

Grundlagen einer nationalen Seehafenkonzeption

- Untersuchung am Beispiel des Containerverkehrs -

Von der Fakultät für Architektur und Landschaft
der Gottfried Wilhelm Leibniz Universität Hannover

zur Erlangung des akademischen Grades

eines Doktors der Ingenieurwissenschaften (Dr. Ing.)

genehmigte Dissertation

von

Walter Feldt

geboren am 23. Mai 1956 in Hamm /Westf.



2009

Titelbild: Außenweser und Bremerhaven: ContainerTerminal IIIa und Baumaßnahme ContainerTerminal IV, Juli 2004 (www.bremenports.de, Einsicht 20. November 2006)

Referentin: Prof. Dr. Christina v. Haaren
Institut für Umweltplanung, Leibniz Universität Hannover

Koreferent: Prof. Dr. Helmut Scharpf (emer.)

Tag der Promotion: 23. Juni 2009

Eidesstattliche Erklärung:

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Dissertation selbstständig angefertigt und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Die Arbeit wurde noch nicht als Dissertation oder Prüfungsarbeit vorgelegt. Elemente der Arbeit wurden im Januar 2007 als Vorentwurf über die BUND-Landesverbände Niedersachsen, Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein veröffentlicht als „*Vorschläge für eine zukunftsfähige, nachhaltige Entwicklung deutscher Nordseehäfen*“ (www.bund-niedersachsen.de, dort unter Presse & Publikationen, Broschüren / Informationsmaterialien).

Hannover, den 28. Dezember 2008

.....

Zusammenfassung

Kurzer Überblick:

Kapitel 1: Als Folge von Globalisierung und Wirtschaftswachstum boomt der Containerumschlag auch in den deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Deshalb wurden und werden die Hafenskapazitäten immer weiter vergrößert. Bei Fortsetzung der Umschlagszuwächse droht ein Verkehrskollaps der Hinterlandanbindungen. Das geplante Ausbauprogramm kostet die öffentlichen Haushalte Milliarden und belastet die Umwelt. Ziel der Arbeit ist eine Untersuchung der wesentlichen Entwicklungs- und Entscheidungsprozesse unter Aufzeigung der Defizite. Hierfür werden Lösungsvorschläge entwickelt.

Kapitel 2: Seit 2004 wurden fünf Seehafenprojekte in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren, aber auch im Umfeld von Politik und Interessenverbänden fachlich begleitet und bewertet. Als Bewertungskriterien dienten Maßstäbe der nachhaltigen Entwicklung des RIO-Folgeprozesses wie z. B. wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Beschäftigung, Flächenbedarf, Biodiversität etc. Für umweltbezogene Kriterien wurden fünf Richtlinien der EU herangezogen.

Kapitel 3: In einer fachübergreifenden Darstellung der Seehäfen von Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Cuxhaven werden jeweils die wesentlichen wirtschaftlichen, verkehrlichen, sozialen und umweltbezogenen Belange dargestellt und unter vorgenannten Gesichtspunkten überschlüssig bewertet.

Kapitel 4: Eine Würdigung der laufenden Planungs- und Genehmigungspraxis offenbart eine Reihe von Defiziten, die ihre Hauptursachen in den unterschiedlichen Zuständigkeiten von Bund, Ländern und Kommunen, bisher fehlenden übergreifenden, integrativen Planungsprozessen und dem Einfluss von Interessengruppen haben, die auf die Durchsetzung gewünschter Einzelprojekte ausgerichtet ist. Eine entscheidende Rolle für Entscheidung und Realisierung der Infrastrukturprojekte spielt ihre Finanzierung, die traditionell über öffentliche Haushalte läuft. Angesichts der zunehmenden privatwirtschaftlichen Nutzung, etwa bei Containerterminals, ist die bisherige Finanzierungspraxis umstritten.

Kapitel 5: Das Ziel einer nachhaltigen Seehafenentwicklung kann am ehesten über die integrierte Gesamtplanung eines nationalen Hafenkonzepts erreicht werden. Im Ergebnis von Kapitel 3 und 4 ist hierzu eine verstärkte Kooperation der Seehäfen ebenso erforderlich wie eine Veränderung staatlicher Rahmenbedingungen. Beides stößt auf Widerstand von Vertretern der Interessengruppen und einiger Politiker in den Hafenstandorten, die nach wie vor projektbezogene, lokale, allenfalls regionale Sichtweisen verfolgen. Dieses wird besonders bei den umstrittenen, geplanten Fahrwasservertiefungen nach Hamburg und Bremerhaven deutlich, deren Notwendigkeit zweifelhaft ist.

Kapitel 6: Die EU gibt bereits seit rd. 20 Jahren immer wieder Hinweise für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und hat sich in jüngster Zeit besonders mit der Entwicklung der Küsten (Integriertes Küstenzonen-Management / IKZM) und Seehäfen auseinandergesetzt. Auch die EU plädiert für mehr Kooperation und integrierte Konzepte und misst dabei Umweltbelangen große Bedeutung bei.

Kapitel 7: Aufgrund der bisherigen Untersuchungsergebnisse und diesbezüglichen EU-Politiken empfiehlt der Autor eine integrierte Gesamtplanung zur nachhaltigen Seehafenentwicklung in Form eines nationalen Seehafenkonzeptes. Basis dieses Konzeptes ist eine Berücksichtigung der Stärken und Schwächen der jeweiligen Hafenstandorte und eine

hierauf basierende Kooperation. Wesentlich ist auch eine nachhaltigere Verteilung der Güterströme, ausgehend von den Hafenanläufen großer Containerschiffe über den Einsatz von Feederschiffen (Verbesserung der Kurzstrecken-Seeverkehre) bis zur notwendigen Verbesserung des Modal-Splits und einer Eindämmung der Landverkehre. Vor dem Aus- oder Neubau sollten bisherige Kapazitäten besser genutzt werden. Bestehende Hafen- und Verkehrsinfrastrukturen können durch veränderte Gebührenstrukturen effektiver genutzt und damit Kapazitäten erhöht werden.

Im Einzelnen:

In Folge der Entwicklung deutscher Seehäfen sind erneute Fahrwasservertiefungen von Elbe und Weser, Hafenausbauten, ein neuer Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven (JadeWeserPort) und der Aus- und Neubau etlicher Hinterlandverbindungen geplant. Ein übergreifendes Gesamtkonzept für die seehafenbezogenen Projekte gibt es bisher weder in Deutschland, noch auf EU-Ebene. Planungsinstrumente wie der Bundesverkehrswegeplan oder die Raumordnung haben dieses Defizit bisher nicht beseitigt. Stattdessen dominieren standort- und länderbezogene Interessen der Nutznießer weiterhin und haben eine volkswirtschaftlich sinnvollere Gesamtplanung bisher ebenso verhindert wie eine frühzeitige Berücksichtigung von Umweltbelangen.

Am Beispiel von fünf aktuellen Seehafenprojekten im Kontext des Containerverkehrs an der Nordseeküste werden Notwendigkeit, Nutzen und Kehrseiten dieser Entwicklung überprüft und bewertet. Im Ergebnis wurde keine nachhaltige Seehafenentwicklung festgestellt. Dieses gilt insbesondere für die Bereiche Flächeninanspruchnahme, Artenvielfalt, Ressourcenschonung, Klimaschutz und Staatsverschuldung. Defizite aus Sicht des Allgemeinwohls werden beschrieben, alternative Entwicklungsmöglichkeiten für eine zukunftsfähigere, nachhaltige Entwicklung aufgezeigt. In Anerkennung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen des boomenden Containerverkehrs sind umweltverträglichere Lösungen zur Bewältigung zukünftiger Umschlagszuwächse gefragt. Hierzu wird ein integriertes (See-)Hafenkonzept vorgeschlagen, worin alle relevanten Verkehrsträger, aber auch die Umweltbelange über eine strategische Umweltprüfung gemäß der Vorgaben der SUP-Richtlinie der EU einzubeziehen sind.

Eine bessere Kooperation zwischen den deutschen Seehäfen im Nordseebereich im Rahmen dieses Hafenkonzeptes könnte dazu führen, dass auf die umstrittenen geplanten weiteren Vertiefungen von Außenweser sowie Unter-/Außenelbe verzichtet werden kann, ohne dass hier ein Schaden für die Volkswirtschaft oder den Arbeitsmarkt entsteht. Der Standortnachteil einer nicht immer weiter vergrößerbaren Fahrwassertiefe des relativ weit im Binnenland gelegenen Seehafens von Hamburg ist über eine Zusammenarbeit mit den Häfen von Wilhelmshaven oder Cuxhaven volkswirtschaftlich und beschäftigungsmäßig voll kompensierbar. Diese haben den Standortvorteil am tiefen Fahrwasser der Nordsee. Ein solches Modell „**German Container Terminals**“ könnte die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen gegenüber den westlichen Konkurrenten steigern. Öffentliche Haushalte und die Umwelt ließen sich hinsichtlich der heutigen überflüssigen Parallelplanungen deutlich schonen. Doppelinvestitionen wie die geplante Außenweservertiefung, wo die gleichen Hafennutzer und Akteure gleichzeitig im benachbarten Wilhelmshaven mit dem JadeWeserPort einen Tiefwasserhafen für Containerschiffe bauen, sind überflüssig. Wenn die Nutzer ihre von der öffentlichen Hand geförderten Projekte selbst finanzieren müssten, würden derartige Doppelinvestitionen wohl kaum realisiert werden.

Gemäß Weißbuch der EU zur Verkehrsentwicklung 2001 werden Kostentransparenz und Subventionsabbau bei der Finanzierung der Seehafeninfrastruktur gefordert. Gleichzeitig wird

eine Kostenanlastung der Verkehrsträger gemäß Verursacherprinzip empfohlen. Auf eine Umsetzung dieser wichtigen EU-Empfehlungen wartet man jedoch bisher vergeblich.

Das mit dieser Studie vorgeschlagene nationale Hafenkonzept benötigt gleichzeitig wesentliche Abstimmungen auf EU-Ebene zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen. Deshalb sollten entsprechende Initiativen zur nachhaltigen Seehafenentwicklung auch auf EU-Ebene ergriffen werden:

Im Grünbuch Meerespolitik der EU vom 7. Juni 2006 wird in Übereinstimmung mit dieser Studie eine nachhaltige Entwicklung der Seehäfen als Ziel formuliert. Zudem sollte verstärkt dafür gesorgt werden, dass die Entwicklung des maritimen Verkehrs mit der Erhaltung der Umwelt (Beschränkungen aufgrund der EU-Rechtsvorschriften im Rahmen von Natura 2000 sowie der Vogel- und der Habitatrichtlinie) in Einklang steht. Hier sind in Deutschland große Defizite festzustellen, da bei fast allen untersuchten Seehafenprojekten gegen die Vorgaben der beiden Natura 2000-Richtlinien FFH und Vogelschutz verstoßen wurde bzw. wird. Zudem sind Verstöße gegen UVP-, SUP- und Wasserrahmen-Richtlinie festzustellen, die eine Genehmigungsfähigkeit der geplanten Fahrwasservertiefungen von Außenweser sowie von Unter- und Außenelbe grundlegend in Frage stellen, da es zu beiden Projekten alternative Lösungsmöglichkeiten gibt. Durch eine korrekte Anwendung der SUP-Richtlinie wäre eine weitgehend richtlinienkonforme Planung und Realisierung von Seehafeninfrastrukturen möglich gewesen. Dieses Versäumnis ließe sich durch das vom Bundesverkehrsminister angekündigte nationale Hafenkonzept beheben, sofern hierbei die Strategische Umweltprüfung entsprechend abgearbeitet wird. – Näheres hierzu ist bislang jedoch nicht bekannt.

Anstelle des bisherigen Reagierens der Verkehrspolitik auf die ständig steigenden Bedürfnisse der Transportwirtschaft, wo gerade die Seehafenverkehrswirtschaft seit Jahren immer wieder in ihrer ganzen Breite „Wunschlisten“ vorträgt, sollten geeignete Rahmenbedingungen zur besseren, umweltverträglicheren Steuerung der zunehmenden Verkehrsströme hergestellt werden. Durch eine Prioritätensetzung der öffentlich finanzierten Infrastrukturmaßnahmen und eine stärkere Nutzerfinanzierung könnten öffentliche Haushalte und Umwelt deutlich entlastet werden. Stattdessen führt die Zunahme des Seehafenumschlags an den bisher öffentlich besonders geförderten Standorten von Hamburg und Bremen zu absehbaren Verkehrsengpässen, die bis hin zum Kollaps führen können.

Durch ein zunächst nationales, dann möglichst auch europäisches Seehafenkonzept ließen sich schätzungsweise 10-20% aller Güterverkehre an Land zugunsten eines vorrangigen Seetransportes vermeiden: Zur wirksameren Umsetzung eines seeschifforientierten Gütertransportes wird ein verstärkter Umschlag möglichst großer Anteile von Transshipmentcontainern in seewärts gelegenen Hafenstandorten wie Wilhelmshaven oder Cuxhaven vorgeschlagen. Kleinere Seehäfen könnten so eine Nischen- und Verteilerfunktion ausüben.

Eine weitere Fahrinnenvertiefung der Tideelbe würde Transshipment-Verkehre dagegen eher reduzieren als steigern, weil Ladung, die bereits per Seeschiff weit ins Binnenland bis nach Hamburg transportiert wurde, zum Teil überflüssigerweise per Bahn oder LKW auch über weite Distanzen - zum Beispiel über die Alpenrepubliken hinaus bis nach Italien und nach Ost- und Südosteuropa - weiter transportiert wird bzw. zunehmend würde. Zur Eindämmung unnötiger Landverkehre sind Rahmenbedingungen notwendig, wonach Gütertransporte zunächst soweit wie möglich auf dem Seeweg und erst zuletzt über möglichst kurze Wege auf dem Landweg erfolgen. Die von Reedern bisher verfolgte und weiterhin angestrebte Reduzierung von Hafenanläufen in Europa mit großen Containerschiffen steht der notwendigen Verkehrsentflechtung entgegen: Eine Konzentration auf immer weniger

Haupthäfen führt zu unnötigen Verkehrszunahmen durch immer aufwändigere Verteilungssysteme.

Dem Nutzen für die wachsende Logistikbranche stehen immer größere Lasten für die Allgemeinheit hinsichtlich der Kosten und Beeinträchtigungen der Umwelt gegenüber. – Vonnöten ist hier eine Trendwende, denn nur auf diese Weise kann auch den Belangen des Klimaschutzes und der Biodiversität entsprochen werden.

Wesentliche Vorschläge dieser Studie zu Verkehrsvermeidung und nachhaltiger Entwicklung stehen im Einklang mit Zielvorgaben der EU sowie auch der Bundesregierung und konkretisieren diese. Zur Erreichung dieser Ziele ist eine Kostenanlastung der umweltbezogenen Kosten bei den jeweiligen Verkehrsträgern ebenso notwendig wie eine Streichung aller Subventionen. Durch ein Mautsystem, das Art und Ausmaß der Umweltbeeinträchtigungen der jeweiligen Verkehrsträger unter Berücksichtigung des Standes der Technik zur Vermeidung von Umweltbelastungen berücksichtigt, ließen sich angemessene Transportkosten erreichen. Die dadurch ansteigenden Transportkosten werden nicht nur zur Verkehrsvermeidung führen. Sie werden auch regionale Märkte und Arbeitsplätze gegenüber Billigprodukten von außen stützen, was vermutlich zu einer positiven Arbeitsplatzbilanz in den davon profitierenden Regionen in Deutschland und in der EU (gegenüber Billigimporten) aus Fernost führen wird. Die deutsche Exportwirtschaft wird von einer im Seeverkehr und auf EU-Ebene anzustrebenden, deutlichen Erhöhung der Transportpreise insgesamt voraussichtlich mehr Vor- als Nachteile haben, weil volumenmäßig wesentlich mehr Waren importiert als exportiert werden.

Schlagerworte: Seehäfen, nachhaltige Entwicklung

Abstract¹

Short Overview:

Chapter 1: As a consequence of globalisation and economic development, container handling is booming, in the seaports Hamburg and Bremerhaven too. Therefore the port capacities were and become enlarged. In continuing the growing port turnover a traffic breakdown of the hinterland linking is to be threatened. The planned program of enlargement results milliards of costs for the public authorities and impacts the environment. Aim of the work is to examine the main development and decision processes by showing the deficits. For this proposed solutions are developpt.

