



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>

14.05.2008  
Zu/A.IV.5.11

## **Positionspapier des Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. zum Koalitionsvertrag zwischen der CDU und dem Bündnis 90/Die Grünen**

### **Vorbemerkungen**

Seit Abschluss des letzten Fahrrinnenausbaus von Unter- und Außenelbe im Dezember 1999 hat der Seegüterumschlag im Hafen Hamburg von 81 Mio. t (1999) auf 140 Mio. t (2007) zugenommen. Der Containerverkehr hat sich im gleichen Zeitraum fast verdreifacht: von 3,7 Mio. TEU in 1999 auf rd. 10 Mio. TEU im letzten Jahr. Die enorme Wachstumsdynamik der letzten Jahre hat zur Folge, dass der Hafen zur Zeit vor den bisher größten Herausforderungen im Kapazitäts- und Infrastrukturausbau seiner mehr als 800-jährigen Geschichte steht. Die nächsten Jahre werden ausschlaggebend dafür sein, ob der Hafen seine hervorragende Stellung im internationalen Wettbewerb halten und sogar ausbauen kann oder nicht. Verzögerungen oder Fehlentscheidungen beim Infrastrukturausbau werden sich bereits kurz- bis mittelfristig auf die Umschlagsentwicklung des Hafens auswirken, da unsere direkten Wettbewerber in der Nordrange ebenfalls erhebliche Anstrengungen unternehmen, um ihre Kapazitäten und ihre Infrastruktur dem Wachstum anzupassen.

Der Handlungs- und Wettbewerbsdruck für den Hafen Hamburg ist daher außerordentlich hoch. Vor diesem Hintergrund hat die Hafenwirtschaft die Koalitionsverhandlungen zwischen CDU und GAL mit besonderem Augenmerk verfolgt. Wenngleich das Ergebnis in einigen Punkten nicht den Vorstellungen der Hafenwirtschaft entspricht, so konnte in den Verhandlungen jedoch bei bedeutenden hafen- und verkehrspolitischen Projekten ein Durchbruch erzielt werden. So z.B. beim Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe sowie bei der Frage einer Freizonenaufhebung. Gleichwohl sind im Koalitionsvertrag auch hafen- und verkehrspolitische Ziele enthalten, die in der Hafenwirtschaft auf Ablehnung stoßen. Um in einen konstruktiven Dialog über die künftige Hafenpolitik einzusteigen, haben wir die Position der Hafenwirtschaft zu den wichtigsten hafen- und verkehrspolitischen Zielen des Koalitionsvertrages in diesem Papier zusammengefasst:

## **Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe (S. 21)\***

Obwohl CDU und GAL in der Bewertung des Fahrrinnenausbaus nach wie vor uneinig sind, haben sich beide Parteien darauf verständigt, das laufende Planfeststellungsverfahren gemeinsam zum Abschluss zu bringen. Die Entscheidung hat in der Hafenvirtschaft und bei den Reedern große Erleichterung ausgelöst. Wenngleich die Einigung im Koalitionsvertrag für die Seehafenverkehrswirtschaft überaus erfreulich ist, so haben doch die politischen Diskussionen im Vorfeld dem Hafen geschadet. Das erneute Infragestellen des Fahrrinnenausbaus - immerhin das für den Hafen Hamburg mit Abstand wichtigste Infrastrukturprojekt - hat bei Hafenunternehmen und Reedern zu einer großen Verunsicherung geführt. Hier gilt es, das Vertrauen in eine kontinuierliche und langfristig angelegte Hafenspolitik wieder herzustellen. Wichtig ist jetzt vor allem, dass das Projekt von beiden Koalitionspartnern mit aller Kraft vorangetrieben wird.

## **Strategische Zusammenarbeit mit Bremen und Niedersachsen (S. 22)**

Die Forderung nach einer strategischen Zusammenarbeit mit Niedersachsen und Bremen wird von der Hamburger Hafenvirtschaft begrüßt. Allerdings gibt es in vielen Bereichen bereits Kooperationen. Erst vor wenigen Monaten wurde unter dem Titel „Seaports of Germany“ eine partielle gemeinsame Vermarktungsplattform vereinbart. In Bereichen und auf Messen, wo die deutschen Häfen nicht im Wettbewerb zueinander stehen, sollen diese unter dem Dach „Seaports of Germany“ gemeinsam auftreten. Darüber hinaus wurde mit dem Ende letzten Jahres gefassten Grundsatzbeschluss über die Fusion der Fortbildungseinrichtungen in Bremen und Hamburg zum maritimen kompetenzzentrum ma-co eine Zusammenarbeit im Bereich der Fort- und Weiterbildung vereinbart. Bezüglich der vorgesehenen strategischen Zusammenarbeit zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg in Umweltfragen muss im Einzelfall geprüft werden, ob und wenn ja, wo dies Sinn macht.

