

**Einwendung/Stellungnahme des  
Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V.  
zum Planfeststellungsverfahren für die  
Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,50 m  
tiefgehende Container- und Massengutschiffe**

**Planänderungsunterlage III Teil 11a**

**09. Juli 2010**

## **1. EINLEITUNG**

Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe ist das mit Abstand wichtigste Infrastrukturprojekt für die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens, da die zurzeit auf der Elbe geltenden Tiefgangs- und Breitenrestriktionen dazu führen, dass der Hafen Hamburg Ladung an andere Häfen verliert.

Mit Bezug auf die dritte Planänderung wird die im Mai 2007 abgegebene Stellungnahme des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V. mit dieser Stellungnahme nachfolgend aktualisiert und um gegenwärtige Entwicklungen ergänzt. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Darstellung des zwingenden öffentlichen Interesses. Nachstehend wird zunächst aufgezeigt, dass aufgrund der rasanten Entwicklungen im Schiffbau und den veränderten Marktanforderungen im Seeverkehr eine weitere Fahrrinnenanpassung notwendig ist, damit die modernen Massengut- und Großcontainerschiffe den Hafen Hamburg bedienen können. Anschließend werden die positiven externen Effekte dieser Maßnahme für die norddeutsche Region sowie für die exportorientierte deutsche Volkswirtschaft dargestellt.

## **2. GEGENWÄRTIGE LAGE**

Als Folge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzmarktkrise ist der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen in den letzten anderthalb Jahren stark zurück gegangen. Diese Entwicklung ist ausschließlich auf die rückläufige Weltproduktion und den daran gekoppelten internationalen Welthandel zurückzuführen. Renommierete Wirtschaftsinstitute bestätigen unabhängig voneinander, dass es sich bei der jetzigen Wirtschaftskrise um eine tiefgreifende aber zeitlich begrenzte Rezession handelt. Die Globalisierung der Weltwirtschaft wird weiter voranschreiten. Die Verflechtungen von Produktions- und Konsumtionsstandorten werden sich zunehmen verstärken, so dass die weltweiten Güterströme weiter anwachsen werden. In seiner aktuellen Prognose gibt der Internationale Währungsfonds IWF für China Wachstumsraten von jeweils rund 10 Prozent in den nächsten zwei Jahren an, für die GUS-Staaten (ohne Russland) ein Wachstum von 4,3 bzw. 5,1 Prozent. Der Hafen Hamburg wird von diesen Wachstumsraten wieder im besonderen Maße profitieren, da die Märkte in Asien und Osteuropa für den Standort Hamburg eine bedeutende Rolle spielen.

Der infolge der Wirtschaftskrise rückläufige Welthandel hatte zur Folge, dass die in der vorangegangenen Boomphase stark erweiterte Transportkapazität

im Seeverkehr nicht mehr ausgelastet werden konnte. Das temporäre Überangebot an Schiffsraum führte zu drastisch sinkenden Charterraten. Die Reedereien reagierten auf diese Entwicklung mit einer künstlichen Verknappung des Angebotsüberhangs durch das Auflegen von Schiffen und massiven Kosteneinsparungen, u.a. durch „slow steaming“. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit konnte einerseits der Treibstoffbedarf und damit die Betriebskosten reduziert werden, zum anderen wurden dadurch weitere Schiffskapazitäten gebunden, da bei einer reduzierten Reisegeschwindigkeit für die Einhaltung der Fahrpläne zusätzliche Schiffe notwendig wurden. Darüber hinaus haben die Reeder gerade in der Krise verstärkt größere Schiffe eingesetzt, um economies of scale auszunutzen. Die o.g. Entwicklungen haben im Ergebnis dazu geführt, dass der Hafen Hamburg in der Krise zwar von weniger, dafür aber deutlich größeren Schiffe angelaufen wurde.

Es ist statistisch belegt, dass die Anzahl der Schiffe, die den Hamburger Hafen anliefen, im Jahr 2009 zwar um knapp 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken ist, dass zugleich jedoch zunehmend größere Schiffe den Hamburger Hafen anliefen. Im Jahr 2009 liefen 704 außergewöhnlich große Schiffe (AGF's) mit einer Länge von mehr als 330 m oder einer Breite von mehr als 45 m den Hamburger Hafen an. Dies sind 13,4 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum und knapp 42 Prozent mehr im Vergleich zum Jahr 2007 (497 AGF's). Die hohe Anzahl an AGF's ist eine große Herausforderung für den Hafenstandort, da die Tiefgangs- und Breitenrestriktionen der Unter- und Außenelbe nicht nur beim Einlaufen, sondern auch beim Auslaufen berücksichtigt werden müssen (wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung). Dieses bedeutet z.B. für das Jahr 2009, dass die Elbe insgesamt 1.408 mal von außergewöhnlich großen Schiffen befahren wurde. Statistisch gesehen somit knapp 4 Ereignisse pro Tag.