Chapter 2: Fife seaport projects were qualified accompanied since 2004 in the special authorising procedures, but by the surroundings of politics and lobby's too. The used evaluation criterions are from the sustainable development of the following-up process of RIO like the economic efficiency, employment, need of area, Biodiversity ... For the environmental criterions five EU-Environmental Directives are used.

¹ Thanksgiving for the translation-support of C. ZÖCKLER, "On Detail...".

Chapter 3: By the interdisciplinary description of the seaports of Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven and Cuxhaven, the essential economically, traffical, social and environmentally interests are valued approximate.

Chapter 4: In according to the during planning and authorising procedures shows several deficits. The main results are the different competences of the state, the countries or the communities, the lack of integrated planning procedures and the influence of lobby's; they are enforcement of the wished single projects. A main part of deciding and realising of infrastructure projects have the finances, tradionally financed by the public budgets. Because of the increasing private using, such us Container Terminals, the used financing practicals are controversial.

Chapter 5: The aim of a sustainable development of seaports can be reached primary by an integrated complete planning of the national port concept. By the result of chapter 3 and 4 a forced cooperation is necessary, but a changing of general framework of the authority's is important too. Both have the controversy by representatives of the lobby's and local politics of the seaports, preferring local or regional viewings regarding their project. This can be seen by the controversial planned projects of deepening the seaside gates to Hamburg and Bremerhaven, there are doubts if they needed.

Chapter 6: The EU gives information's for sustainable development of traffic for about 20 years, in the last time they exposed with integrated coastal zone management (ICZM) and sea ports. The EU support more cooperation and integrated concepts and attaches importance to environmental affairs too.

Chapter 7: By the results of this study the EU politics the author recommends for the sustainable development of seaports an integrated cross-plot in terms of a seaport concept. The base of this concept is the using of the strength or weakly of the seaports, the cooperation based on this. Important is a sustainable distribution of the streams of goods, beginning of the port stops of large container vessels going to using feederships (improvement of the short-sea-shipping) up to the necessary improvement of Modal Split and for the reducing of traffic on land. The remaining capacities should be first used before to build or enlarge infrastructure-projects. The remaining capacities of port and infrastructure could be used more effective by changing the tariff structure; the capacities therefore could be increased.

On Detail:

As a consequence of the development of German seaports, new channel dredging of the rivers Elbe and Weser, port extensions and a new deep water port in Wilhelmshaven (JadeWeserPort) are planned, in addition to the extension and construction of new roads connecting the hinterland. An integrative overall concept for seaport-related planning does yet not exist either for Germany or at EU level. Planning instruments such as the Federal Transport Infrastructure Plan, or regional planning, are not able to address this deficit appropriately. Instead site and state focused interests of stakeholders continue to dominate the planning process and prevent economically sensible overall planning as well as an early consideration of environmental concerns.

Using five examples of actual seaport projects, in the context of the container traffic along the North Sea coast, the necessity, usefulness and drawbacks of this development will be examined and assessed. In the result no sustainable development of the seaports were noticed. This applies at least to the scopes occupation of areas, Biodiversity, conservation of resources, climate protection and national debt. Defects are described from a public perspective and alternatives for long-term sustainable development are illustrated. Acknowledging the economic and transport development of the booming container traffic, environmentally

sustainable solutions are required to deal with the increase in container handling. In order to address these issues an integrated seaport concept is proposed, which involves all relevant stakeholders, and environmental issues by applying a strategic environmental impact assessment, according to the SUP EU guidelines.

A better cooperation between the German seaports in the North Sea area, within the framework of the seaport concept, could avoid the additional planned and controversial dredging of the river channels of the outer Weser and Elbe, without causing any damage to the economy or the labour market. The disadvantage of the seaport Hamburg, situated relatively far inland, with limited capacity for dredging the river channel any further, can be compensated economically and in terms of employment by cooperation with other seaports of Wilhelmshaven or Cuxhaven. They have the advantage of being situated next to the deep-water channel on the North Sea coast. Such a model “**German Container Terminal**” could enhance the competitiveness of German seaports over their western competitors. It could lead to considerable savings in public spending and benefits for the environment in contrast to the unnecessary parallel planning of today. The planned deepening of the outer Weser river channel and the simultaneously planned deep-water seaport JadeWeserPort in neighbouring Wilhelmshaven has the same investors and port users. Such double investment is unnecessary. If the users had to finance these publicly supported projects themselves, this double investment would hardly be realised.

In line with the EU White Paper on traffic development by 2001 transparency in costs and reduction in subsidies are requested when financing seaport infrastructure. At the same time it is recommended to balance the burden of costs towards the investor according to the costs-by-cause principle of. However, none of these important EU recommendations have been implemented to date.

The by this study proposed national seaport concept requires at the same time a considerable amount of coordination at EU level in order to avoid distortions in competition. It is therefore necessary to take steps at EU level to initiate a sustainable seaport development.

The EU Green Paper on Marine Policy published on 7. June 2006 articulates the objective of a sustainable development of seaports in concordance with this study. Furthermore, care should be taken that the development of marine shipping is in line with the conservation of the environment (restrictions according to EU legislation in respect to Natura 2000, the bird and habitat directive). In this respect there are a lot of deficits in Germany, because there have been violations against the FFH and Bird directive in almost all investigated seaport projects. In addition violations have been noted against EIA-, SUP and the water framework directive, questioning the approvability in principle, of both planned river channel-dredging projects of the Elbe and Weser, because there are alternatives in both cases. Applying the SUP directive correctly would have enabled the planning and realisation of seaport infrastructure to comply largely with the directive. This omission can be addressed by the seaport concept, announced by the federal minister for transport, if the Strategic Environmental Assessment is applied accordingly. However, details are not known.

Instead of the usual reactions to the ever-increasing desires of the transport industry, - especially the seaport economy, presenting ‘wish lists’ in full length, - suitable framework conditions should be elaborated, which guide the increase of traffic in an environmentally sustainable way. In setting priorities for publicly financed infrastructure measures and by placing more of the financial burden on the investor, the impact on public spending and the environment could be reduced. Instead, the increase in container handling at the sites, especially those supported by public funding, like Hamburg and Bremen, creates bottlenecks that can lead to a collapse in traffic.

Applying a national and later possibly a European seaport concept could avoid about 10-20% of inland transport in favour of sea routes: For the effective implementation of the sea bound transport of goods an increased handling of possibly larger components of transshipment container in seaports nearer the sea, like Wilhelmshaven or Cuxhaven is proposed. This way, smaller seaports can take a niche and distributing role.

A further deepening of the river channel of the tidal Elbe would rather reduce than enhance the trans shipment traffic, because goods that have been shipped inland as far as Hamburg, will be transported even further, partly unnecessarily and increasingly by train or lorry over long distances – e.g. into the Alps and beyond to Italy, East and South East Europe. In order to reduce unnecessary land traffic, framework conditions need to be set, encouraging the transport via sea as much as possible and allow land transport only for short distances. The applied and furthermore propagated reduction of port visits of container ships in Europe by the ship owners is in conflict with the necessary redistribution of traffic: A concentration to fewer and fewer main ports leads to an unnecessary increase in traffic managed by more and more sophisticated distribution systems.

The benefits for a growing logistics lobby are in contrast to an ever-increasing burden for the public in terms of costs and environmental impacts. – A reversal in trend is necessary, in order to pay tribute to the needs of climate and biodiversity.

Major proposals to avoid traffic and for a sustainable development in this study are in line with the targets of the EU and also the Federal Government of Germany and go in more detail. In achieving these targets it is necessary to fully burden the project developer with the environmental costs and cut all subsidies. A road-charge system that takes into account the type and extent of the environmental impact of each traffic project investor, taking the state of art into account in avoiding environmental impacts, could lead to adequate transport costs. The increasing costs will not just lead to less traffic. They will also support a regional market and employment and protect from cheap products from Far East, possibly creating a positive employment balance in those regions in Germany benefiting from such a system. The German export economy is likely to gain more advantages than disadvantages in the long term from a considerably increasing cost in transport at sea and in the EU, as in terms of volume more goods will be imported than exported.

keywords: Seaports, sustainable development

Inhaltsverzeichnis:

Zusammenfassung	III
Abstract	VI
Inhaltsverzeichnis	1
Abbildungen	4
Tabellen	6
Abkürzungen	7
1. Untersuchungsgegenstand und Zielsetzung	10
1.1 Rahmenbedingungen	10
1.2 Ziele	13
2. Untersuchungsmethode	16
2.1 Vorgehensweise.....	16
2.2 Untersuchungsparameter und Bewertungsmaßstäbe.....	17
3. Deutsche Nordseehäfen im Containerverkehr	21
3.1 Bedeutung und Entwicklung im internationalen Kontext.....	21
3.2 Seehafen Hamburg.....	27
3.2.1 Lage und Hafeninfrastruktur.....	27
3.2.2 Wirtschaftliche und verkehrsbezogene Bedeutung und Entwicklung.....	29
3.2.3 Soziale Belange.....	38
3.2.4 Umweltbelange.....	47
3.3 Seehafen Bremerhaven	57
3.3.1 Lage und Hafeninfrastruktur.....	57
3.3.2 Wirtschaftliche und verkehrsbezogene Bedeutung und Entwicklung.....	59
3.3.3 Soziale Belange.....	63
3.3.4 Umweltbelange.....	67
3.4 Seehafen Wilhelmshaven - geplanter JadeWeserPort	70
3.4.1 Lage und Hafeninfrastruktur.....	70
3.4.2 Wirtschaftliche und verkehrsbezogene Bedeutung und Entwicklung.....	71
3.4.3 Projekt JadeWeserPort.....	72
3.4.4 Soziale Belange.....	74
3.4.5 Umweltbelange.....	75
3.5 Seehafen Cuxhaven	78
3.5.1 Lage und Hafeninfrastruktur.....	78
3.5.2 Wirtschaftliche und verkehrsbezogene Bedeutung und Entwicklung.....	79
3.5.3 Soziale Belange.....	81
3.5.4 Umweltbelange.....	82
3.6 Wettbewerbsposition Hamburgs und Bremerhavens in der Nordrange.....	82

4. Beurteilung von Entscheidungsgrundlagen für Infrastrukturprojekte	85
4.1 Konkretisierung der Bewertungskriterien.....	85
4.2 Beurteilung der Planungspraxis.....	85
4.2.1 Bundesverkehrswegeplan.....	85
4.2.1.1 Anspruch.....	85
4.2.1.2 Wirklichkeit (Praxis).....	87
4.2.2 Strategische Umweltprüfung.....	95
4.2.3 Raumordnung.....	101
4.2.4 Integriertes Küstenzonenmanagement.....	103
4.3 Beurteilung der Genehmigungspraxis.....	104
4.3.1 Nationale Rechtsvorgaben.....	104
4.3.2 Rechtsvorgaben der EU.....	105
4.4 Finanzierungspraxis	111
4.4.1 Finanzierung Seehafeninfrastruktur – Grundsätzliche Bewertung.....	111
4.4.2 Hafenausgaben des Landes Hamburg	114
4.4.3 Hafenausgaben des Landes Bremen.....	115
4.4.4 Finanzierung JadeWeserPort	116
4.4.5 Finanzausgaben für die Bundeswasserstraßen Weser, Elbe und Jade.....	118
4.4.6 Nutzen-Kosten –Untersuchungen.....	119
5. Grundlagen einer nationalen Seehafenkonzeption	122
5.1 Ziele und Anforderungen.....	122
5.2 Nationale Seehafenkonzeption.....	124
5.2.1 Stand der Diskussion.....	124
5.2.2 Kooperation und Arbeitsteilung.....	125
5.2.3 Integrierte Gesamtplanung.....	127
5.2.4 Überwindung bestehender Hemmnisse.....	128
5.2.4.1 Hemmnisse zu Kooperation und Arbeitsteilung.....	128
5.2.4.2 Hemmnisse einer integrierten Gesamtplanung.....	130
5.3 Privatwirtschaftliche Verantwortung anstelle öffentlicher Subventionen.....	132
5.3.1 Finanzierung der Seehafeninfrastruktur.....	132
5.3.2 Rahmenbedingungen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.....	136
5.3.3 Ursache und Folgen kostengünstiger Seetransporte.....	139
5.3.4 Rolle der Reeder	142
5.4 Notwendige Fahrwassertiefen im Containerverkehr.....	147
5.4.1 Schiffsrößenentwicklung.....	147
5.4.2 Schiffstiefgänge.....	148
5.4.3 Schiffsauslastungen.....	150
5.4.4 Notwendigkeit weiterer Fahrwasservertiefung nach Hamburg und Bremen.....	152
5.5 Mögliche Folgen eines Ausbaverzichts von Unter- und Außenelbe.....	154
5.5.1 Ausbauunabhängige Entwicklungen.....	154
5.5.2 Reale Schiffstiefgänge.....	155
5.5.3 Auslastungen der Containerschiffe.....	156
5.5.4 Hypothetische und reale Ladungsverluste - Mögliche Arbeitplatzeffekte...157	
5.5.5 Bedeutung der Stantortvorteile Hamburgs.....	163
5.6 Abschätzung möglicher Folgen eines Ausbaverzichts der Außenweser.....	165

6. Verkehrs- und Umweltpolitik der EU – Umsetzungsdefizite.....	166
7. Schlussfolgerungen und Empfehlungen zur nachhaltigen Seehafenentwicklung....	171
7.1 Internationale Kooperation innerhalb der Europäischen Union.....	171
7.2 Nationale Seehafenkooperation.....	176
7.2.1 Seehafenkooperation als Alternative zum weiteren Fahrwasserausbau.....	176
7.2.2 Kooperation von Bremerhaven und Hamburg mit einem zukünftigen JadeWeserPort.....	179
7.2.3 Kooperation Hamburgs mit Cuxhaven als Leichterplatz großer Containerschiffe.....	182
7.3 Integriertes Gesamtkonzept zur Seehafenentwicklung.....	186
7.4 Nachhaltige Erweiterung notwendiger Verkehrskapazität.....	188
7.4.1 Grundsätze für eine nachhaltige Erweiterung der Verkehrskapazität.....	188
7.4.2 Erhöhung der Kapazitäten deutscher Containerterminals.....	189
7.5 Verbesserungsbedarf der Verkehrsträger zu mehr Nachhaltigkeit.....	192
7.5.1 Bessere Ladungsverteilung im globalen Containerverkehr.....	192
7.5.2 Defizite und nachhaltige Entwicklung des Modal Split.....	195
7.5.2.1 LKW-Güterverkehre.....	195
7.5.2.2 Bahngüterverkehre.....	197
7.5.2.3 Güterverkehre per Binnenschiff.....	200
7.5.3 Umweltbelastungen durch Seeverkehr reduzieren.....	200
7.6 Verursacherbezogene Kostenanlastung	202
Literatur / Quellen.....	206
Gespräche.....	233
Anhang.....	235
<u>Anhang 1</u> : Entwicklung der hafenbezogenen Arbeitsplätze in Rotterdam.....	236
<u>Anhang 2</u> : Entscheidungsprozess zum Ausbau von Unter- und Außenelbe.....	237
- <i>Chronologie der Ereignisse</i>	
<u>Anhang 3</u> : Tatsächliche Tiefgänge der Containerschiffe auf der Unterelbe 2007.....	239
und Containerumschlag	
<u>Anhang 4</u> : Auszug aus dem „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ des BMVBS....	265/266

