

Hintergrund

Elbvertiefung: Mythen und Fakten

Mythos: Hamburg wird vom Welthafen zum Regionalhafen

Fakt ist: Hamburg liegt ca. 110 Kilometer im Landesinneren und hat damit im Gegensatz zu anderen nordeuropäischen Mitbewerbern eine herausragende geografische Lage. Der günstigere Transportweg zu Wasser spart Reedern und Produzenten von Gütern in Asien oder Südamerika dabei erhebliche Kosten. An Hamburgs Bedeutung im maritimen Welthandel würde sich auch ohne Elbvertiefung nichts ändern. Deswegen bleibt Hamburg auch die Logistikkreuzung Nordeuropas. Denn über eine zu Rotterdam oder Wilhelmshaven vergleichsweise gut ausgebaute Hinterlandanbindung durch Binnenschiff, Bahn und Straße werden auch zukünftig rund 250 Millionen Konsumenten direkt und kostengünstig mit Gütern versorgt. Jedenfalls würden die für die jeweiligen Regionen und ihre Hinterlandverbindungen gedachten Container weiterhin mit großen aber ihren Tiefgang nicht voll ausnutzenden Schiffen direkt nach Hamburg und Bremerhaven verschifft werden, da dieser direkte Transport dorthin kostengünstiger wäre als ein zusätzlicher Umschlagvorgang, der nötig wäre, wenn auch Bremerhaven und Hamburg per kleinem Feederschiff bedient würden (wie es im höchst unwahrscheinlichen Szenario „Regionalhafen“ für Hamburg der Fall wäre).

Mythos: Hamburg laufen keine Schiffe mehr an

Fakt ist: Etwa 10.000 Seeschiffe laufen den Hamburger Hafen pro Jahr an. Mehr als 5.000 davon sind Containerschiffe. Natürlich wäre es für einige Schiffe bequemer, den Hafen bei voller Fracht unabhängig von Ebbe und Flut anlaufen zu können. Aber nur insgesamt 400 Schiffe pro Jahr müssen sich laut Hafenentwicklungsplan zwischen 2007 und 2011 auf diese natürlichen, für die aber Reedereien berechenbaren Begebenheiten einstellen und ihr Linienmanagement entsprechend anpassen. Nur wenige der wirklich großen Containerschiffe könnten Hamburg vollbeladen selbst bei Flut nicht anlaufen und wären auf eine zusätzliche Vertiefung der Elbe angewiesen. Für diese wenigen Schiffe stehen jedoch die mit der Vertiefung verbundenen Schäden für Natur und Umwelt aus Sicht der Umweltverbände in keinem Verhältnis. Auch die Deichsicherheit durch immer mehr und immer wuchtiger einströmendes Tidewasser wäre bei einem Verzicht auf die Elbvertiefung weniger gefährdet. Zudem kostet schon der Erhalt der jetzigen Tiefe den Staat eine Menge Geld. Rund 100 Millionen Euro müssen die Hansestadt Hamburg und der Bund aus Steuermitteln jedes Jahr für Unterhaltungsbaggerungen aufwenden.

Hintergrund

Elbvertiefung: Mythen und Fakten

Mythos: Hamburg verliert Containerumsätze

Fakt ist: Natürlich werden zukünftig auch Containerschiffe im Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven festmachen. Dafür ist der Hafen mit seinen 18 Metern Tiefgang schließlich mit ca. 657 Mio € Steuergeld gebaut worden. Wie weit aber Reeder wirklich davon Gebrauch machen, ist offen. Da lediglich ca. 1% der Waren wirklich das Ziel Wilhelmshaven hat, während es in Hamburg ca. 30% der Waren sind, böte sich an, im Rahmen einer Hafenkooperation Teile des Transshipment-Verkehrs in Richtung Ostsee über den Jade-Weser-Port abzuwickeln. Dafür ist Wilhelmshaven als Umladehafen auf kleinere Verteilschiffe (Feeder) geeignet. Daran hängen jedoch verhältnismäßig wenige Arbeitsplätze. Die für die jeweiligen Regionen und ihre Hinterlandverbindungen gedachten Container würden weiterhin mit großen (dann aber nicht mehr so tief gehenden) Schiffen direkt nach Hamburg und Bremerhaven verschifft werden, da dieser direkte Transport dorthin kostengünstiger wäre als ein zusätzlicher Umschlagvorgang, der nötig wäre, wenn auch Bremerhaven und Hamburg per kleinem Feederschiff bedient würden (wie es im höchst unwahrscheinlichen Szenario „Regionalhafen“ für Hamburg der Fall wäre).