Im Folgenden wird belegt, dass trotz der derzeitigen Schifffahrtskrise, die im Übrigen bereits wieder am abflauen ist, die Fahrrinnenanpassung dringlicher denn je ist, da die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens maßgeblich von der seewärtigen Erreichbarkeit abhängig ist. Nur ein wettbewerbsfähiger Hafen mit hohen Marktanteilen kann einen positiven Anteil an Bruttowertschöpfung leisten und sichert zudem Arbeitsplätze und Steuereinkommen.

## 2. DIE BEDEUTUNG DES HAMBURGER HAFENS

### Regional/Überregional

Der Hamburger Hafen ist für die Freie und Hansestadt Hamburg und für die gesamte Metropolregion von großer ökonomischer Bedeutung, wie die folgenden statistischen Daten belegen (Quelle: PLANCO Consulting 2009):

Im Jahr 2008 waren rund 142.000 hafenabhängige Beschäftigte in Hamburg erfasst. Das bedeutet, dass jeder 8. Arbeitsplatz in Hamburg direkt oder indirekt auf das Beladen und Löschen von Schiffen im Hamburger Hafen zurückzuführen ist und der Hafen somit zum zentralen Arbeitgeber wird. Im Hamburger Umland sind rund 24.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Hafen abhängig. In Niedersachsen ist der Hamburger Hafen nach dem VW-Werk in Wolfsburg der zweitgrößte Arbeitgeber. In der gesamten Bundesrepublik Deutschland sind es insgesamt 275.000 Beschäftigte, die im Zusammenhang mit der Umschlagstätigkeit im Hafen Hamburg zu sehen sind.

Der Hamburger Hafen erbringt mit 13,3 Mrd. Euro p.a. knapp 15 Prozent des gesamten Hamburger Bruttoinlandsprodukts. Das heißt etwa ein Siebtel der Wertschöpfung in Hamburg ist hafenbezogen. Im Hamburger Umland liegt die geschätzte Bruttowertschöpfung bei rund 1,7 Mrd. Euro.

Zu berücksichtigen ist weiterhin die Tatsache, dass ein wettbewerbsfähiger und prosperierender Hafen hohe regionalökonomische Effekte erzeugt. Ein expandierender Umschlag wirkt sich positiv auf andere Wirtschaftszweige und -branchen aus, und zwar weit über das maritime Cluster hinaus. Dies gilt nicht nur regional, sondern auch überregional. Zudem ist es für eine exportorientierte Volkswirtschaft wie Deutschland eine *conditio sine qua non*, dass der Hamburger Hafen als größter deutscher Seehafen für die modernen Massengut- und Großcontainerschiffe seewärtig erreichbar ist. Dies ist z.B. auch für die süddeutschen Ländern mit ihrer außenhandelsorientierten Wirtschaft (insbesondere für Bayern und Baden-Württemberg) von hoher Bedeutung, da die Industrie in diesen Ländern zahlreiche Rohstoffe und Vorprodukte über den Hafen Hamburg importieren und ihre Fertigprodukte über den Hafen Hamburg exportieren.

Vor diesem Hintergrund liegt eine schnellstmögliche Umsetzung des Fahrrinnenausbaues von Unter- und Außenelbe nicht nur im Interesse des Hamburger Hafens, sondern auch und vor allem im Interesse der übrigen Länder sowie des Bundes. Der Hamburger Hafen erfüllt jedoch nicht nur national, sondern auch international eine bedeutende Rolle.

## International

Der Hamburger Hafen ist einer der bedeutendsten Drehkreuze im internationalen Warenverkehr. Mit einem Anteil von rund 85 Prozent erfüllt Hamburg eine wichtige Funktion im Transshipmentverkehr. Der Hafen Hamburg ist nicht nur für Deutschland, sondern auch für die Ostseeregionen, osteuropäische Staaten wie Polen und Tschechische Republik, die Alpengebiete sowie Norditalien Hauptdrehkreuz im Güterverkehr. Große Drehkreuze bieten außerdem einen wichtigen Vorteil, da dort zahlreiche Container mit unterschiedlichen Destinationen zusammen treffen und zu neuen Bündeln gruppiert werden können. Dies reduziert Verkehrsbewegungen und senkt Transportkosten. Insgesamt stellen hohe bzw. steigende Umschlagszahlen damit nicht nur ein quantitatives, sondern auch einen qualitativen Wert dar.

In welchen Häfen die Güter umgeschlagen werden, entscheidet der Reeder nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Dabei spielt die Auslastung der Schiffe eine wesentliche Rolle.

Weitere Entscheidungskriterien für die Wahl des Anlaufhafens sind u.a. die Kosten der gesamten Transportkette und der Zeitfaktor. Von allen Verkehrsträgern ist das Überseeschiff das mit Abstand günstigste Transportmittel bezogen auf die Ladungseinheit. Daher ist es für Spediteure attraktiv, nach Möglichkeit einen großen Teil des Transportweges mit dem Seeschiff zurückzulegen. Hier kommt Hamburg die Binnenlage rund 100 km im Landesinnern zu Gute. Dies ist ein unschätzbare Standortvorteil gegenüber Häfen, die unmittelbar an der Küste liegen und die Güter daher eine große, kostenintensive Strecke an Land zurücklegen müssen, um an ihren Zielort zu gelangen. Allerdings können große Containerschiffe den Hamburger Hafen nicht voll abgeladen erreichen. Aufgrund der Tiefgangsrestriktionen liegt die Auslastung der Groß-Containerschiffe bei etwa 70 Prozent, im Massengutverkehr fällt die Auslastung größerer Schiffseinheiten noch deutlich geringer aus (teilweise nur noch bis zu 50 Prozent). Problematisch daran ist, dass die Kosten pro gefahrener Seemeile je Container bzw. Tonne bei einer Unterauslastung großer Schiffe sogar höher sind als bei gut ausgelasteten kleineren Container- oder Massengutschiffen. Für die Schifffahrtsunternehmen führt eine Unterauslastung daher schnell dazu, dass Transporte in bestimmte Häfen mit Tiefgangs- und Breitenrestriktionen unrentabel werden.