Abbildungen

<u>Abbildung 1</u> : Magisches Dreieck der Nachhaltigkeit.....	18
<u>Abbildung 2</u> : Überblick über die deutschen Seehandelshäfen.....	21
<u>Abbildung 3</u> : Prognostizierter Containerumschlag in der Nordrange.....	23
<u>Abbildung 4</u> : Entwicklung der Marktanteile im Containerverkehr in der Hamburg- Antwerpen-Range.....	24
<u>Abbildung 5</u> : Prognose der Umschlagsentwicklung ausgewählter Nordrangehäfen.....	25
<u>Abbildung 6</u> : Hamburger Hafen 2004 – umschlagsbezogene Flächenverteilung.....	28
<u>Abbildung 7</u> : Die 10 wichtigsten Handelspartner (Länder) des Hamburger Hafens 2007.....	30
<u>Abbildung 8</u> : Hauptmärkte für den Hamburger Hafen im Containerverkehr in Europa	31
<u>Abbildung 9</u> : Hamburger „Modal-Split“ im Containerhinterlandverkehr 2006.....	31
<u>Abbildung 10</u> : Straßeninfrastruktur - Ausbaubedarf gemäß Hamburger Handelskammer.....	33
<u>Abbildung 11</u> : Entwicklungsprognosen für den Containerumschlag in 1.000 TEU.....	35
<u>Abbildung 12</u> : Heutige und geplante Terminalkapazitäten für den Containerumschlag.....	35
<u>Abbildung 13</u> : Angaben zur Beschäftigungswirkung des Hamburger Hafens durch die Vorhabensträger einer weiteren Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe.....	42
<u>Abbildung 14</u> : Deiche an der Unterelbe.....	45
<u>Abbildung 15</u> : Veränderungen des Tidenhubs im Bereich der Tideelbe 1843 bis 2003.....	46
<u>Abbildung 16</u> : Längsschnitt durch die Elbesohle im Bereich der geplanten Elbvertiefung.....	49
<u>Abbildung 17</u> : Zerstörung naturnaher Uferbereiche durch Steinschüttungen an der Unterelbe/Ostemündung.....	50
<u>Abbildung 18</u> : Containerschiff auf der Unterelbe / Ostemündung mit Uferverbau.....	51
<u>Abbildung 19</u> : Baggermengenanstieg in Hamburg seit 2000.....	52
<u>Abbildung 20</u> : Erhöhung der Sauerstoffdefizite während und nach der letzten..... Vertiefung von Unter- und Außenelbe	54
<u>Abbildung 21</u> : Ausschnitt aus Hafenplan Bremerhaven.....	57
<u>Abbildung 22</u> : Blick auf die Hafenanlagen von Bremerhaven nach Norden, CT IV im Bau..	58

<u>Abbildung 23</u> : Infrastrukturprojekte für Bremen/Bremerhaven	62
<u>Abbildung 24</u> : Baustelle CT IV – Juli 2005.....	67
<u>Abbildung 25</u> : Uferverbau der Außenweser bei Wremen.....	69
<u>Abbildung 26</u> : Planung JadeWeserPort in Wilhelmshaven.....	73
<u>Abbildung 27</u> : Hafenanlagen von Cuxhaven an der Elbmündung.....	78
<u>Abbildung 28</u> : Seehafenumschlag in Cuxhaven 1971 bis 2004.....	79
<u>Abbildung 29</u> : Liniendienste von Cuxhaven	80
<u>Abbildung 30</u> : Zukunftsvision von Cuxport zur Cuxhavener Hafenentwicklung.....	81
<u>Abbildung 31</u> : Umweltrisiko-Bewertung mit FFH-Verträglichkeits-Einschätzung.....	89
<u>Abbildung 32</u> : Verlauf der geplanten A 22 (Küstenautobahn).....	90
<u>Abbildung 33</u> : Jade-Weser-Region als eine Hafenregion.....	100
<u>Abbildung 34</u> : Verkehrsinvestitionen des Bundes 2008.....	133
<u>Abbildung 35</u> : Containerliniendienst von Ostasien nach Bremerhaven.....	145
<u>Abbildung 36</u> : Containerliniendienst von Ostasien nach Hamburg.....	145
<u>Abbildung 37</u> : Entwicklung TEU leer in Prozent (HH Ab) 1990-2007.....	149
<u>Abbildung 38</u> : Entwicklung TEU Bruttogewicht (HH An/Ab) 1990-2007.....	151
<u>Abbildung 39</u> : Kostenaufteilung in der Transportkette.....	162
<u>Abbildung 40</u> : Korridore für Meeresautobahnen in Europa	174
<u>Abbildung 41</u> : Hinterlandanbindungen der Bremischen Häfen	176
<u>Abbildung 42</u> : Transshipment via Hafen Hamburg 2003.....	180
<u>Abbildung 43</u> : Vergleichende Energiebilanz verschiedener Güterverkehrsträger.....	196
<u>Abbildung 44</u> : Intensität von Verkehrsstörungen für Lkw auf norddeutschen Autobahnen im Jahr 2005.....	196

Tabellen

<u>Tabelle 1</u> : Seegüterumschlag in Nordrangehäfen von 2000 bis 2007 in 1000 t.....	21
<u>Tabelle 2</u> : Die 10 wichtigsten Containerhäfen weltweit.....	23
<u>Tabelle 3</u> : Wasserstände und zulässige Schiffstiefgänge im Hamburger Hafen.....	27
<u>Tabelle 4</u> : Bestehende Containerterminals – heutige und geplante Umschlagskapazitäten...	28
<u>Tabelle 5</u> : Güterumschlag im Hamburger Hafen.....	29
<u>Tabelle 6</u> : Containerumschlag Hamburg von 2000 bis 2007 in TEU.....	29
<u>Tabelle 7</u> : Entwicklung von Arbeitsplätzen und Containerumschlag bei der HHLA.....	40
<u>Tabelle 8</u> : PLANCO-Abschätzung der vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten.....	41
<u>Tabelle 9</u> : Bisherige und geplante Vertiefungen der Tideelbe.....	47
<u>Tabelle 10</u> : Seegüterumschlag in Bremen/Bremerhaven 1990 bis 2007.....	59
<u>Tabelle 11</u> : Kontinentale Verteilung der in Bremen/Bremerhaven umgeschlagenen Güter....	59
<u>Tabelle 12</u> : Beschäftigung durch Container-Terminal Bremerhaven in Bremen.....	64
<u>Tabelle 13</u> : Hafentarbeiter in Bremen-Stadt und Bremerhaven am 31.12.2004.....	65
<u>Tabelle 14</u> : Zum 31.12. eines Jahres betrug die Anzahl der Hafentarbeiter.....	65
<u>Tabelle 15</u> : Zum 31.12. eines Jahres betrug die Anzahl der DC-Arbeiter.....	66
<u>Tabelle 16</u> : Seewärtiger Güterumschlag in Wilhelmshaven 2005 nach Güterarten..... (in 1.000 t)	71
<u>Tabelle 17</u> : Ranking der Attraktivität von Containerhäfen.....	83
<u>Tabelle 18</u> : Entwicklung des Containerumschlags in TEU innerhalb der Nordrange.....	83
<u>Tabelle 19</u> : Beeinträchtigung von Schutz- und Erhaltungszielen der Natura 2000 und IBA-Gebiete an Unter und Außenelbe durch die Baumaßnahmen.....	88
<u>Tabelle 20</u> : „Y-Trasse“ – Eine Weiterentwicklung der Seehafenhinterlandverkehre ?.....	93
<u>Tabelle 21</u> : Zusammenfassende Darstellung von Verstößen gegen EU-Umweltrichtlinien..	106
<u>Tabelle 22</u> : Ausnahmeprüfung gemäß FFH-RL und WRRL.....	110
<u>Tabelle 23</u> : Hafentarbeiter in Bremen.....	115
<u>Tabelle 24</u> : Zusammensetzung der bremischen Hafentarbeiter.....	116

<u>Tabelle 25</u> : Öffentliche Ausgaben für die drei zukünftigen großen Containerhäfen.....	118
<u>Tabelle 26</u> : Seehafenbezogene Umschlagsgebühren pro Container in US \$.....	139
<u>Tabelle 27</u> : Die größten Containerschiffsflotten je nach Reedereisitz.....	143
<u>Tabelle 28</u> : Die weltweit größten Containerreedereien.....	143

Abkürzungen²

Abb.: Abbildung

ARGE: Arbeitsgemeinschaft

BAW: Bundesanstalt für Wasserbau

BfN: Bundesamt für Naturschutz

BfG: Bundesanstalt für Gewässerkunde

BGH: Bundesgerichtshof

BImSchG: Bundesimmissionsschutzgesetz

BLG: Bremer Lagerhaus Gesellschaft

BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

BMVBW: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

BMU: Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

BMWi: Bundesminister für Wirtschaft

BNatSchG: Bundesnaturschutzgesetz

BRZ: BruttoRaumZahl

BSH: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

BUND: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

BVerwG: Bundesverwaltungsgericht

BVWP: Bundesverkehrswegeplan

² Nur Abkürzungen, die womöglich nicht jedem/r geläufig sind.

CT: ContainerTerminal

dB(A): Dezibel Ampère, bewerteter Schalldruckpegel

DeGeNEU: Deutsche Gesellschaft für Nachhaltige Entwicklung und Umweltvorsorge

DIHK: Deutsche Industrie- und Handelskammer

DVZ: Deutsche Verkehrs Zeitung

EEB: Européen Environnemental Bureau

ESPO: Européen Seeports Organisation

EU: Europäische Union

FFH-RL: Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU

FFH-VP: Verträglichkeitsprüfung gemäß FFH-RL

GVO: Gebietsverordnung

ha: Hektar

HH: Hamburg

HHLA: Hamburger Lagerhaus AG

HPA: Hamburg Port Authority

HVB: HypoVereinsbank

IBP: Ingenieurgesellschaft mbH für Bauplanungen-Beratende Ingenieure- Oldenburg.

IHK: Industrie- und Handelskammer

IMO: International Maritime Organisation

JWP: JadeWeserPort

km: Kilometer

KN: KartenNull

LROP: Landesraumordnungsprogramm

MTnw : Mittleres Tideniedrigwasser

Nds.: Niedersachsen

NKU: Nutzen-Kosten-Untersuchung

NKV: Nutzen-Kosten-Verhältnis

NN: Normal Null

NWG: Niedersächsisches Wassergesetz

OSC: Ocean Shipping Consultands Ltd.

SKN: SeeKartenNull

SUP: Strategische Umweltprüfung

Tab.: Tabelle

TEU: Twenty Feet Equivalent Unit (= Standardcontainer)

tdw oder dwt: tons dead weight

TZ: Textziffer

UBA: Umweltbundesamt

UVP: Umweltverträglichkeitsprüfung

VDR: Verband deutscher Reeder

VS-RL: Vogelschutzrichtlinie der EU

WasStrG: Wasserstraßengesetz des Bundes

WBGU: Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen

WHG: Wasserhaushaltsgesetz

WRRL: Wasserrahmenrichtlinie der EU

WSD: Wasser- und Schifffahrtsdirektion

WSV: (Bundes)Wasserstraßenverwaltung

ZDS : Zentralverband der deutschen Seeverkehrsbetriebe

1. Untersuchungsgegenstand und Zielsetzung

1.1 Rahmenbedingungen

Im Zuge einer fortschreitenden Globalisierung haben die Güterverkehre insbesondere von Containern immer weiter zugenommen. Dabei sind die **Seehäfen** wichtige **Schnittstellen des globalen Güterverkehrs**. Interkontinental wurden etwa 95%, innereuropäisch rd. 60% der Güter mit Seeschiffen befördert (HYPOVEREINSBANK Februar 2008: 2). Die deutschen „Global Player“ Hamburg und Bremerhaven hatten über Jahre hohe Umschlagszuwächse mit jährlich zweistelligen prozentualen Steigerungsraten im Containerverkehr, die erst im Herbst 2008 im Zuge der abflauenden Weltwirtschaft gebremst wurden. Folgen dieser Entwicklung waren **Kapazitätsengpässe** und **Milliardeninvestitionen** für den Ausbau von Seehäfen, ihrer seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen. Zunehmende Verkehrs- und Umweltprobleme waren Kehrseiten dieser Entwicklung. Folge des massiv geplanten Infrastrukturausbaus sind neben dem immensen Flächenbedarf insbesondere die negativen Auswirkungen auf Klima- und Artenschutz sowie das Wohnumfeld des Menschen im Bereich der Hauptverkehrsströme.

Neben ihrer Wertschöpfung wird der Umschlagsentwicklung der Seehäfen von Vertretern aus Hafenwirtschaft und Küstenländern ein großer Zuwachs an **Arbeitsplätzen** zugeschrieben, ein Argument, das bisher anscheinend ohne Überprüfung auf Stimmigkeit Eingang in politische Entscheidungen gefunden hat. Das Arbeitsplatzargument ist nach wie vor wesentliche Grundlage für öffentliche Investitionsentscheidungen. Deshalb verweisen die Nutznießer staatlicher Infrastrukturinvestitionen immer wieder auf angeblich hohe Beschäftigungswirkungen, auch wenn diese nur selten valide nachgewiesen werden. Nachvollziehbare Untersuchungen oder Nachweise zu angenommenen Arbeitplatzeffekten der Projekte fehlen. Aufgrund zunehmender Automatisierung bzw. Containerisierung in den letzten 15-20 Jahren ist zweifelhaft, inwieweit die Seehäfen eine „Jobmaschine“ sind, wie das von Branchenvertretern immer wieder behauptet wird.

Der mittlerweile dominierende **Containerverkehr** wurde von deutschen Seehäfen bisher zu etwa 97% von Hamburg und den Bremischen Häfen (vor allem Bremerhaven) abgewickelt (BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR 2007: 2), was die Vormachtstellung dieser beiden Hafenstandorte unter allen deutschen Seehäfen deutlich macht. Die anderen deutschen Seehäfen spiel(t)en dabei allenfalls im untergeordneten Feederverkehr³ eine vergleichsweise bescheidene Rolle. Konkurrenten von Hamburg und Bremerhaven beim globalen Containerverkehr sind insbesondere die westlich gelegenen Großhäfen Rotterdam und Antwerpen, die aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung der „Rheinschiene“⁴ einen wesentlichen Teil des deutschen Außenhandels bewältigen.

Vertreter der beiden führenden deutschen Häfen **Hamburg** und **Bremen/Bremerhaven** betonen trotz zahlreicher nationaler wie auch internationaler Konkurrenten immer wieder ihre tragende Rolle für die deutsche Exportwirtschaft (vgl. GEDASCHKO⁵ 29. November 2008). Allerdings findet ein Großteil der deutschen Ex- und Importe auch über niederländische oder belgische Seehäfen statt, was offensichtlich kein Nachteil für die deutsche Volkswirtschaft ist⁶ und die Rolle des Hamburger Hafens für die deutsche Exportwirtschaft relativiert. Im

³ Die i. d. R. kleineren Feederschiffe verteilen die Ladung von zumeist großen Seeschiffen und Seehäfen auf andere Hafenstandorte und fungieren auch als Zulieferer.

⁴ Wirtschaftszentren entlang des Rheins und seiner schiffbaren Nebenflüsse, z. B. des Ruhrgebiets, Rhein-/Main-Gebiets und von Baden-Württemberg.

⁵ Hamburger Wirtschaftssenator.

⁶ Waren suchen sich immer ihren Weg, so dass es unwesentlich ist, über welchen Seehafen unsere Güter importiert oder exportiert werden, solange Preis, Service und Zuverlässigkeit stimmen.

internationalen Konkurrenzkampf nahmen die **Marktanteile** von Hamburg und Bremen seit Jahren im Containerverkehr zu Lasten ihrer westlichen Mitbewerber zu (vgl. Abb. 4, S. 24), wobei Bremerhaven bei anhaltendem Wachstum bereits in wenigen Jahren an seine Kapazitätsgrenze stoßen wird (vgl. Kap. 3.2.1). Das Land Bremen beteiligt sich mit seinen Hafenbetreibern offensichtlich aus diesem Grund am Bau des JadeWeserPorts im benachbarten Wilhelmshaven.

Im Zuge der globalen Wirtschaftsentwicklung, der internationalen und auch nationalen **Seehafenkonkurrenz** erreichten die umgeschlagenen Güter seit Jahren vor allem in Hamburg und Bremerhaven hohe Wachstumsraten. Dadurch hat sich die Verkehrsproblematik beider Metropolregionen immer weiter verschärft: Die Kapazitätsengpässe im Terminalbereich wurden und werden durch massive Ausbauprogramme immer wieder entschärft, sie betreffen in zunehmendem Maße aber auch den Straßen- und Bahngüterverkehr. Die Kapazitäten der Hinterlandanbindungen konnten mit den hohen Wachstumsraten der Seehäfen nicht schritthalten, so dass hier von der Logistikbranche und den Landesregierungen von Hamburg und Bremen milliardenschwere Ausbauprogramme mit beschleunigter Umsetzung gefordert werden. Von den derzeitig insgesamt **geplanten Investitionen von 12,3 Milliarden €** zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen sollen der Bund 5,1 Mrd. € und die Länder 4,3 Mrd. Euro tragen. Die restlichen 3,2 Mrd. € will die Hafenwirtschaft zur Erweiterung bzw. Modernisierung ihrer Umschlagsanlagen selbst aufwenden (www.verkehrsrundschau.de, 5. Dezember 2006).