Ganz abgesehen davon rechnet der Hamburger Hafen laut offiziellem Hafenentwicklungsplan bis 2025 damit, dass sich die Containerumsätze von heute 9 auf rund 25 Millionen Standardcontainer (TEU) mehr als verdoppeln. Selbst wenn die Elbvertiefung nicht käme und der Welthandel zeitweilig lahmen würde, steht weiteres Wachstum angesichts solcher Prognosen völlig außer Zweifel. Vielleicht etwas geringer, dafür aber gesünder und nachhaltiger. Es ist auf jeden Fall genug für alle da.

Mythos: Konkurrenzhäfen haben es leichter

Fakt ist: Antwerpen hat mit der Schelde eine vergleichbare Situation wie Hamburg. Die Schelde muss stetig ausgebaggert werden, damit sie für große Containerschiffe erreichbar bleibt. Weil eine weitere Vertiefung der Schelde auch in Belgien ökologisch stark umstritten war, einigten sich Umweltverbände, Behörden und Reedereien auf einen Kompromiss. Deshalb wurde die Schelde nicht ganz so tief ausgebaggert und es wurden gemeinsame Aktionen zur Erreichung eines günstigen Erhaltungszustandes der Naturlebensräume unternommen. Wirtschaftlich geschadet hat das dem Hafen nicht. Im Gegenteil: Antwerpens Hafen konnte sich erweitern und ist mit seinem Containerumschlag drittgrößter Hafen Europas. Dicht nach Rotterdam und Hamburg.

Hintergrund

Elbvertiefung: Mythen und Fakten

Mythos: Ein Heer von Arbeitslosen in Hamburg

Fakt ist: Der Hamburger Hafen gibt 150 000 Beschäftigten Arbeit. Angeblich, denn der „Hafen“ ist ein sehr weit gefasster Begriff. Tatsächlich arbeiten durch die Computerisierung des Containerumschlags im Gegensatz zu den Heerscharen von Hafenarbeitern früherer Tage nur noch wenige Tausend im direkten Umfeld der Kaianlagen. Die Zeiten haben sich in vielen Branchen verändert und auch der Hamburger Hafen hat sich stetig angepasst. Das wird er auch, wenn es keine Elbvertiefung gäbe. Denn Hamburg hat viel Potenzial: Als östlichster Großhafen, als Hafen, der tief im Land liegt, als Qualitätshafen, als Standort zur Veredelung eingeführter Produkte, als grüner Hafen mit zukunftsweisenden Technologien. Wegen der Tiefe der Elbe muss also kein Beschäftigter im Hafen ernsthaft um seinen Job bangen. Eher im Gegenteil, denn angesichts der enormen – und aus unserer Sicht eher maßlos übertriebenen - Wachstumsraten, die die Hamburg Port Authority (HPA) für den Hafen bis 2025 prognostiziert, kann es auch ohne Elbvertiefung eine gesunde Hafenentwicklung mit mehr Beschäftigung geben. Und wenn zudem ein paar Arbeitsplätze auch in Wilhelmshafen entstünden, kann auch in Hamburg eigentlich niemand etwas dagegen haben.