## **Errichtung einer Stiftung zur Verbesserung der ökologischen Situation der Elbe (S. 22f)**

Die beabsichtigte Finanzierung der geplanten Stiftung zur Verbesserung der ökologischen Situation der Elbe durch eine Erhöhung des Hafengeldes sowie durch die Einführung eines zusätzlichen Hafengeldes für Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 8.000 TEU lehnen wir ab. Zwar liegt eine Verbesserung der ökologischen Qualität der Elbe auch im Interesse der Seehafenverkehrswirtschaft, die Kosten hierfür jedoch vor allem den Reedern aufbürden zu wollen, ist kontraproduktiv. Es macht keinen Sinn, ausgerechnet jene zu belasten, welche künftig verstärkt die Elbe nutzen sollen, um gerade auch unter ökologischen Gesichtspunkten vorbildliche und nachhaltige Transportketten zu organisieren. Im Übrigen ist das Hafengeld in den letzten Jahren bereits dreimal erhöht worden. Eine weitere Erhöhung

---

\* Die Seitenzahlen beziehen sich auf den Koalitionsvertrag

würde die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens gefährden und damit den Zielsetzungen des Fahrrinnenausbaus direkt entgegen stehen.

### **Infrastrukturfinanzierung (S. 23)**

Den geplanten Paradigmenwechsel beim Bau des Containerterminals im Mittleren Freihafen (Bau und Finanzierung der Terminalinfrastruktur soll durch den Betreiber erfolgen) sowie die Forderung nach einer grundsätzlichen finanziellen Beteiligung der Hafenwirtschaft an den Infrastrukturkosten lehnen wir ebenfalls ab. Die bisherige Aufgabenteilung, wonach der Staat für die Bereitstellung und Finanzierung der Infrastruktur, die Hafengebiete für die Bereitstellung und Finanzierung der Suprastruktur zuständig sind, hat sich in der Vergangenheit bewährt und war ein wesentlicher Garant für den Erfolg des Hafens. Von diesem Prinzip sollte daher nicht abgewichen werden. Zudem drohen hier Wettbewerbsverzerrungen durch einseitige Belastungen der Hamburger Hafenwirtschaft im Vergleich zu unseren Konkurrenzhäfen.

### **Hafenentwicklungsplanung (S. 23)**

Die Entscheidung der Koalitionspartner, die Planungen für einen weiteren Containerterminal in Moorburg nicht weiter zu verfolgen, ist in der Hamburger Hafenwirtschaft auf Unverständnis gestoßen, da eine langfristige Flächenvorsorge für einen Welthafen wie Hamburg eine *conditio sine qua non* ist. Der Ausbau der bestehenden Terminals und der geplante Bau eines weiteren Containerterminals im Mittleren Freihafen werden langfristig nicht ausreichen, um die prognostizierten Mengen abfertigen zu können. Deshalb ist es notwendig, bereits heute mit den Planungen für den Bau eines weiteren Containerterminals in Moorburg zu beginnen. Die Erfahrungen mit dem Bau des Container Terminal Altenwerder - die Umsetzung dieses Projektes hat annähernd 30 Jahre gedauert – haben gezeigt, dass der Bau eines neuen Containerterminals mehrere Jahrzehnte in Anspruch nimmt. Die Hafenwirtschaft fordert den Senat daher auf, den bisher eingeschlagenen Weg einer zukunftsorientierten Flächenpolitik beizubehalten und die Planungen für den Bau eines Containerterminals in Moorburg fortzuführen.

### **Prüfauftrag für stärkere Nutzung der Wasserwege für hafeninterne Verkehre (S. 24)**

Die Hafenwirtschaft begrüßt das im Koalitionsvertrag verankerte Ziel zu prüfen, wie Wasserwege im Hafen stärker als bisher für hafeninterne Containerumfuhren genutzt werden können. Eine stärkere Nutzung des Wasserweges würde nicht nur zu einer Verkehrsentslastung der Straßen, sondern zugleich auch zu einer Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses führen. Wir regen deshalb an, den Prüfauftrag nicht nur auf Containerverkehre zu beschränken, sondern auch andere Waren- sowie Abfalltransporte (z.B. zur Müllverwertungsanlage am Rugenberger Damm) einzubeziehen. Da eine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf das Wasser z.T. Investitionen erfordern, sollte auch über finanzielle Anreize bzw. Fördermöglichkeiten für Verkehrsverlagerungen nachgedacht werden.