Die frühzeitige **Schiffsgrößenzunahme** für Massenguttransporte zur Steigerung von Transportleistung und Reduzierung der Kosten hat längst auch den Bereich der Containertransporte erfasst⁷. Das hat dazu geführt, dass Seetransporte trotz gestiegener Energiepreise bezogen auf die transportierte Gütereinheit immer billiger geworden sind. Niedrige Transportpreise und Produktionsverlagerungen in Niedriglohnländer bedingen einander und sind Ausdruck einer Globalisierung, die nicht nur Gewinner, sondern auch Verlierer hat: Neben Arbeitsplatzverlusten an traditionellen Produktionsstandorten wie in Deutschland und EU-Nachbarländern hat die Schiffsgrößenentwicklung den Druck auf kostspielige Anpassungen der hafenbezogenen Infrastrukturen erhöht.

Die seehafenbezogenen **Auswirkungen auf die Umwelt** sollen in dieser Arbeit näher betrachtet werden:

Die **Seeschifffahrt** ist hinsichtlich der Menge an beförderten Gütern oder Personen weniger umweltbelastend als andere Verkehrsträger. Dabei dürfen allerdings folgende Umweltprobleme der Seeschifffahrt nicht ausgeblendet werden:

- **Schiffssicherheit** : Besonders in den Blick der Öffentlichkeit geraten Schiffsunfälle, die etwa bei Öl- oder Chemietankern schnell zu verheerenden ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Folgen bei den hiervon betroffenen Naturwerten und Menschen führen können. So kann bereits ein schweres Tankerunglück im Bereich der Wattenmeer-Nationalparke zu weit reichenden Schäden für viele Jahre führen.
- **Emissionsbelastungen**: In der Seeschifffahrt wird mit Bunkeröl nach wie vor vorwiegend ein „billiger“ Brennstoff eingesetzt. Von regionalen Ausnahmen abgesehen, existieren hier keine Emissionsvorschriften, so dass Mensch und Umwelt in unnötigem Umfang von Schiffsemissionen belastet werden: In Hafenstädten wie Lübeck/Travemünde übertrifft die Luftschadstoffbelastung der Seeschifffahrt bereits den Anteil der vom KfZ-Verkehr erzeugten Belastungen (vgl. BAHLKE 2004).

⁷ Begrenzt wurde und wird diese Entwicklung insbesondere von begrenzten Fahrwassertiefen der Seehäfen und ihrer Zufahrten.

- Die stetig **zunehmenden Ausbau-, Vertiefungs- und Unterhaltungsmaßnahmen der Seehäfen** haben - beispielsweise aufgrund einer Lage an ökologisch besonders empfindlichen Ästuaren - weltweit zu großen ökologischen Belastungen geführt.

Zur Schiffssicherheit und Schiffsemissionen gibt es bereits etliche Untersuchungen (vgl. z. B. BMT MURAY FENTON EDON LIDDIARD VINCE LIMITED August 2000; EUROPEAN ENVIRONMENTAL BUREAU et. al. November 2004; FORSCHUNGSSTELLE FÜR DIE SEESCHIFF-FAHRT, Institut an der Fachhochschule Hamburg; GAUSS, Juli und November 1999; JENISCHL 2004, SENCKENBERG INSTITUT).

Dagegen gibt es zu den Ausbau-, Vertiefungs- und Unterhaltungsmaßnahmen der Seehäfen abgesehen von projektbezogenen Einzeldarstellungen in Deutschland noch keine **fachübergreifende Gesamtbetrachtung** unter Nachhaltigkeitskriterien. Ein aktuelles Forschungsvorhaben zum Thema „*Die deutsche Hafenentwicklung an der Nord- und Ostseeküste und ihr raumordnerischer Handlungsbedarf*“ (vgl. BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG 26. Juni 2007) ist noch nicht abgeschlossen. Gemäß Ausschreibungstext sollen Verkehrs- und Hafenentwicklung im Küstenraum im Kontext unterschiedlicher Interessen auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten prozessorientiert, d. h. unter Beteiligung wesentlicher Akteure untersucht werden:

„Ziel der Untersuchung ist es, den raumordnerischen Handlungsbedarf aufzudecken und in einem IKZM-Prozess zu formulieren“.

Dabei sind folgende „Schwerpunktfragen (...) in den IKZM-Prozess einzubeziehen:

„- Wie können wir aus der Perspektive einer nachhaltigen Raumentwicklungspolitik die Herausforderungen der steigenden Gütermengen aufnehmen?

- Welche Strategien und Handlungsempfehlungen entstehen aus dem IKZM-Prozess?

- Welchen planerischen Koordinierungsbedarf gibt es zwischen den deutschen Häfen und was kann eine grenzüberschreitende räumliche Planung zur Sicherung und nachhaltigen Weiterentwicklung beitragen?

- Welchen Beitrag kann die Raumordnung zur raumverträglichen An- und Abfuhr der Güterströme leisten?

- Wie kann die Weiterentwicklung der Hinterlandanbindungen der deutschen Häfen raumverträglich unterstützt werden?“ (ebenda).

Gemäß vorgegebenem Zeitplan aus der Ausschreibung im Juni 2007 ist die Ergebnispräsentation des Forschungsprojektes für den 1. August 2009 vorgesehen (ebenda).

In fast allen wichtigen Seehäfen bestehen Ausbauplanungen bzw. werden bereits umgesetzt. Diese sind sehr kostspielig und werden in der Regel größtenteils nach wie vor als öffentliche Infrastruktur aus Steuermitteln finanziert. Auch wenn die Seehäfen zu den Globalisierungsgewinnern gehören und steigende Umschlags- und Transportkapazitäten gefragt sind, **bergen unkoordinierte Parallelplanungen die Gefahr unnötiger Doppelinvestitionen, von Überkapazitäten und hoher Umweltbelastungen.**

Ob die seehafenbezogenen Infrastrukturinvestitionen alle sinnvoll und notwendig sind, gilt als klärungsbedürftig: „*In Anbetracht dieser zahlreichen, gleichzeitig und nebeneinander beabsichtigten Großvorhaben tauchen Fragen nach der Zweckmäßigkeit, der Umweltverträglichkeit und der gesamtwirtschaftlichen Effizienz dieser Vorhaben im Einzelnen, aber mehr noch in ihrer Gesamtheit, bezogen auf die Nordseeregion auf*“ (PROGTRANS & PROGNOSE 15. Juni 2006: 1).

Die Entwicklungs- und Ausbauvorhaben zur nationalen und internationalen Seehafenentwicklung laufen bisher weitgehend unkoordiniert und damit konzeptionslos. Eine Gesamtplanung in Form eines Seehafenkonzeptes gibt es bislang weder national⁸ für

⁸ Stand bei Redaktionsschluss im Dezember 2008.

Deutschland, noch international für die EU. - Im Bundesverkehrsministerium wird an einer **nationalen Hafenkonzepktion** gearbeitet, welche alle nationalen Seehäfen und Binnenhäfen umfassen soll (HENNERKES / BMVBS 23. November 2006 und 29. August 2007 mündlich).

Inwieweit die massiven Ausbaumaßnahmen der Seehäfen, ihrer seewärtigen und landseitigen Zufahrten zu einem hohem **Verbrauch von Umweltressourcen** führen und sich ggf. durch jedes Projekt kumulativ immer weiter vergrößern, ist Untersuchungsgegenstand. Probleme wie

- steigende Flächeninanspruchnahme,
- zunehmender Tidenhub,
- deutliche Zu- bzw. Abnahme von Strömungsgeschwindigkeiten,
- nachteilige Veränderungen ökologischer, hydrologischer und morphologischer Parameter,
- nachteilige Veränderungen betroffener Ökosysteme

an der Nordseeküste, insbesondere im Bereich der beiden großen Tideflüsse Elbe und Weser, werden einer näheren Betrachtung und umweltrechtlichen Bewertung unterzogen.

Durch Fokussierung auf immer weniger Großhäfen entstehen an Land **Verkehrsempässe**, die immer schwerer in den Griff zu bekommen sind (Beispiel: Rotterdam, Hamburg, Bremen/Bremerhaven). Auch hier fehlen unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten bisher fachübergreifende, ausreichend detaillierte Analysen mit Vorschlägen zur notwendigen Lösung oder Minimierung der Verkehrsprobleme und Umweltbelastungen.

Im Konsultationsprozess zur **EU-Hafenpolitik** 2006/2007 wurde das Problem einer nachhaltigen Entwicklung der Hafenskapazitäten in Verbindung mit den Zielen des Umweltschutzes von der KOMMISSION bereits mit entsprechendem Handlungsbedarf erkannt. Nach den Konsultationsprozessen zum **Grünbuch Meeresschutz**, zum **IKZM** und zum „Short Sea Shipping“ hat die KOMMISSION sich nun u. a. der häufig beklagten Probleme zwischen der Entwicklung von Seehäfen und Natura 2000 Gebieten angenommen: Der im Februar 2008 verabschiedete Arbeitsplan der Generaldirektion Umwelt für 2008 sieht die Erarbeitung eines „technisches Leitliniendokuments“ zu den Ästuaren insbesondere für Seehäfen vor. Dabei soll es insbesondere um bisherige Erfahrungen und eine gute Praxis gehen. Mit dem Ergebnis der hierzu eingesetzten Arbeitsgruppe der KOMMISSION ist 2009 zu rechnen.

1.2 Ziele

Ziel und im Vordergrund der Untersuchung steht die Frage, ob bzw. inwieweit eine Umsetzung politisch vorgegebener **Ziele einer nachhaltigen Entwicklung** (vgl. Kap. 2.2, S. 16f) bei den fünf untersuchten Seehafenprojekten gelungen ist und was ggf. hierfür erforderlich ist. Die Vielzahl von Infrastrukturprojekten in einer unter europäischem oder gar globalem Blickwinkel relativ kleinen Küstenregion in der Deutschen Bucht macht deutlich, dass eine **integrative Gesamtbetrachtung** bei Planung, Entwicklung und Ausbau sinnvoll, wenn nicht gar notwendig ist. Der SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) hatte bereits in seinem Verkehrs-Sondergutachten ebenfalls eine integrierte Gesamtplanung ange-mahnt (vgl. SRU 2005: 129, TZ 213). Untersuchungsgegenstand des SRU war seinerzeit der Straßenverkehr, so dass eine ergänzende Betrachtung von Bundeswasserstraßen im Küstenbereich sinnvoll erscheint. Ziel der vorliegenden Studie ist neben der Erarbeitung fachwissen-

schaftlicher Grundlagen die Entwicklung von Lösungsvorschlägen für eine integrierte Gesamtplanung zur nachhaltigen Seehafenentwicklung.

Vom BMVBS wurde die Vorlage eines „Nationalen Hafenkonzpts“ bereits wiederholt angekündigt⁹, so etwa von Bundesverkehrsminister TIEFENSEE am 21. Februar 2008: „Wir brauchen ein einheitliches Hafenkonzpt - nicht den Konkurrenzkampf der Länder“ (www.heimatspiegel.de/news, Einsicht 22.02.2008). Eine Realisierung dieses Vorhabens hat sich verzögert und ist für 2009 vorgesehen¹⁰.

Eine zukunftsweisende **Seehafenkonzption sollte sich an den Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung orientieren**. Für dieses Ziel sind fachwissenschaftliche Grundlagen sinnvoll, die mit in die Entscheidungen einzelner Maßnahmen und Projekte einfließen sollten. Dafür werden mit dieser Arbeit gezielt folgenden Forschungsfragen unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten untersucht:

- 1) Grundlagen:
 - Welche verkehrswirtschaftliche Bedeutung und Entwicklung haben die großen deutschen Containerhäfen an der Nordsee?
 - Welche Arbeitsplatzwirkungen sind hier erkennbar?
 - Welche Umweltprobleme entstehen?
- 2) Planungs- und Genehmigungspraxis seehafenbezogener Infrastrukturprojekte:
 - Welche Rolle haben Planungsinstrumente wie Bundesverkehrswegeplan und Raumordnung?
 - Inwieweit wurde den Umweltrichtlinien der EU zu SUP, UVP, Vogelschutz, FFH und Wasserhaushalt (WRRL) Rechnung getragen?
 - Welche Konsequenzen sind hieraus für die Genehmigungsfähigkeit der Projekte zu ziehen?
- 3) Untersuchung und Bewertung der Finanzierungspraxis:
 - Wird dem Gebot einer sparsamen Haushaltsführung entsprochen?
 - Wurden öffentlich finanzierte Infrastrukturprojekte einer angemessenen Nutzen-Kosten-Betrachtung unterzogen?
- 4) Entwicklung von Vorschlägen zur Lösung bestehender Probleme zur Schonung umweltbezogener und monetärer Ressourcen (Alternativen) durch sinnvolle Hafenkooperation (integrierte Seehafenkonzption).

Die Forschungsergebnisse sollen zeitnah sowohl in projektbezogene wie auch übergeordnete Planungen fließen. Sie können z. B. in folgenden Bereichen von Nutzen sein:

- A) Strategische Umweltprüfung (SUP) für Verkehrswegeplanungen des Bundes gemäß § 19b UVP-Gesetz.
- B) Konfliktlösung bei laufenden Seehafenprojekten und Planfeststellungsverfahren.
- C) Beitrag zur Nationalen Hafenkonzption.
- D) Nationale und regionale Politikberatung im Bereich der Verkehrs- und Seehafenentwicklung.
- E) Beteiligung an Diskussionen und Eingaben zu EU-Politiken bei den Themen
 - Natura-2000,

⁹ (ehem.) Staatssekretär HENNERKES / BMVBS am 23. November 2006 und am 29. August 2007 mündlich; s. Gesprächsverzeichnis.

¹⁰ WEHRMANN/ BMVBS, 4. September 2008 mündlich, s. Gesprächsverzeichnis.

- Meeresschutz,
- IKZM,
- Hafen- und Verkehrsentwicklung (vgl. z. B Mitteilung der KOMMISSION „über eine europäische Hafenpolitik“ v. 18. Oktober 2007).

Aufgrund des im Zuge der Globalisierung immer weiter **zunehmenden Güterverkehrs** werden sich die heutigen Umweltprobleme voraussichtlich immer weiter verschärfen. Der Seehafen hinterlandverkehr wird sich Prognosen zufolge voraussichtlich mehr als verdoppeln (PLANCO CONSULTING 2007). Wesentlich ist deshalb, das Ausmaß der Probleme über geeignete Lösungen so weit wie möglich zu begrenzen. Für 2005 wird beispielsweise der Anteil der CO₂-Emissionen des Güterverkehrs an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs auf 34% geschätzt, Prognosen gehen hier davon aus, dass dieser Anteil im Jahr 2030 voraussichtlich bei 40% liegen wird (ebenda). Somit besteht erheblicher **Handlungsbedarf für geeignete Vermeidungskonzepte**. Und das gilt nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch für den Schutz von Biodiversität und Wohnumfeld des Menschen und seine Gesundheit.

Das erklärte Ziel des BUNDESMINISTERS FÜR UMWELT ist hierzu ebenso klar wie ambitioniert: *„Die zentrale Aufgabe einer nachhaltigen Verkehrspolitik besteht darin, die gesellschaftlich notwendige Mobilität möglichst umweltverträglich zu gestalten. Eine besondere Herausforderung liegt dabei in der Bewältigung stetig wachsender Verkehrsmengen“* (www.bmu.de, Einsicht 7.11.2008).

Da es sich bei den hier maßgeblichen Verkehrswegen zu den Seehäfen durchweg um Bundesverkehrswege handelt, sind folgende verkehrspolitische Ziele aus der Bundesverkehrswegeplanung als (Bewertungs-)Maßstab mit heranzuziehen:

- *„Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität,*
- *Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,*
- *Förderung nachhaltiger Raum und Siedlungsstrukturen,*
- *Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,*
- *Verbesserung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer und Allgemeinheit,*
- *Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen,*
- *Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem von CO₂),*
- *Förderung der Europäischen Integration“*

(BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN 2003).

Diese verkehrspolitischen Ziele und Bewertungsmaßstäbe sind gemäß BMVBS auch für die Bewertung *„konkurrierender Vorhaben“* (ebenda) heranzuziehen, also auch für den Bereich der seehafenbezogenen Infrastruktur. - Eine weitergehende Darstellung seehafenbezogener Ziele im vorgenannten Sinne erfolgt in Kapitel 5.1.

2. Untersuchungsmethode

2.1 Vorgehensweise

Seit 2004 wurden jeweils aus aktuellem Anlass und aufgrund ihrer tatsächlichen oder möglichen Bedeutung für den globalen Containerverkehr fünf Seehafenprojekte an der deutschen Nordseeküste in laufenden Planfeststellungsverfahren prozessbegleitend beobachtet und die für diese Arbeit wesentlichen verfügbaren Planfeststellungsunterlagen und zusätzlichen Informationen ausgewertet:

1. Bau eines Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven (JadeWeserPort)¹¹,
2. Bau einer hafenbezogenen Wendestelle bei Bremerhaven,
3. Ausbau- und Vertiefung der Außenweser,
4. Ausbau- und Vertiefung von Unter- und Außenelbe,
5. Ausbau des Hafens von Cuxhaven.