Mythos: Dem Senat sind Arbeitsplätze im Hafen wichtig

Fakt ist: Ein öffentlich viel bemühtes Argument der Vorhabensträger ist der Einsatz für die Arbeitsplätze im Hafen. Tatsächlich hätte der Senat die Möglichkeit über die Hafenverwaltung die Vergabe von Flächen – wie sonst auch in der Stadt – an eine gewisse Zahl zu schaffender Arbeitsplätze zu binden. Danach sollen Unternehmen auf den städtischen Flächen außerhalb des Hafens pro 100 m² einen Arbeitsplatz erhalten oder neu schaffen. Für Logistikunternehmen mit einem sehr hohen Flächenbedarf besteht die Anforderung von 40 bis 60 Mitarbeitern pro Hektar. Im Hafen werden die Flächen jedoch so vergeben, dass nicht einmal 21 Arbeitsplätze pro Hektar entstanden sind.

Außerdem wird der Gütertransport zunehmend in Logostikketten organisiert. D.h., ein Logistikunternehmen übernimmt den Transport der Güter von der Produktion bis zum Verarbeiter. Die Kosten für den Seetransport bzw. die Kosten, die durch den Einsatz größerer Schiffe eingespart werden können, haben im Rahmen der Gesamttransportkosten eine untergeordnete Bedeutung.

Mythos: Die Umweltschutzverbände verhalten sich „unpatriotisch“ (Abendblatt) und verfolgen Einzelinteressen

Fakt ist: Weil die Umweltschutzverbände NABU, BUND und WWF mögliche

Hintergrund

Elbvertiefung: Mythen und Fakten

Verstöße gegen deutsches und europäisches Recht in unter Umständen langwierigen Verfahren gerichtlich klären lassen wollen, wurde Ihnen vom Hamburger Abendblatt in Person ihres Kolumnisten Matthias Iken der Vorwurf gemacht, sie würden sich „unpatriotisch“ verhalten. Mit ihrer Haltung blockierten die Verbände Wachstum und Beschäftigung im Hamburger Hafen und handelten somit nicht im Sinne der Hansestadt.

Richtig ist, dass die Umweltschutzverbände für das Leben in Hamburg besonders engagiert sind. Denn sie setzen sich für eine lebendige Tideelbe ein- die ökologische und ökonomische Lebensader einer ganzen Region. Ihr Antrieb ist im Gegensatz zu manchen Interessengruppen einer weiteren Elbvertiefung nicht geprägt von Gewinn- und Wachstumsmaximierung, sondern von einem angemessenen Gleichgewicht sozialer, ökologischer, ökonomischer oder gesellschaftlicher Aspekte.

Mythos: Umweltschutz und Wirtschaft sind unvereinbar

Fakt ist: Für eine vereinfachte öffentliche Darstellung ist es immer leichter, Gegensätze zu entwerfen. Deswegen hat der Senat gemeinsam mit dem Unternehmerverband Hafen Hamburg (UVHH) für mehr als 300 000 Euro eine Kommunikationsstrategie entwickelt, wie das Thema Elbvertiefung im Sinne von Politik und Wirtschaft in der Öffentlichkeit erfolgreich dargestellt werden kann. Hier die „gute“ Wirtschaft für Wachstum und Arbeitsplätze. Dort der „böse“ Naturschutz, der jedes Projekt mit fadenscheinigen Gründen verhindern will. Wenn, dann gäbe es aus Sicht der Naturschutzverbände allenfalls einen Gegensatz zwischen „green“ und „black“ economy, also zwischen mehr und weniger ökologischer Wirtschaft. Holzschnittartiges, im letzten Jahrhundert angesiedeltes Denken sollte eigentlich längst überholt sein. Viele große und verantwortungsvolle Wirtschaftsunternehmen achten heute im Sinne guter Unternehmensführung stärker auf Sozialstandards oder ökologische Fußabdrücke von Produktion, Produkt oder Transportkette. Somit steht verantwortungsbewusstes Management des 21. Jahrhunderts nicht im Gegensatz zum Naturschutz. Es berücksichtigt nur angemessen die Frage, wie ökonomischer Erfolg mit ökologischer Verantwortung ohne nachhaltige Schädigung von Natur und Umwelt gewinnbringend kombiniert werden kann.