### **Aufhebung bzw. Verkleinerung der Freizone (S. 24)**

Die Zusage der Koalitionsparteien, als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation im Hafen die Freizone auflösen bzw. mindestens verkleinern zu wollen, ist in der Seehafenverkehrswirtschaft auf breite Zustimmung gestoßen. Nach jahrelangen Diskussionen ist es nun erforderlich, hier schnellstmöglich zu einer Entscheidung des Senates zu kommen und die Auflösung bzw. Verkleinerung noch in diesem Jahr beim Bund zu beantragen.

### **Hafenquerspange (S. 34)**

Über dieses für den Hafen mit Abstand wichtigste Straßeninfrastrukturprojekt wird bereits seit mehreren Jahrzehnten diskutiert. Die Forderung des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg neben der Köhlbrandbrücke eine weitere Ost-West-Querung zu errichten, reicht bis in die achtziger Jahre zurück. Aus Sicht der Hafenvirtschaft ist der geplante Trassenverlauf der Hafenquerspange (sog. Nordtrasse) nach wie vor die beste Lösung, da nur bei diesem Trassenverlauf ein Anschluss an die Haupthafenroute gewährleistet ist. Zudem würde ein neuer Trassenverlauf zu einer weiteren zeitlichen Verzögerung von mehreren Jahren führen. Wir fordern deshalb, am geplanten Trassenverlauf festzuhalten.

### **Herausnahme des „Kleinen Grasbrooks“ aus dem Hafengebiet (S. 39)**

Der Hafen ist aufgrund des immensen Umschlagswachstums auf die Nutzung aller vorhandenen Hafenumflächen angewiesen. Die Flächen werden nicht nur für den Umschlag, sondern auch für andere hafennahe Dienstleistungen benötigt. Es ist daher unabdingbar, dass vorhandene Hafenumflächen nicht einer anderen Nutzung zugeführt werden. Wir sind bereits heute in einer Situation, wo jeder Quadratmeter im Hafen benötigt wird. Aus diesem Grund lehnen wir die geplante Herausnahme des „Kleinen Grasbrooks“ aus dem Hafengebiet sowie den Bau einer „Living Bridge“ ab. Zum einen weil damit eine Umnutzung von dringend benötigten Hafenumflächen vorgesehen ist, zum anderen weil wir erhebliche Konflikte mit Anwohnern befürchten. Die Nachbarschaft von Wohnen und Hafenumbetrieb birgt ein erhebliches Konfliktpotenzial. Dies ist bereits heute beim Ausbau der beiden Containerterminals in Waltersdorf erkennbar, wo es - obwohl dort bereits seit fast 30 Jahren Containerumschlag betrieben wird - zunehmend Beschwerden und Klagen wegen Lärmmissionen gibt. Viele Menschen wollen den Hafen zwar sehen und von seiner Prosperität profitieren, wenn es aber um damit verbundene Beeinträchtigungen (wie z.B. Lärmmissionen) geht, werden diese nicht akzeptiert. Wir warnen davor, diese Problematik zu unterschätzen und neue Konfliktfelder im östlichen Hafen zu schaffen. Die Nachbarschaftsproblematik von Wohnen und Gewerbe betrifft insbesondere den „Kleinen Grasbrook“, der als Brückenkopf des Sprungs über die Elbe dienen soll, sie betrifft zugleich aber auch andere Flächen im östlichen Hafen, wie z.B. den Reiherstieg.

## **Zusammenfassung**

Wenngleich der Koalitionsvertrag für die Hafenwirtschaft positive Ansätze enthält, so haben doch die politischen Diskussionen im Vorfeld dem Hafen geschadet. Die politisch Verantwortlichen müssen sich darüber im Klaren sein, dass ein ständiges Infragestellen von Infrastrukturprojekten sowie ein Richtungswechsel in der Hafenpolitik dem Hafen nachhaltig schaden. Angesichts der großen Herausforderungen der nächsten Jahre und Jahrzehnte brauchen wir eine langfristige Kontinuität und einen partei- und länderübergreifenden Konsens in der Hafenpolitik sowie einen zügigen Abschluss der für den Hafen wichtigen Infrastrukturprojekte. Die Hamburger Hafenwirtschaft ist bereit, hierbei konstruktiv mitzuwirken.

gez. Zurke