Zudem ist für die Reeder Zeit aufgrund der hohen Charterraten und Betriebskosten von Großcontainerschiffen ein erheblicher Kostenfaktor. Als östlichster Nordsee- und westlichster Ostseehafen verfügt Hamburg über

eine optimale verkehrs- und wirtschaftsgeographische Lage zu den Produktions- und Absatzmärkten in Skandinavien, Ost- und Mitteleuropa. Für diese Länder ist Hamburg der wichtigste Transithafen nach Übersee. Zeitverluste durch tideabhängige Fahrt und zu eng bemessene Tidefenster sowie Ladungsverluste durch Nichtausnutzung der maximal möglichen Tiefgänge führen für die Reedereien zu Einnahmeverlusten.

Die Einhaltung der Schiffsfahrpläne sowie die Gewährleistung eines hohen Auslastungsgrades sind daher für die Reedereien die maßgeblichen Entscheidungskriterien für die Hafenauswahl 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. ENTWICKLUNG DER SCHIFFSGRÖßEN**

Die Entwicklung hin zu immer größeren Schiffen hält mittlerweile seit mehreren Dekaden an. Insgesamt ist die Transportkapazität der Flotte – vor allem im Containerbereich - sehr viel stärker gestiegen als die Zahl der Schiffe an sich, was ein deutlicher Beleg dafür ist, dass die Schiffe im Durchschnitt immer größer geworden sind.

Dies ist neben der Auslieferung neuer Großcontainerschiffe auch auf das Abwracken kleinerer Einheiten zurückzuführen. In der Krise wurden durch das Abwracken von Schiffen überschüssige Transportkapazität aus dem Markt genommen, um so die Charraten zu stabilisieren. Außer Dienst gestellt wurden vor allem kleinere Schiffseinheiten. Die Struktur der Weltcontainerflotte hat sich dadurch weiter hin zu größeren Schiffseinheiten entwickelt. Diese Entwicklung wird auch in Zukunft anhalten und in ihrer Dynamik sogar noch zunehmen.

Der Blick in die Orderbücher der Werften macht deutlich, dass die weitere Entwicklung zugunsten größerer Schiffseinheiten ausfällt: Bis 2014 werden rund 160 Containerschiffe mit einer Kapazität von mehr als 10.000 TEU vom Stapel laufen. Zu diesem Zeitpunkt wird der Anteil der Groß-Containerschiffe an der Gesamtschiffzahl bei etwa 15 Prozent liegen (2009 lag der Anteil bei knapp 4 Prozent).

In diesem Zusammenhang ist von besonderer Bedeutung, dass diese Groß-Containerschiffe, die den Hafen unter den derzeitigen Fahrwasserbedingungen der Elbe nur unter größten Restriktionen bedienen können, vor allem in der für Hamburg wichtigen Fernostroute eingesetzt werden. Mit der

geplanten Anpassung der Fahrrinne können die Voraussetzungen geschaffen werden, damit diese Schiffe Hamburg künftig mit einer ausreichenden Auslastung bedienen können.

#### **4. SCHLUSSFOLGERUNG**

Nach Aussage von Reedereivertretern verliert der Hafen Hamburg aufgrund der Tiefgangs- und Breitenbegrenzung schon heute an Ladung. Mittlerweile sind Zeitverzögerungen wegen Tideabhängigkeit und die Unterauslastung von Schiffen wegen der Tiefgangsrestriktionen an der Tagesordnung. Neben diesen mengenmäßigen Nachteilen kommt bei dauerhaften Restriktionen der seewärtigen Zufahrt 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 wirtschafts- und beschäftigungspolitischer Impulsgeber für Hamburg und die Metropolregion ausfüllen kann.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Tiefgangs- und Breitenrestriktionen von Unter- und Außenelbe schon heute zu erheblichen Einschränkungen der Schifffahrt führen. Angesichts der in den nächsten Jahren bevorstehenden Auslieferung von mehr als 160 neuen Großcontainerschiffen ist es daher dringend erforderlich, die 2002 beantragte Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe so schnell wie möglich zum Abschluss zu bringen. Andernfalls drohen dem Hamburger Hafen Ladungsverluste und die Abwanderung von Liniendiensten, die sich im Ergebnis negativ auf Wertschöpfung, Steuereinnahmen und Beschäftigung in der ganzen Region auswirken.

gez. Zurke/Luderer