Ausbau eines zukunftsfähigen Terminals für Containerschiffe der 4. Generation und größer aus. Ohne ökologische Opfer ist dies nicht zu erreichen. Es kommt daher darauf an dieses Opfer möglichst gering zu halten, zugleich aber Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen Hafen zu schaffen, der von Reedern, Handel, Industrie und Gewerbe angenommen wird. Um Letzteres zu erreichen, ist bei der Standortfestlegung, der Planung, dem Bau und Betrieb eine Beteiligung der Nutzer zwingend erforderlich.

Standortbetrachtung zur Erreichbarkeit eines deutschen Hafens mit größten Containerschiffen.

Aktuell stehen zur Debatte der Ausbau des Weser-Jade-Ports und die 3. Elbvertiefung der Neuzeit, um in Hamburg und Wilhelmshaven die tidefreie Erreichbarkeit für größte Containerschiffe zu sichern. Aus Sicht der SDN besteht kein Erfordernis beide Häfen an diesen Standard anzupassen. Fahrwasservertiefungen und Hafeninfrastruktur werden in Deutschland aus Steuermitteln finanziert. Bund und Länder haben die Pflicht, die Mittel sparsam und effektiv einzusetzen und zugleich andere öffentliche Belange wie den Schutz der Natur zu berücksichtigen. Daher soll im Folgenden die Vertiefung der Elbe und der Bau des Weser-Jade-Ports al-

ternativ betrachtet werden.

Elbe/Hamburg

Um den Hamburger Hafen zukunftsfähig zu machen:

- Ist das Fahrwasser auf über 100 km Länge zu vertiefen und zu verbreitern.
- Sind etwa 38 Mio. m³ auszubaggern
- Soll das Baggergut auf Wattflächen westlich Neuwerks abgelagert werden.
- Ist die Fahrrinne auf Solltiefen von fast 17 Metern zu bringen, denen ein Zuschlag von ca. 0,9 Metern zuzurechnen ist.

Vermutete Konsequenzen und Nachteile sind:

- Verlust von Fischgründen und ökologisch wertvollen Flächen im Bereich der Ablagerung von Baggergut und Sedimentationsflächen in Randbereichen und Nebenarmen
- Konzentration der Wassermassen und der Strömung auf den Hauptstrom mit dynamischen Folgewirkungen wie erhöhter Fließgeschwindigkeit und horizontale und vertikale Mäandrierung
- Sedimentation der Elbufer und der Nebenarme mit Auswirkungen auf dortige Häfen
- Zunahme des Tidehubs
- Anwachsen der Sturmflutwasserstände
- Verschieben der Salzwassergrenze flussaufwärts mit Veränderung dortiger Biozöosen
- Veränderung des Wasserhaushalts in den Vordeichsflächen
- Gefährdung der Deichsicherheit durch Verstärkung der Erosion an Prallhängen und durch schiffserzeugte Deichschwingungen
- Erhöhung der Belastung der Deiche und Sielbauwerke durch größeren Tidenhub und Sog sowie Schwell der Großschifffahrt. Dadurch erhöhter Unterhaltungsaufwand
- Zunehmende Gefahren für die Schiffssicherheit wegen sehr langer Revierfahrt in einem bereits ausgelasteten Revier.

Dem stehen als Vorteile entgegen:

- Vorhandensein einer Hervorragenden Hafeninfrastruktur
- Transport der Güter bis weit ins Binnenland per Schiff
- Lage Hamburgs an bestehendem Verkehrsknoten mit Wasser, Schiene und Straße.

Weser-Jade-Port

Um den Weser-Jade-Port zukunftsfähig zu machen und überhaupt erst zu ermöglichen:

- Sind 450 ha Terminalfläche aufzuspülen (60 Mio m³, davon 42 Mio. m³ aus Klappstelle Wangerooge)
- Ist die Terminalzufahrt mit 500 ha von der Jade her auszubaggern (23,3 Mio m³, davon 17,5 m³ in die Terminalfläche)
- Ist die Verkehrsinfrastruktur (Bahn-, Autobahnanschluss) mit 30 ha einzurichten.

Konsequenzen und Nachteile:

- Veränderung des Tidehochwassers durch Absenken um bis zu 1 cm nördlich und Anstieg um bis zu 1 cm südlich der Baustelle
- Veränderung der Strömungsgeschwindigkeit im Nahbereich des Terminals
- Verlust von 950 ha Eulitoral und Sublitoral
- Zunahme der Sedimentation in der inneren Jade
- Verlust an Flächen für die Fischerei
- Zusätzliche Deichbelastungen durch schiffsbedingten Sog, Schwell und Deichschwingungen
- Eingriff durch Verkehrsinfrastruktur im künstlich aufgespülten Voslapper Groden, der Flächen nach § 30 BNatG enthält
- Veränderungen der Klappstelle bei Wangerooge
- Verlust an Erholungsfläche
- Fehlende Hafen- und Verkehrsinfrastruktur (Kanal)

Dem stehen als Vorteile entgegen

- Kurze Revierfahrt
- Eignung für Containerschiffe >10.000 TEU
- Nutzung des bereits ausreichenden tiefen Fahrwassers der Jade
- Wirtschaftliche Stärkung der Region

Entscheidung der SDN:

Beide Maßnahmen sind schwer miteinander zu vergleichen. Bei einem reinen Vergleich der Eingriffe ohne Berücksichtigung der Hafeninfrastruktur spricht alles für den Weser-Jade-Port. Das gilt auch für die Unterhaltungsbaggerung, die in der Elbe ungleich höher ist als in der Jade. Hamburg kann auf eine bestehende Hafeninfrastruktur verweisen und auf seine verkehrsgünstige Lage. Der latente Anpassungsumfang der

Hafeninfrastruktur Hamburgs (Altenwerder) mit seinen ökologischen Auswirkungen ist nicht erfasst. Daher ist ein Vergleich mit dem Neubau eines Terminals bei Wilhelmshaven nicht möglich.

Bei der Entscheidung für den Weser-Jade-Port hat sich die SDN von folgenden Kriterien leiten lassen:

- Die Eingriffe in das Flusssystem Elbe sind bereits maximiert
- Die Vertiefung der Elbe zieht ungleich größere Konsequenzen nach sich als die Herstellung der Zufahrt von der Jade zum Terminal
- Veränderungen des Tidehubs und zusätzliche Deichbelastungen bergen ein unkalkulierbares Risiko für die Elbanlieger
- Unter Schiffssicherheits- und Ökonomieaspekten ist die Revierfahrt möglichst kurz zu halten
- Der Vergleich der ökonomischen Situation Hamburgs und der Region um Wilhelmshaven macht deutlich, dass die Region durch den Verlust von 15.000 Arbeitsplätzen und einer Arbeitslosigkeit von 11.5 % einen massiven Wirtschaftsimpuls benötigt

Da Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven sich nicht auf einen Standort einigen konnten, richtet die SDN ihre Forderung an die Bundesregierung:

- **Auf die Elbevertiefung aus Mitteln des Bundes ist zu verzichten.**
- **Der Bund sollte seine Möglichkeiten nutzen und zwischen den Ländern Hamburg und Niedersachsen vermitteln,**
- **Für die Elbevertiefung vorgesehene Bundesmittel sollten stattdessen für die Förderung nur eines Hafens - den Weser-Jade-Port – eingesetzt werden**
- **Dies schnell und optimal, um in der Konkurrenz mit anderen europäischen Häfen nicht zu unterliegen und um der geschwächten Region Wilhelmshaven einen deutlichen Wachstumsimpuls zu geben.**

Rudolf-Eugen Kelch