Im Rahmen der gesetzlichen Verbandsbeteiligung war dabei über den BUND ein Zugang zu den wesentlichen Planunterlagen und vielen Hintergrundpapieren möglich, die der Öffentlichkeit ansonsten nur zum Teil zugänglich waren. Aufgrund von Komplexität und Unterschiedlichkeit der projektbezogenen Planunterlagen und – Verfahren, aber auch aufgrund unterschiedlicher Projektmerkmale und unterschiedlicher zeitlicher Abläufe war eine einheitliche Bearbeitungs- und Vorgehensweise nach gleichem Muster bei den untersuchten Projekten nur bedingt möglich.

Im vorliegenden Ergebnisbericht werden zunächst die wichtigsten Rahmenbedingungen und Merkmale der untersuchten Projekte dargestellt (s. Kapitel 3). Die wesentlichen Prognosen zu Bedarf, Nutzen und potentiellen Auswirkungen der Projekte wurden unter Prüfung der Datenqualität unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten (vgl. Kap. 2.2) analysiert und hinsichtlich ihrer umweltrechtlichen Relevanz bewertet. Aufgrund des übergeordneten Umweltrechts der Europäischen Union (EU) wurden die für Anwendung der Planungsprozesse wesentlichen EU-Umweltrichtlinien¹² projektbezogen untersucht. Aufgrund des Umfangs dieser Untersuchung erfolgte eine separate Darstellung in einer eigenständigen Studie (vgl. FELDT 2008a). - Die wesentlichen Ergebnisse werden hier jedoch dargestellt und berücksichtigt.

Neben den fünf untersuchten Projekten sind im Betrachtungsraum bereits weitere seehafenbezogene Projekte im Bau, wie z. B. die Kaiserschleuse in Bremerhaven oder die Norderweiterung des Hafens Brake. Andere werden parallel konkret geplant: Weitere Vertiefungen von Unterweser, von Unter- und Außenems, Hafenausbauten in Hamburg, Stade, Brunsbüttel und Brake. Aufgrund des fortgeschrittenen Planungs- oder Umsetzungsstandes oder mangelnder Bedeutung für den Containerverkehr wurden diese Projekte hier jedoch nicht in eine detaillierte Betrachtung einbezogen.

¹¹ Der JadeWeserPort ist mittlerweile im Bau.

¹² - Richtlinie 79/409/EWG vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, - Vogelschutz-Richtlinie (VS-RL),

- Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, - Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL),

- Richtlinie 2000/60/EG vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens zur Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich Wasserpolitik, - Wasserrahmen-Richtlinie (WRRL),

- Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten in der Fassung der Änderungs-Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 – Projekt-UVP-Richtlinie (UVP-RL),

- Richtlinie 2001/42/EG vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme – Strategische Umweltprüfung (SUP-RL).

Als Informationsquelle spielte das Internet eine wesentliche Rolle, aber auch sog. „graue“ Literatur, etwa in Form unveröffentlichter Stellungnahmen von Umweltverbänden. Informationslücken wurden durch Beiträge aus Tages- und Wochenzeitungen trotz ihres als Quelle für wissenschaftliche Arbeiten ansonsten eher geringen Stellenwertes mit hinzugezogen, sofern die Inhalte belastbar erschienen. Auf diese Weise konnte Aktualitätsansprüchen genüge getan werden und nur so konnten die zur Bearbeitung des Themas z. T. wichtigen Meldungen aus Wirtschaft und Politik zeitnah miteinbezogen werden. Für die zentralen Aussagen und Ergebnisse der Arbeit wurden dagegen primär Gutachten und Fachveröffentlichungen herangezogen, sofern sie wissenschaftlichen Ansprüchen genügen.

Im Kontext der fünf näher untersuchten Projekte, aber auch zu übergreifenden Themen¹³ wurden zahlreiche Gespräche geführt sowie Anhörungen in Beteiligungsverfahren besucht (s. Gesprächstermin-Verzeichnis am Ende der Quellenangaben, S. 238ff). Die Ergebnisse der Gespräche wurden von Gesprächsteilnehmern oder vom Verfasser protokolliert und bei Erarbeitung dieser Studie mit herangezogen.

Aufgrund des projektbezogen häufig hohen Konfliktpotentials und der großenteils sehr kontrovers geführten Diskussionen wird eine detaillierte, authentische Wiedergabe wichtiger Sachverhalte in Zitatform für sachdienlicher angesehen als eine verkürzte, lediglich sinngemäße. Deshalb werden wichtige Aussagen Dritter und Quellen eigens in Zitatform wiedergegeben werden. Zur besseren Lesbarkeit und Übersichtlichkeit werden zentrale Begriffe und einige wesentliche Aussagen durch Fettdruck hervorgehoben.

2.2 Untersuchungsparameter und Bewertungsmaßstäbe

Da sich die öffentlich finanzierten Infrastrukturmaßnahmen am **Allgemeinwohlinteresse** und dessen Konkretisierung (s. nachfolgend) orientieren sollten, war das ein maßgeblicher Untersuchungs- und Bewertungsmaßstab. **Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung** wurden dabei mit als Bewertungsmaßstab herangezogen.

Definition: „*Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können*“ (BRUNDTLAND-KOMMISSION / WELTKOMMISSION FÜR UMWELT UND ENTWICKLUNG 1987).

1992 fand in Rio de Janeiro die erste weltweite Konferenz der VEREINTEN NATIONEN (UN) über Umwelt und Entwicklung statt, an der 178 Staaten, teilweise sogar über die Regierungschefs vertreten waren. Mit der „*Agenda 21*“ wurde ein weltweit gültiges, allerdings völkerrechtlich nicht bindendes Aktionsprogramm für wesentliche Bereiche der nachhaltigen Entwicklung verabschiedet. Mit der „*Erklärung von Rio über Umwelt und Entwicklung*“ wurden Rechte und Pflichten der Länder über 27 Grundsätze definiert. Dabei sind Vorsorge- und Verursacherprinzip wesentliche Grundsätze.

Das in Rio gleichzeitig verabschiedete, im Unterschied zu den bisher genannten Dokumenten völkerrechtlich verbindliche „*Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (Klimarahmenkonvention)*“ soll die Treibhausgasemissionen auf einem Niveau zu stabilisieren, welches das Weltklima nicht gefährlich stört. Allerdings wird erst wesentlich später im „*KYOTO-Protokoll*“ eine rechtlich bindende Emissions-Reduzierung für die sechs wichtigsten Treibhausgase vereinbart. Das „*Übereinkommen über die biologische Vielfalt (Biodiversitätskonvention)*“ soll dafür sorgen, dass diese langfristig nicht immer

¹³ Z. B. zum Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM) oder zur geplanten Hafenkonzepktion des BMVBS.

weiter gefährdet wird. Konkretisierungen erfolgen durch eine Vielzahl seitdem durchgeführter internationaler Konferenzen.

Diese **internationalen Konventionen müssen operationalisiert werden und als Bewertungsgrundlage verwendet. Sie sind bzw. sollten Leitlinien der Politik sein.** Das Ziel der nachhaltigen Entwicklung ist eine grundlegende Zielsetzung der Europäischen Union und ist in den Verträgen der Gemeinschaft verankert (vgl. Art. 2 und 6 EGV). Von der EU-KOMMISSION wurde am 15. Mai 2001 eine „Strategie zur nachhaltigen Entwicklung“ vorgelegt. Diese wurde mittlerweile wiederholt aktualisiert und konkretisiert, beispielsweise durch das fünfte und sechste Umweltaktionsprogramm. Von der BUNDESREGIERUNG wurde mit dem neuen Artikel 20a GG mit der Staatszielbestimmung Umwelt die Nachhaltige Entwicklung ins Deutsche Grundgesetz verankert:

„Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung...“

Ziel dieser Verankerung war unter anderem eine Integration von Umweltbelangen als Querschnittsaufgabe in alle anderen Fachpolitiken, also auch für den Bereich der Verkehrs- und Seehafenpolitik. – Ob oder inwieweit das gelungen ist, bedarf kontinuierlicher Überprüfung.

Die ENQUETE-KOMMISSION „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des 13. Deutschen Bundestages formulierte 1998 als zentrales Ziel der nachhaltigen Entwicklung „die Sicherstellung und Verbesserung ökologischer, ökonomischer und sozialer Leistungsfähigkeiten“, ein insgesamt sehr ambitioniertes und bisher kaum überprüftes Ziel. Die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung gab Ziele und Maßstäbe für eine nachhaltige Entwicklung vor (BUNDESREGIERUNG April 2002), die 2004 mit dem Fortschrittsbericht weiter ergänzt bzw. konkretisiert wurden. – Auch hier fehlt eine entsprechende Überprüfung der Umsetzung in der Praxis.

Eine nachhaltige, zukunftsfähige Entwicklung basiert auf dem allgemein anerkannten Dreisäulenmodell (s. Abb. 1), das eine Gleichbehandlung der Bereiche Umwelt, Wirtschaft und Soziales vorsieht:

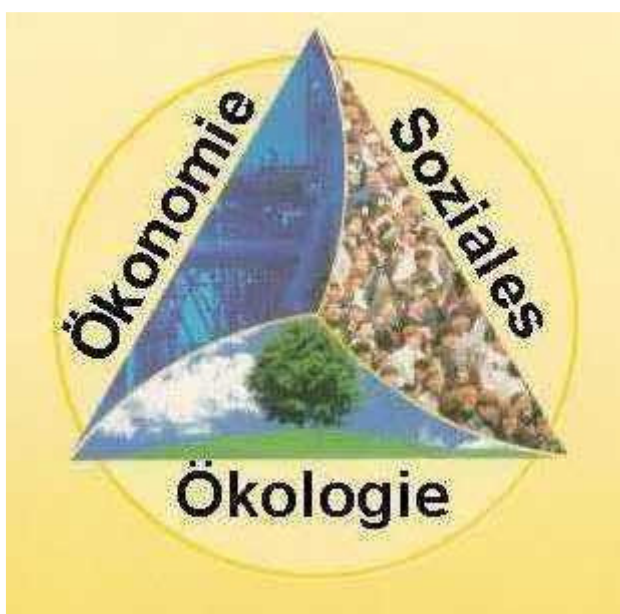


Abbildung 1: Magisches Dreieck der Nachhaltigkeit
(www.agenda21-treffpunkt.de, Einsicht 20. Mai 2008)

Die Realität zeigt allerdings häufig, dass Definition und Zielvorgaben einer nachhaltigen Entwicklung nur schwer operationalisierbar sind und somit nur selten erreicht werden.

In dieser Arbeit wurde der Bereich **Wirtschaft** vorwiegend über die Parameter gesellschaftlicher Bedarf, Nutzen und Kosten untersucht, der Bereich **Umwelt** vorwiegend über die Beachtung oder Missachtung übergeordneter umweltrechtlicher Bestimmungen der EU¹⁴ und weiterer Kriterien zur nachhaltigen Entwicklung. Der Schutz von Leben und Gesundheit der Bevölkerung ist gleichzeitig zentraler Belang für den Bereich **Soziales**. Wichtigster Indikator der Untersuchung für den Bereich Soziales sind Arbeitsplätze, auch wenn diese etwa hinsichtlich Kaufkraft oder Steueraufkommen auch als Wirtschaftsfaktor angesehen werden.

Zur Umsetzung und Bewertung sind folgende **Indikatoren einer nachhaltigen Entwicklung** (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT April 2007) – auch im Rahmen dieser Arbeit – mit heranzuziehen:

- Ressourcenschonung,
- Klimaschutz
- Flächeninanspruchnahme,
- Artenvielfalt
- Staatsverschuldung
- Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge
- Wirtschaftlicher Wohlstand
- Umweltfreundliche Mobilität
- Beschäftigung

So widerspricht eine fortschreitende **Verschuldung öffentlicher Haushalte** einer nachhaltigen Entwicklung, weil dieses zu Lasten der nachfolgenden Generation/en geht. Demzufolge sollten öffentliche Ausgaben wirksamen und sachgerechten Kriterien hinsichtlich Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und nachhaltiger Finanzierbarkeit unterliegen. Eine gebotene nachhaltige Haushalts- und Ausgabenpolitik bedingen zumindest langfristig wirtschaftlichen Wohlstand und Zukunftsvorsorge.

Da die umweltbezogenen Maßstäbe einer nachhaltigen Entwicklung bei den untersuchten Projekten nicht unmittelbar, sondern nur mittelbar über umweltrechtliche Bestimmungen zur Anwendung kommen, bekommen diese eine besondere Bedeutung als Bewertungsmaßstab. Im internationalen Rahmen werden umweltbezogene Ziele einer nachhaltigen Entwicklung explizit durch einige **Umweltrichtlinien der EU** (FFH-, UVP-, SUP- und WRRL) implementiert. Sie sind deshalb eine wichtige Bewertungsgrundlage dieser Untersuchung. Die intensive Betrachtung dieser EU-Vorgaben berücksichtigt, dass diese nationalrechtlich umzusetzen und die hierfür jeweils geltenden Rechtsvorgaben anzuwenden sind.

Eine Analyse der europarechtlichen Bestimmungen erscheint auch aus Vergleichs- und **Wettbewerbsgründen** sinnvoll, weil sie innerhalb der EU für alle seehafenbezogenen Infrastrukturen gilt.

Die seit 1986 von der damaligen Bundesregierung beschlossenen „**Leitlinien Umweltvorsorge**“ sehen vor, dass Umweltschäden und –Belastungen vorrangig zu vermeiden sind, statt diese erst später nachträglich zu lindern oder – sofern überhaupt möglich – zu kompensieren. Dieses **Vermeidungsgebot** sollte als strikte Rechtsvorgabe stets vorrangig angewendet werden. Wenn dieses nachweislich – durch fehlende Alternativen - nicht möglich ist, sind Beeinträchtigungen der Umwelt so weit wie möglich zu minimieren bzw. zu

¹⁴ Umweltrichtlinien der EU sind ein Mindestmaßstab und als solcher national(rechtlich) umzusetzen.

vermindern. Erst danach sind unvermeidbare Umweltbelastungen durch geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Dieses Grundprinzip wird beispielsweise schon lange von der deutschen naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und umweltrechtlichen Vorgaben der EU vorgeschrieben.

Eine nachhaltige Entwicklung ist nur möglich, wenn **Umweltbelange als Lebensgrundlage** für Wirtschaft und Soziales anerkannt werden. Für die Lebensgrundlage des Menschen ist aber nicht nur eine gesunde und möglichst intakte Umwelt wichtig, sondern auch ausreichende Arbeits- und Erwerbsmöglichkeiten. Hierbei sind alle Erwerbsmöglichkeiten einzubeziehen, also auch Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft. Diversifizierte Strukturen sind einer nachhaltigen Entwicklung förderlicher als Monostrukturen. Die Lebensqualität des Menschen wird von einem möglichst intakten Wohnumfeld mit ausreichenden Erholungsmöglichkeiten geprägt.

Eine nachhaltige Entwicklung zeichnet sich dadurch aus, dass die vorhandenen monetären Mittel nicht durch zusätzliche **Schulden zu Lasten nachfolgender Generationen** überzogen werden und bereits bestehende Schulden baldmöglichst zurückgezahlt werden. Das zwingt zu Ausgabendisziplin und notwendiger Prioritätensetzung. Das im Haushaltsrecht verankerte Gebot einer möglichst sparsamen und effizienten Mittelverwendung ist zu beachten. Hierzu gehört eine effektivere Ausgabenkontrolle, die **vor** großen Finanzentscheidungen anzusetzen und fortzuschreiben ist und nicht erst nachher, wenn Entscheidungen nicht mehr kostenwirksam revidiert werden können.

Nutzen-Kosten-Untersuchungen sollten von unabhängiger Seite und nicht vonseiten der Vorhabensträger erstellt oder gutachtlich vergeben werden. Das gilt auch für die Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Seehäfen. Da hier nicht alle Wünsche von Interessenvertretern und aus der Politik aus allen Regionen umsetzbar sind, ist eine Festlegung von Prioritäten wichtig. Nur so können Doppel- und Fehlinvestitionen mit Überkapazitäten vermieden werden.