Mythos: Eine Kooperation deutscher Nordseehäfen ist nachteilig

Fakt ist: Als der Schwarz-Schill-Senat nach einem guten Jahr der Planungen zum Jade-Weser-Port aus der im März 2000 vom Rot-Grünen Senat vereinbarten Kooperation mit Wilhelmshaven ausstieg, entwickelte sich der maritime Subventionswettbewerb der Bundesländer Bremen, Hamburg und Niedersachsen zu neuer Blüte. Einerseits rüsteten die Bundesländer ihre Häfen auf Kosten der Steuerzahlenden Bürger auf. Nicht nur die Stärken der Standorte werden ausgebaut, sondern

Hintergrund

Elbvertiefung: Mythen und Fakten

die Schwächen mit erheblichem Aufwand ausgleichen. Damit die immer größer werdenden Schiffe besonders tiefen- und tidebeschränkte Häfen wie Hamburg anlaufen können, soll die Elbe weiter vertieft werden. Gleichzeitig steht mit dem Jade-Weser-Port ein natürlicher Tiefwasserhafen zur Verfügung.

Deswegen gehen die Egoisten der Bundesländer um Wachstum, Arbeitsplätze und Ansehen andererseits zu Ungunsten von Natur und Umwelt. Aus Sicht der Naturschutzverbände wäre es angesichts unkalkulierbarer Risiken für Natur- und Hochwasserschutz sinnvoller, wenn die nördlichen Bundesländer in enger Absprache die individuellen Standortvorteile ihrer Häfen förderten. Würde Wilhelmshafen ein so genannter „Transshipment-Hafen“, in dem die Containerriesen ihre für den Ostseeraum bestimmte Ware auf kleinere Schiffe umladen, könnte der Jade-Weser-Port selbst auf eine aufwendige und teure Hinterlandanbindung verzichten. Über ausgezeichnete Verbindungen auf Straße, Schiene oder Binnenschiff verfügen aber Hamburg und Bremerhaven bereits. Hamburg könnte seinerseits auf die Vertiefungen der Elbe verzichten, weil die großen Schiffe die Hansestadt mit weniger Tiefgang ansteuerten. Das sparte viele hundert Millionen Euro für die Vertiefung der Elbe. Und es wäre besser für die Umwelt.

Mythos: Wegen der Seehandelskrise ist die Elbvertiefung alternativlos

Fakt ist: Es stimmt, im weltweiten Seehandel gibt es angesichts abnehmender Nachfrage derzeit Überkapazitäten an Schiffen und Ladevolumen. Auch der für Hamburg wichtige Handel mit China lahmte. Die Krise wird von interessierter Seite zum Anlass genommen, möglichst laut für alle riesigen Containerschiffe der neusten Generation ohne Rücksicht auf mögliche Schäden allzeit tide- und tiefenunabhängigen Zugang zum Hamburger Hafen zu verlangen. Doch Vorsicht: Krisenzeiten werden von Politik und Wirtschaft besonders gern als Argument genutzt, um ökologisch oder ökonomisch umstrittene Projekte durchzusetzen. Gerade deswegen müssen die Umweltverbände standhaft bleiben und weiter über den Tag hinaus denken, als wahlperiodenabhängige Politiker oder aktienkursabhängige Manager der maritimen Wirtschaft. Denn Krisen dieser Art sind nicht neu und teilweise sogar hausgemacht. Aber: der Seehandel bleibt mit großem Abstand das günstigste Transportmittel auf dem Globus. Deswegen werden langfristig die Umschlagsmengen laut unterschiedlichster Prognosen weltweit deutlich wachsen. Mit positiver Entwicklung für den Hamburger Hafen. Auch ohne Elbvertiefung.

Im Übrigen haben die Überkapazitäten an Ladevolumen durch den Bau großer Schiffe dazu geführt, dass das Ladungsaufkommen zu gering ist, um die Schiffe voll zu beladen. Das heißt, der tatsächliche Tiefgang der riesigen Containerschiffe liegt deutlich unter dem möglichen Tiefgang, so dass die weltgrößten Containerschiffe auch ohne eine weitere Vertiefung Hamburg anfahren können.