Die staatliche Förderung hat sich dabei mehr am **Allgemeinwohl** als an – häufig dominant vertretenen - regionalen Interessen zu orientieren, zumal diese nicht immer identisch sind. Die Frage des Allgemeinwohls wird nicht nur über wirtschaftliche Prosperität, sondern gerade auch über eine für Mensch, Tier- und Pflanze möglichst gesunde und attraktive Umwelt. Lebensqualität wird demzufolge nicht nur über monetäre und materielle Faktoren bestimmt, sondern auch über ideelle, soziale bzw. umweltbezogene. Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung können dabei wichtige Bewertungsmaßstäbe bilden. Umwelt- und Sozialstandards dienen dabei einer weiteren Konkretisierung.

Seehafenprojekte haben mehr oder weniger große verkehrliche- und ökonomische Verflechtungen und führen zu kumulativen Umweltbelastungen, die in dieser Arbeit insgesamt unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten abgeschätzt werden. Dabei ist dem **Umweltvorsorgeprinzip** ebenso Rechnung zu tragen wie dem **Verursacherprinzip**. Zur Umsetzung des Vorsorgeprinzips sind beispielsweise „worst case“- Betrachtungen notwendig. Gemäß Verursacherprinzip haben die Träger des Vorhabens die Darlegungs- und Beweislast bei der Beurteilung möglicher erheblicher Beeinträchtigungen. Wenn solche nach Ansicht der Vorhabensträger auszuschließen sind, kann das nur über plausiblem Nachweis belegt werden.

3. Deutsche Nordseehäfen im Containerverkehr

3.1 Bedeutung und Entwicklung im internationalen Kontext

Im Containerverkehr der nordwesteuropäischen Häfen von Le Havre im Westen und Hamburg im Osten (Nordrange) konkurrieren vor allem die beiden großen deutschen Containerhäfen Hamburg und Bremerhaven mit Rotterdam und Antwerpen (s. Tab. 1). Der zunehmende Welthandel, die große Containerisierung¹⁵ transportierter Güter und die statistische Erfassung für jeden seeschiffsbezogenen Ladevorgang¹⁶ haben bei den vier großen Seehäfen der Nordrange seit Jahren für enorme Zuwachsraten gesorgt (vgl. hierzu weitgehend INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK, Oktober 2000; DEUTSCHE BANK RESEARCH 6. April 2006, HYPOVEREINSBANK, Februar 2008). So nahm der Containerumschlag der beiden großen deutschen Containerhäfen Hamburg und Bremerhaven seit Jahren (bis zur aktuellen Weltwirtschaftskrise) durchweg mit zweistelligen prozentualen Zuwachsraten zu:

Tabelle 1: Seegüterumschlag in Nordrangehäfen von 2000 bis 2007 in 1000 Tonnen

Hafen/Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Rotterdam	322.427	314.702	321.851	327.798	352.591	370.233	378.185	406.812
Antwerpen	130.530	130.050	131.628	142.875	152.327	160.054	167.373	182.897
Hamburg	85.093	92.361	97.641	106.283	114.484	125.743	134.861	140.381
Bremische Häfen	44.770	46.029	46.518	48.888	52.285	54.342	65.099	69.212
Gesamt	582.820	583.142	597.638	625.844	671.687	710.372	745.518	799.302

Quelle: HHM, 2008

(HYPOVEREINSBANK Februar 2008: 6)

Dagegen spielten die anderen deutschen Nordseehäfen (s. nachfolgende Abb. 2) wie Papeburg, Leer, Emden, Wilhelmshaven, Nordenham, Brake, Bremen, Cuxhaven, Brunsbüttel und Stade **im globalen Containerverkehr** bisher allenfalls im Feederverkehr als Regionalversorger ohne großes Ladungsaufkommen eine Rolle.



Abbildung 2: Überblick über die wichtigsten deutschen Seehandels­häfen (ZDS 2005: 17)

¹⁵ Große Steigerungsraten sind hierüber nicht mehr zu erwarten.

¹⁶ Die z. B. zu Doppelterfassungen beim Umladen auf kleinere Feederschiffe führt.

Wie Abbildung 2 zeigt, bietet die deutsche Nord- und Ostseeküste eine weltweit vermutlich einzigartige Seehafendichte für den Güterverkehr. Somit sind grundsätzlich ausreichende Kapazitäten vorhanden oder können auch für den Containerverkehr entsprechend erschlossen werden, soweit das sinnvoll ist.

Aufgrund der Schiffsgrößenentwicklung und der größten Fahrwassertiefe bei Wilhelmshaven haben die drei ehemaligen Länderregierungschefs aus Niedersachsen, Bremen und Hamburg 2001 beschlossen, mit dem JadeWeserPort gemeinsam einen „Tiefwasserhafen“ für Großcontainerschiffe in der Deutschen Bucht zu bauen. Hamburg hat diese gemeinsame Vereinbarung im Mai 2002 allerdings wieder aufgekündigt und sich stattdessen auf die Forderung einer weiteren Vertiefung von Unter- und Außenelbe konzentriert. Nach ursprünglich geplanter Fertigstellung 2009/10 sollte der JadeWeserPort als dritter deutscher Seehafen eine wichtige Rolle im globalen Containerverkehr übernehmen. Aufgrund von Verzögerungen bei der Auftragsvergabe wird nun von einer Inbetriebnahme im Herbst 2011 ausgegangen.

Auch Cuxhaven strebt mittelfristig an, als vierter deutscher Tiefwasserhafen ebenfalls Großcontainerschiffe abfertigen zu können (vgl. HANNOVERSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG u. HAMBURGER ABENDBLATT, 21.08.2007), was allerdings bisher von der verantwortlichen Niedersächsischen Landesregierung nicht unterstützt wurde: So hat der Niedersächsische Ministerpräsident WULFF diesem Plan prompt eine Absage erteilt (www.logistik-inside.de, 21. August 2007, Einsicht. 4. September 2008), wohl um das Projekt JadeWeserPort nicht zu gefährden. Aus Hamburg kommen ebenfalls Gegenstimmen, da man hierdurch eine Gefährdung der geplanten, erneuten Vertiefung von Unter-/Außenelbe befürchtet. Dabei verweist der Hafенbetreiber Cuxport zu Recht auf die günstige seewärtige Lage Cuxhavens nahe am Nordostsee-Kanal und die bereits vorhandenen ausreichenden Fahrwassertiefen.

Aufgrund unzureichender Fahrwassertiefen haben die Emshäfen Leer und Papenburg ebenso wie die Unterweserhäfen Bremen oder Brake beim Containerumschlag wenig Möglichkeiten, im globalen Containerverkehr eine nennenswerte Rolle zu spielen. Auch die deutschen Seehäfen Cuxhaven, Brunsbüttel, Stade, Nordenham oder Emden spielten bislang keine große Rolle im derzeit boomenden globalen Containerverkehr. Mit 97% des nationalen Containerumschlags (BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR 2007: 2) hatten hier bisher Hamburg und Bremerhaven eine marktbeherrschende Position. Hamburg belegte 2006 und 2007 Platz 9 der weltweit umschlagsstärksten Containerhäfen (vgl. Tab.2, S. 23).

Hamburg und Bremerhaven stehen nicht nur mit den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen im harten Wettbewerb, sondern auch untereinander. Die beiden westlichen Konkurrenten können die Wirtschaftsregionen von Rhein und Ruhr deutlich verkehrs- und kostengünstiger bedienen, als das von Hamburg oder Bremerhaven aus möglich ist. Ihr Lagevorteil ist ebenso geographisch und verkehrlich bedingt wie der Standortvorteil von Hamburg und Bremerhaven zu den Märkten von Mittel-/Ostdeutschland, Skandinavien, Polen und zu den Baltischen Staaten. Bei den jeweiligen Expansionsbestrebungen wird im Wettbewerb immer stärker versucht, auch in die traditionellen Märkte der Konkurrenzhäfen vorzudringen, so dass Waren auch an Land immer längere Transportwege zurücklegen, sofern Preis und Service für den Kunden attraktiv sind. So ist bemerkenswert, dass neben der Schweiz und Österreich sogar Norditalien von Rotterdam oder Hamburg aus bedient werden und nicht ausschließlich von den viel näher gelegenen Mittelmeerhäfen.

Bisherigen Prognosen zufolge wachsen die deutschen Häfen stark weiter, laut einer am 23. Oktober 2006 von der BERENBERG BANK und vom HAMBURGER WELT-WIRTSCHAFTS-INSTITUT (HWWI) gemeinsam veröffentlichten Prognose im Bereich der Containerschiffahrt um 7,9% jährlich. PLANCO CONSULTING ging in seiner letzten veröffentlichten Seeverkehrsprognose für deutsche Seehäfen von einer jährlichen Steigerungsrate von 6 % pro

Jahr aus: „Hierbei wird das Containerladungsaufkommen in den deutschen Häfen aufgrund des höheren Anteils deutscher Häfen an den osteuropäischen Wachstumsverkehren schneller wachsen als an den Rheinmündungshäfen“ (PLANCO CONSULTING 2007: 4).

Tabelle 2: Die 10 wichtigsten Containerhäfen weltweit

			2007*	2006	Change
			In million TEU		In %
1	Singapore	Singapore	27.9	24.8	12.7
2	Shanghai	China	26.2	21.7	20.7
3	Hongkong	China	23.9	23.5	1.5
4	Shenzhen	China	21.1	18.5	14.2
5	Busan	South Korea	13.3	12.0	10.5
6	Rotterdam	Netherlands	10.8	9.7	11.8
7	Dubai	VAE	10.7	8.9	19.9
8	Kaohsiung	China (Taiwan)	10.2	9.8	4.4
9	Hamburg	Germany	9.9	8.9	11.6
10	Qingdao	China	9.5	7.7	22.9

*) Preliminary figures

Source: Port of Hamburg Marketing e.V.

(HANDELSKAMMER HAMBURG 2008, www.hk24.de, Einsicht 20. Oktober 2008)

Als Ergebnis ihrer Studie „Wettbewerbsfaktor Terminkapazitäten: Neue Prognosen für die Containerschifffahrt“ teilte die HYPOVEREINSBANK (HVB) anlässlich des 7. German Ship Finance Forum am 27. Februar 2008 in Hamburg am nachfolgenden Tag per Pressemitteilung mit, dass sich die wichtigsten Nordrange-Häfen Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und Bremerhaven auf ein deutlich schnelleres Wachstum der Containerverkehre einstellen müssen als bisher prognostiziert. Die im Bereich der Finanzierung von Hafeninfrastruktur und Seeschiffen engagierte Bank prognostiziert dabei mit 10,8 % die höchsten jährlichen Zuwächse des Containerumschlags in der Nordrange bis 2015 (vgl. Abbildung 3):

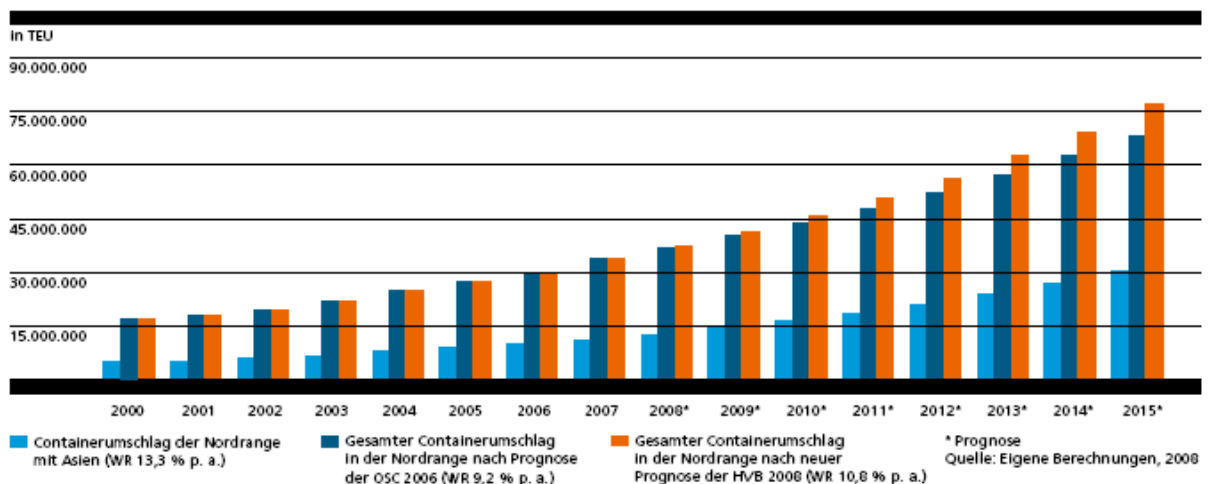
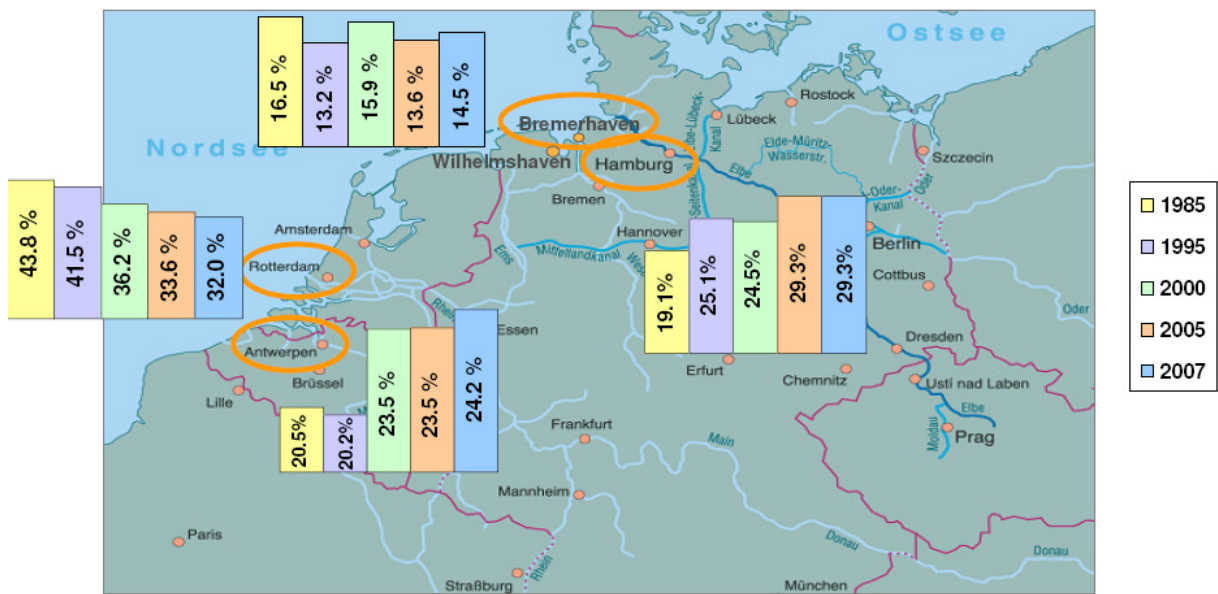


Abbildung 3: Prognostizierter Containerumschlag in der Nordrange
(HYPOVEREINSBANK Februar 2008: 11).

Die Unterschiede in den Prognosen zeigen wie unsicher und variabel derartige Vorhersagen sind und wie schwierig diese politisch und planerisch in angemessener Weise umsetzbar sind. So waren die jüngsten Zahlen vom Hamburger Hafen für das erste Halbjahr 2008 erstes Warnsignal für eine weltweit abflachende Konjunktur. Danach ist der Containerumschlag in dieser Zeit „nur noch“ um 3,8 % gewachsen und nicht, wie in den Jahren zuvor mit durchweg zweistelligen prozentualen, jährlichen Wachstumsraten. Als Grund wird eine Abschwächung der Zuwächse im Containerverkehr mit China genannt (PORT OF HAMBURG MARKETING 31. Juli 2008). Ein Jahr zuvor wurden im gleichen Zeitraum in Hamburg noch 14,3 % Umsatzsteigerung bei Containern erzielt (a. a. O., 26. Juli 2007). Je nach Ausmaß der Folgen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ist auch 2009 und möglicherweise auch noch später mit nur noch geringen, stagnierenden oder gar rückläufigen Umsätzen zu rechnen.

Die nachfolgende Abbildung 4 zeigt die bisherige Entwicklung der Marktanteile im Containerverkehr in Hamburg - Antwerpen - Range. Gründe für die bislang höheren Steigerungsraten von Hamburg und Bremerhaven liegen nicht nur in ihrer Leistungsfähigkeit, sondern vor allem in der Lagegunst zu stark expandierenden östlichen Märkten und gegenüber Skandinavien.

Bereits vor Jahren hatte die HYPO-VEREINSBANK mit einer Studie auf die dynamische Entwicklung des Ostseeraumes mit entsprechend positiven Wirkungen auf den deutschen Außenhandel hingewiesen. Dabei würden vor allem Norddeutschland mit den Ostseehäfen, aber auch Hamburg besonders stark profitieren (HYPOVEREINSBANK 4. März und 14. Juni 2003).

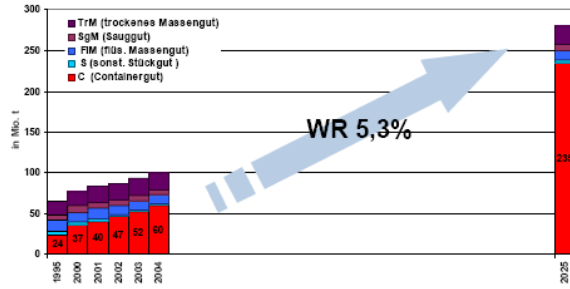


Source: Port of Hamburg Marketing e.V.; calculations by Hamburg Chamber of Commerce

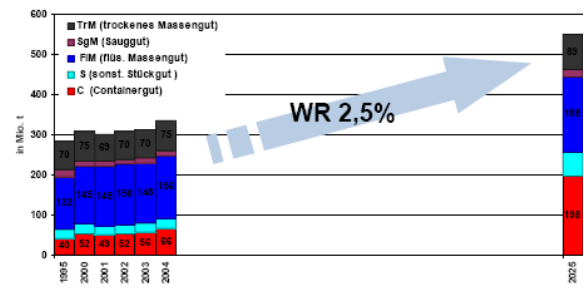
Abbildung 4: Entwicklung der Marktanteile im Containerverkehr in der Hamburg-Antwerpen - Range (www.hk24.de, Einsicht 12. Dezember 2008)

Hamburg hat sich vorausschauend bereits frühzeitig in Lübeck engagiert und eine Landbrücke vom Hamburger Hafen zum Ostseehafen Lübeck aufgebaut.

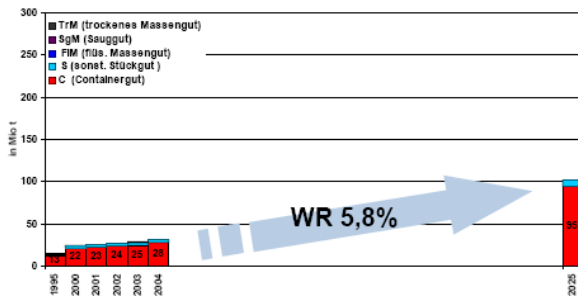
Umschlagsentwicklung in Hamburg



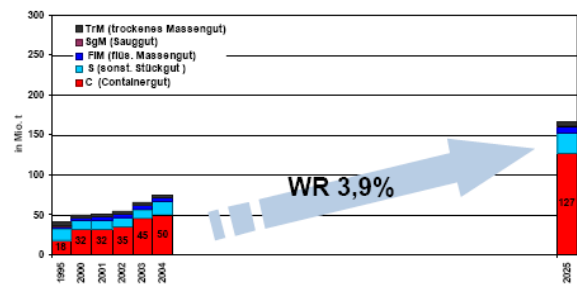
Umschlagsentwicklung in Rotterdam



Umschlagsentwicklung in Bremerhaven



Umschlagsentwicklung in Antwerpen



- TrM (trockenes Massengut)
- SgM (Sauggut)
- FIM (flüs. Massengut)
- S (sonst. Stückgut)
- C (Containergut)

1995 2000 2001 2002 2003 2004

2025

Abbildung 5: Prognose der Umschlagsentwicklung ausgewählter Nordrangehäfen
(PLANCO CONSULTING 2007: 2).

Bei den hohen Steigerungsraten beim Hafenumschlag ist neben der Containerisierung¹⁷ von Waren auch zu berücksichtigen, dass durch die Konzentration der Ladungsmengen auf immer größere Containerschiffe immer mehr Container noch mal zum Weitertransport auf kleine Feederschiffe umgeladen werden (**Transshipment**) und dadurch bereits im Umladehafen statistisch zwei Mal erfasst werden. In Bremerhaven war dieses zuletzt (vor Beginn der Weltwirtschaftskrise) etwa jeder zweite, in Hamburg etwa jeder dritte Container. Diese durch den Be- und Entladevorgang in einem Seehafen und nach Transport über ein Feederschiff woanders erneut abgeladenen Container tauchen dann durch Abladen im Zielhafen das dritte Mal in der Statistik des Containerumschlags auf.

Zudem hat die Zahl der transportierten Leercontainer immer weiter zugenommen. Die durchschnittlichen Leercontaineranteile von 1992 bis 2001 lagen zwischen 12,5 und 15,7 % und wurden seinerzeit in den Prognosen mit ca. 13% angegeben (PLANCO CONSULTING, 2004: 15,16). Aktuell sind die Leercontaineranteile sogar bis auf über 20% angestiegen, so dass die ehemaligen PLANCO-Annahmen aus den Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur geplanten Weservertiefung und zur Vertiefung von Unter-/Außenelbe zu Lasten des seinerzeit ermittelten Nutzens beider Projekte völlig überholt sind

Den Seehäfen wird von Branchenvertretern und Politikern auch eine große Bedeutung für den **Arbeitsmarkt** zugeschrieben. Bei genauerer Betrachtung ergibt sich jedoch aufgrund der zum Teil sehr unterschiedlichen Angaben und zu wenig konkreten, nachvollziehbaren bzw. miteinander vergleichbaren Basisdaten ein inhomogenes und klärungsbedürftiges Bild:

¹⁷ So stieg der Containerisierungsgrad (Anteil am Stückgut in %) im Hamburger Hafen von nur 38,1% 1980 über 71,1 % 1990 bzw. 93,1 % im Jahre 2000 auf zuletzt 97,2% in 2006 (HAMBURG PORT AUTHORITY 2007).

Die vom ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEVERKEHRSBETRIEBE (ZDS) unter Zuhilfenahme der beeindruckenden jährlichen Zuwachsraten immer wieder herausgestellte Darstellung der „Seehäfen als Jobmaschine“ (z.B. ZDS 2004) wurde bis heute für keinen deutschen Seehäfen konkret mit belastbaren Zahlen über einen längeren Zeitraum hin nachgewiesen. In ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage des Bundestagsabgeordneten STEENBLOCK der Fraktion BÜNDNIS 90 /DIE GRÜNEN gibt die Bundesregierung an, über keine eigenen Arbeitsplatzzahlen zu verfügen (vgl. BT Drs.1647/19 v. 19. März 2007): „Die Bundesregierung weiß nicht, wie viele Menschen direkt und indirekt in deutschen Seehäfen und Seehäfen der Europäischen Union beschäftigt sind“, so der Pressedienst des Bundestages in einer Meldung vom 11. April 2007. Aktuelle konkrete Zahlen von Hafenstädten wie Hamburg sind dort somit nicht bekannt, werden allerdings auch von Hamburg selbst nicht veröffentlicht.

Gemäß EU-KOMMISSION boten die über „1200 Handelshäfen der EU direkt und indirekt über eine halbe Millionen Arbeitsplätze“ (EU-KOMMISSION, 18. Oktober 2007: 2). Aufgrund dessen ist fragwürdig, dass allein vom Hamburger Hafen bundesweit 258.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt abhängig sein sollen wie das von der HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT (a. a. O.), dem Unternehmensverband Hamburger Hafen und der Hamburger Handelskammer pauschal behauptet wird. Im Lichte der EU-Angaben zu den hafenbezogenen Beschäftigten erscheinen auch folgende Aussagen von ZDS-Präsident ADEN wenig überzeugend: „Heute beschäftigen wir rund 300.000 Mitarbeiter direkt und indirekt in den deutschen Seehäfen. Die Zahl wächst jährlich um fünf Prozent“ (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 13. Juni 2007). Direkt beschäftigt sollen jedoch in Deutschland 2003 in den 15 größten Seehäfen lediglich rund 9.000 Hafentarbeiter gewesen sein (Welt.de, 29. Oktober 2003).

Eine Studie der EU zur maritimen Wirtschaft aus 2006 ging sogar nur von 7.500 Hafentarbeitern in den deutschen Seehandelshäfen aus (ECOTEC RESEARCH & CONSULTING August 2006: 16). Dabei wurde festgestellt, dass die direkt hafenabhängig Beschäftigten in deutschen Seehäfen in den letzten 20 Jahren signifikant und kontinuierlich abgenommen haben. Für die gesamte EU wird festgestellt, dass die hafenbezogenen Arbeitsplätze bis 2005 mit Ausnahme von Estland, Portugal und Zypern tendenziell stagnieren oder abnehmen. Diese Abnahme der Beschäftigung wurde mit Ausnahme der Niederlande auch für die Hafenadministrationen der Mitgliedstaaten festgestellt (a.a.O.:11,12). In den boomenden deutschen Seehäfen von Hamburg und Bremen/Bremerhaven kommt es zwar seit einigen Jahren wieder zum Arbeitsplatzzuwachs, allerdings können diese Zuwächse die erheblichen Verluste aufgrund von Automatisierung und Containerisierung der letzten beiden Jahrzehnte längst nicht ausgleichen. So stieg der Containerisierungsgrad beim früher arbeitsintensiven Stückgutumschlag im Hamburger Hafen von nur 38,1% 1980 über 71,1 % 1990 bzw. 93,1 % im Jahre 2000 auf zuletzt 97,1% in 2007 (HAMBURG PORT AUTHORITY 2008a).

3.2 Seehafen Hamburg

3.2.1 Lage und Hafeninfrastruktur

Der Hamburger Hafen ist der am weitesten östlich gelegene große Seehafen der nordwest-europäischen Seehäfen (Nordrange). Der Hafen kann tideabhängig von unterschiedlich tiefengängigen Schiffen angelaufen werden (s. Tab. 3). Die weit im Binnenland gelegene Lage Hamburgs ist Standortvorteil und –Nachteil zugleich. Der Vorteil liegt in der Nähe zu den unmittelbar, aber auch den südlich und östlich angrenzenden Märkten Europas, der Nachteil in der 70 Seemeilen¹⁸ langen Revierstrecke von der offenen Nordsee bis nach Hamburg und den Fahrwasserrestriktionen.

Tabelle 3: Wasserstände und zulässige Schiffstiefgänge im Hamburger Hafen

Tide am Pegel Hamburg St. Pauli (Mittel der Abflussjahre 2001 bis 2005)	
Mittleres Tidehochwasser	NN + 2,10 m
Mittleres Tideniedrigwasser	NN – 1,53 m
Mittlerer Tidehub	3,63 m
Zulässige Schiffstiefgänge⁶⁾	
einkommend tideabhängig unter Ausnutzung der Flutwelle	15,10 m
ausgehend unter Berücksichtigung der Tide	13,80 m
tideunabhängig ein- und auslaufend	12,80 m
Sohle des tiefsten Liegeplatzes	NN – 17,00 m

⁶⁾ Angaben für Frischwasser


(HAMBURG PORT AUTHORITY 2008a)

Das gesamte Hamburger Hafengebiet umfasst 7.236 ha, wovon 4.249 ha Land- und 2.987 ha Wasserflächen sind. Als Hafennutzungsgebiet werden 6.403 ha angegeben, wovon 3.416 ha Landflächen und 2.987 ha Wasserflächen sind, 833 ha sind Hafenerweiterungsgebiet. Von den derzeit genutzten Landflächen dienen 413 ha dem Containerumschlag, 258 ha dem Massengutumschlag und 192 ha dem Mehrzweckumschlag. Der Hamburger Freihafen umfasst 1634 ha (HAMBURG PORT AUTHORITY 2008a).

Von insgesamt 55 km Länge der Kaianlagen und Uferbauwerke des Hamburger Hafens stehen 35 km Kaimauern für Seeschiffe mit 320 Liegeplätzen zur Verfügung; davon sind 38 Großschiffsliegeplätze für Container- oder Massengutschiffe (ebenda). Von den vier großen Containerterminals werden drei von der HHLA und einer von EUROGATE betrieben, wobei die bestehenden Umschlags-Kapazitäten noch erheblich erweitert werden sollen (s. nachfolgende Tabelle 4, letzte Spalte).

¹⁸ Entspricht etwa 130 Kilometern.

Tabelle 4: Bestehende Containerterminals - heutige und geplante Umschlagskapazitäten

Operators Full Container Terminals / Location	Quay Length	Terminal Area (Berths)	No Quayside Cranes	Depth Alonside	Total Cont. Capacity
Eurogate Container Terminal Hamburg CTH / Waltershofer Hafen, Predöhlkai	2,050 m	140 ha (7)	18 (15x post-Panmax)	16.7 m	2,600,000  TEU Planned capacity 4.5 Mio. TEU (2010)
HHLA Container Terminal Burchardkai CTB / Parkhafen, Althabaskakai	2,850 m	160 ha (10)	20 (13x post-Panamax)	16.5 m	2,800,000 TEU Planned capacity 5.2 Mio. TEU
HHLA Container Terminal Altenwerder CTA	1,400 m	80 ha (4)	15 (13x post-Panamax)	16.7 m	2,400,000 TEU Planned capacity 3.0 Mio. TEU
HHLA Container Terminal Tollerort CTT	995 m	40 ha (4)	7x post-Panamax	15.2 m	950,000 TEU Planned capacity 2 Mio. TEU

(verändert nach HAFEN HAMBURG MARKETING 2008)

Abbildung 6 zeigt eine umschlagsbezogene Flächendarstellung im Hamburger Hafen, bezogen auf das Jahr 2004. Die hellroten Flächen zeigen die Containerterminals:

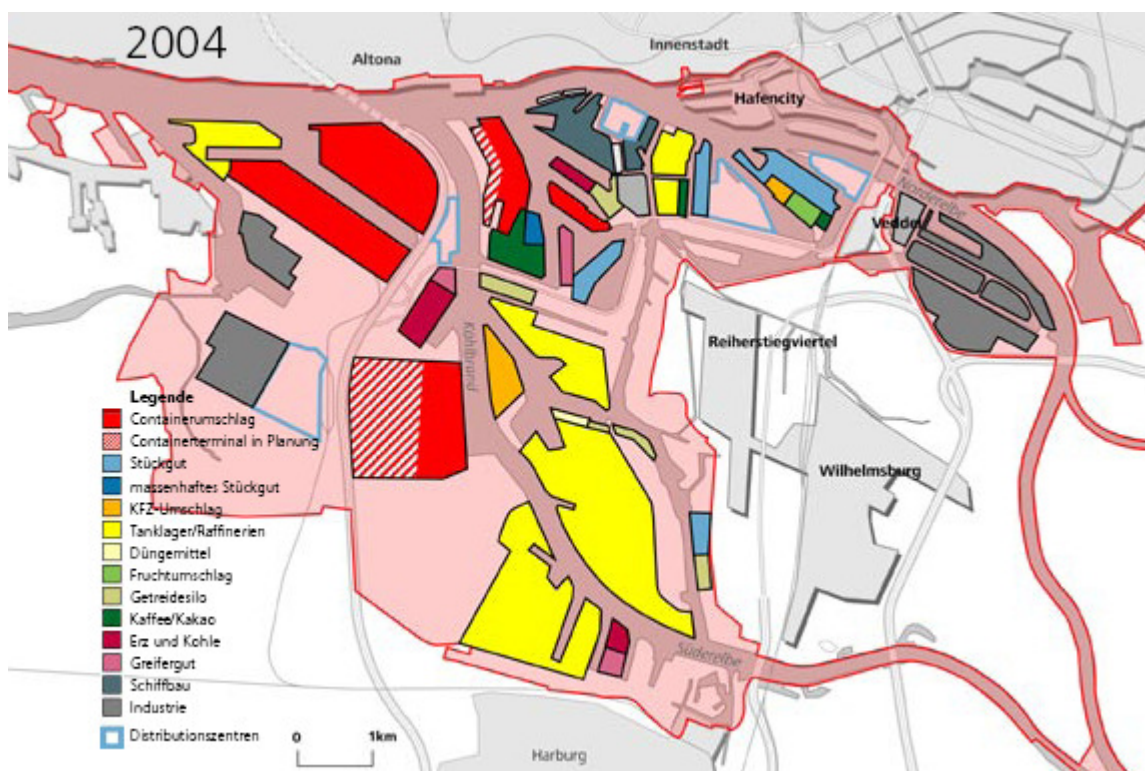


Abbildung 6: Hamburger Hafen 2004 – umschlagsbezogene Flächenverteilung
(PETRIN November 2005: 5)

3.2.2 Wirtschaftliche und verkehrsbezogene Bedeutung und Entwicklung

Die große **wirtschaftliche Bedeutung** des Hamburger Hafens (vgl. Tabelle 5) für die Metropolregion und darüber hinaus ist unbestritten. Dieses wird seit Jahren durch das umgeschlagene Ladungsvolumen und durch überdurchschnittlich hohe Steigerungsraten vor allem im Containerverkehr eindrucksvoll belegt, die in Hamburg mit einer Ausnahme (2006: 9,6%) vor Beginn der Weltwirtschaftskrise 2008 seit Jahren zweistellig waren. Das Ausnahmejahr 2006 ist vermutlich Folge von „*erheblichen Belastungen durch die Ausbaurarbeiten auf den HHLA Containerterminals und dem EUROGATE Containerterminal Hamburg*“ (HAFEN HAMBURG MARKETING 24.01.2007).

Tabelle 5:

Güterumschlag im Hamburger Hafen

Jahr	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Gesamtumschlag (in Mio. t)	92,4	97,6	106,3	114,5	125,7	134,9	140,7
Massengutumschlag	39,2	37,5	39,4	37,8	40,0	42,7	41,7
Flüssigladung	13,6	11,5	11,6	12,2	13,1	14,2	14,7
Sauggut	6,8	6,2	6,7	4,3	5,6	6,3	5,2
Greifergut	18,8	19,9	21,2	21,3	21,2	22,2	21,7
Stückgutumschlag	53,2	60,1	66,9	76,7	85,8	92,1	98,7
Container (in Mio. t brutto)	49,8	57,2	64,3	74	83	89,5	95,8
Anzahl 20' Con. (in 1000 Stück) TEU	4688,7	5374	6138	7003	8100	8900	9900
Containerisierungsgrad(Anteil am Stückgut in Prozent)	93,7	95,1	96,1	96,5	96,8	97,2	97,1

Brutto = Ladungsgewicht + Containereigengewicht

TEU = Twenty Feet Equivalent Units

(HAFEN HAMBURG MARKETING 2007, 2008)

Die Hauptsteigerungsraten des Hamburger Hafenumschlags lagen seit Jahren im Containerverkehr, wobei die Verkehre mit Asien immer größere Dominanz bekommen haben (vgl. Tabelle 6):

Tabelle 6: Containerumschlag Hamburg von 2000 bis 2007 in TEU

Jahr	Umschlag in TEU	Umschlag mit Asien in TEU	Anteil des Umschlags aus Asien in %
2000	4.281.059	2.097.077	49,0
2001	4.683.969	2.198.696	46,9
2002	5.389.985	2.674.189	49,6
2003	6.131.150	3.104.107	50,6
2004	7.010.789	3.619.746	51,6
2005	8.094.964	4.244.580	52,4
2006	8.882.108	4.820.315	54,3
2007	9.889.792	5.559.000	56,2

(HYPOVEREINSBANK Februar 2009: 7)

Wie die Abbildung 7 zeigt, war China im Containerverkehr der mit Abstand wichtigste Hamburger Handelspartner, gefolgt von Singapur und Russland, so dass bisher die Ostasienverkehre dominierten:

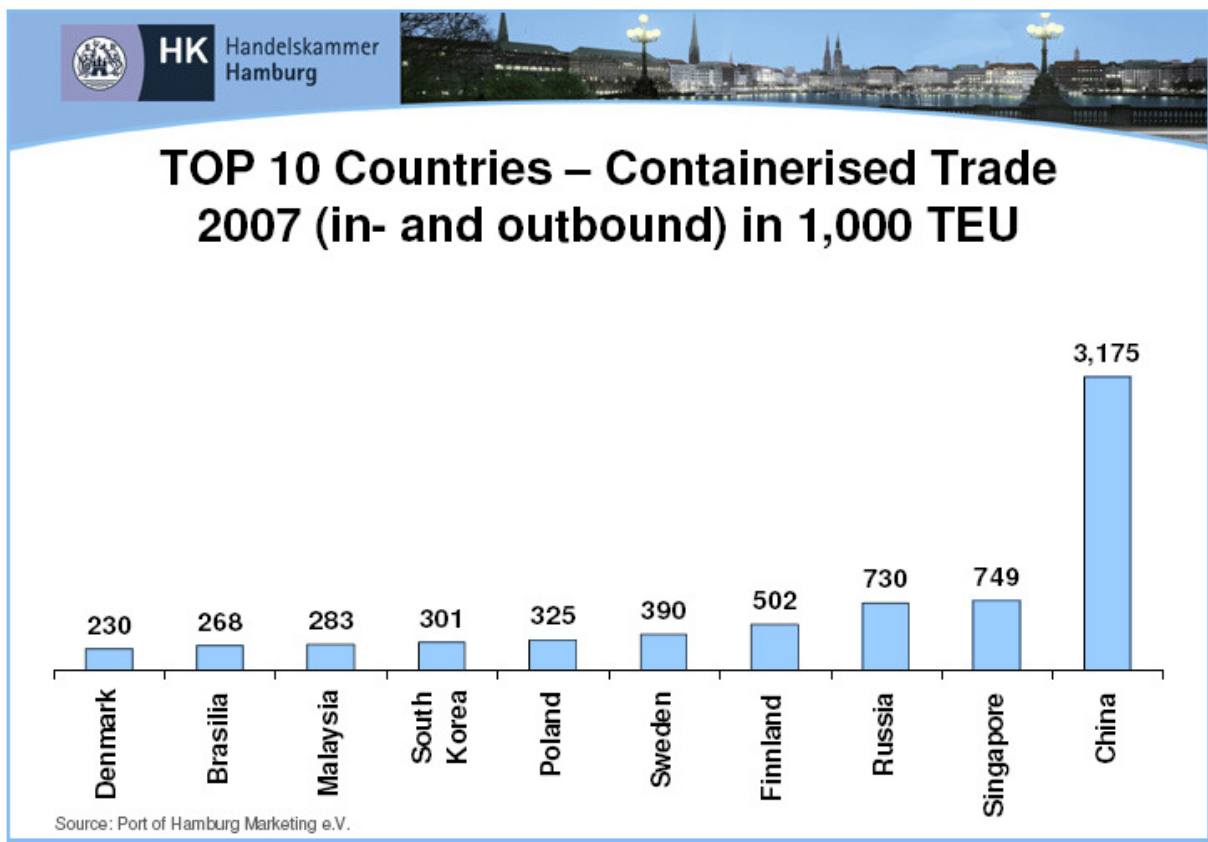


Abbildung 7: Die 10 wichtigsten Handelspartner (Länder) des Hamburger Hafens 2007
(HANDELSKAMMER HAMBURG 2008)

Die vom UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG geführte „Initiative Zukunft-Elbe“ (www.zukunft-elbe.de) gibt 2006 für die Ziel- und Quellgebiete der Hamburger Hinterlandverkehre zu einem Drittel die Metropolregion Hamburg, zu einem weiteren Drittel die Ostseeregion und zu einem Drittel Südosteuropa an (vgl. Abb. 8).

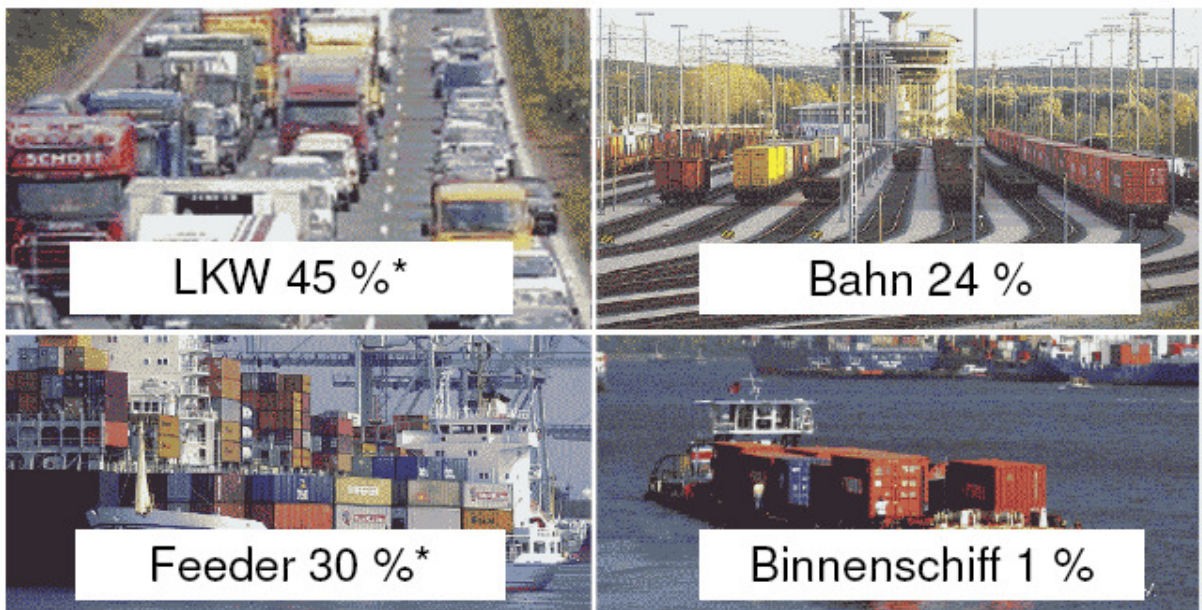
Die von der HANDELSKAMMER HAMBURG 2008 (www.hk24.de, Einsicht 15. Dezember 2008) nach wie vor angegebene **Loco-Quote** des Containeraufkommens in der Metropolregion Hamburg in Höhe von 30% ist längst überholt: Gemäß einer Studie zur Bestimmung der Marktposition des Hafens Hamburg in europäischen Hinterland- und Transshipmentregionen des Bremer INSTITUT'S FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK (ISL) entfielen bereits 2005 nur noch „rund ein Viertel des gesamten Container-Hinterlandverkehrs auf die Metropolregion. Der überwiegende Teil davon wurde über Distributionszentren in Hamburg und dem Umland geleitet“ (HAMBURG PORT AUTHORITY 2008a). Unter allen in Hamburg umgeschlagenen Containern wurde 2005 sogar „nur“ ein Loco-Aufkommen von 13,3 % ermittelt (ISL & GLOBAL INSIGHT 2008: 7). Es ist davon auszugehen, dass dieses aus den stark gestiegenen Containerumschlagsmengen des Hamburger Hafens resultiert und der Anteil der Loco-Verkehre der Metropolregion nicht entsprechend mitgewachsen ist. Somit ist bei stark steigendem Containerumschlag mit einer weiter sinkenden Loco-Quote für den Hamburger Hafen zu rechnen.

Als östlichster Hafen der „Nordrange“ konnte Hamburg vor allem seinen Lagevorteil nach Osteuropa und Skandinavien bisher für sein im Vergleich zu westlichen Konkurrenzhäfen überproportionales Wachstum nutzen. Dabei wurde Hamburg auch aufgrund seiner Landbrücke nach Lübeck dominierender Seehafen für den Ostseeraum (s. nachfolgende Abbildung 8) und will dieses weiter ausbauen.



Abbildung 8 : Ziel- und Quellregionen der Hamburger Hinterlandverkehre (INITIATIVE „ZUKUNFT ELBE“ / UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG März 2006: 8)

Der **Modal Split**, die Verteilung der Hinterlandverkehre auf die unterschiedlichen Verkehrsträger, wird in Abbildung 9 dargestellt. Nach wie vor dominiert demnach mit Abstand der Containertransport per LKW im landseitigen Transport. Dieser war nahezu doppelt so groß wie die per Bahn transportierten Container. Transporte per Binnenschiff spielten mit 1% dagegen kaum eine Rolle:



*) ohne Doppelzählung bei Feederschiffen; Gesamtumschlag = 9,99 Mio. TEU; geschätzte Werte für LKW und Feeder (Quelle: HHM e.V.)

Abbildung 9: Modal-Split im Hamburger Container-Hinterlandverkehr 2007
(7,6 Mio. TEU =100%) (www.hk24.de, Einsicht 15.12.2008)

Gemäß Abbildung 9 wurden 30% der in Hamburg abgeladenen Container als **Transshipment**¹⁹ auf kleinere Schiffe (Feeder) umgeladen und wieder über die lange Revierstrecke von Unter- und Außenelbe seewärts vor allem nach Skandinavien, Polen oder die baltischen Staaten transportiert. Gemäß der „*Studie zur Bestimmung der Marktposition des Hafens Hamburg in europäischen Hinterland- und Transshipmentregionen*“ des INSTITUT'S FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK (ISL) und von GLOBAL INSIGHT im Auftrag der HPA soll Hamburg beim Transshipment mit 35% in 2005 sogar „*Marktführer*“ unter den Nordrangehäfen gewesen sein (a.a.O.: 2). Unklar ist, ob bei dieser Untersuchung die von Hamburg auf dem Landweg nach Lübeck transportierten Container, die von dort per Seeschiff weiter transportiert wurden, dem Transshipmentsegment zugerechnet wurden oder nicht²⁰. Für einen so weit im Binnenland gelegenen Seehafen wie Hamburg ist dieser Transshipmentanteil im Vergleich zu den weiter seewärts gelegenen Häfen relativ hoch. Er deutet auf Schwächen der viel weiter seewärts liegenden Elbmündungshäfen Cuxhaven und Brunsbüttel wie z. B. eine unzureichende Infrastruktur (Großschifflliegeplatz mit modernen Containerbrücken) hin. Die mit rd. 130 Kilometern auf der Tideelbe mit Abstand längste Revierstrecke aller Nordrangehäfen bis nach Hamburg ist für die Reeder beim Transshipment zeitaufwändig und kostspielig und damit nachteilig.

Gemäß LOGISTIKINITIATIVE HAMBURG (25. Februar 2008) ist der Hamburger Hafen „*für Reeder aufgrund seiner räumlichen Nähe zum Ostseeraum (...) besonders attraktiv. Der Marktanteil Hamburgs an den Verkehren der Nordrange-Häfen mit dem Ostseeraum betrug 2005 mit Russland 41 %, mit Finnland 54 % und mit Schweden 53 %*“ (ebenda). Zudem profitiert der Hafen von Bündelungseffekten durch das hohe Ladungsaufkommen.

Hinterlandanbindungen:

Die Hinterlandanbindungen Hamburgs im Bereich Schiene und Straße (A 1, A 7, A 24) galten im Vergleich zu den westlichen Konkurrenzhäfen bisher als gut, sie stoßen jedoch im Zuge des starken Wachstums der im Hamburger Hafen umgeschlagenen Güter immer deutlicher an ihre Kapazitätsgrenzen.

Im **Straßengüterverkehr** zeigen häufige Staus in Hamburg und Umgebung Engpässe, die sich im Zuge der prognostizierten Verkehrszunahmen im Güterverkehr (vgl. PLANCO CONSULTING April 2007) wohl weiter verschärfen werden, sollten diese eintreten: „*Die Straßeninfrastruktur in und um den Hafen stößt zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Bereits heute sind Staus auf den Hauptverkehrsrouten an der Tagesordnung. Der tägliche Verkehrsengpass wird für den Hafen und die Hafenbetriebe zunehmend zum Problem*“ (UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG September 2007: 21). - Deshalb wird von der Wirtschaft (vgl. Abb. 11) und Politikern ein massives Ausbauprogramm gefordert:

Neben dem innerstädtischen Verkehr werden vor allem die begrenzten Kapazitäten des Elbtunnels und eine fehlende kreuzungsfreie Verbindung der A 1 mit der A 7 (Hafenquerspange - A 252) als Problem angesehen. Nach den Vorstellungen der norddeutschen Wirtschaft sollen A 1 und A 7 großenteils sechsspurig ausgebaut werden (IHK Nord 26. April 2007: 5).

¹⁹ Als „Transshipment“ werden die Containerverkehre bezeichnet, die den Hafen auf dem Seeweg erreichen und ebenso wieder verlassen.

²⁰ Eine Klärung konnte nicht herbeigeführt werden, weil die HPA als Auftraggeber des Gutachtens nur eine Kurzfassung vorgelegt hat und das Gutachten bis heute – trotz wiederholter schriftlicher Nachfrage – nicht zur Verfügung stellt.

Gefordert wird zudem

- eine Westumfahrung Hamburgs mit einer weiteren Elbquerung nördlich von Hamburg bei Glückstadt,
- eine Ostumfahrung Hamburgs mit einer weiteren Elbquerung bei Geesthacht,
- ein Ausbau des Hamburger Ringes 3 mit Anbindung an die A1 (HANDELSKAMMER HAMBURG 2007: 18).

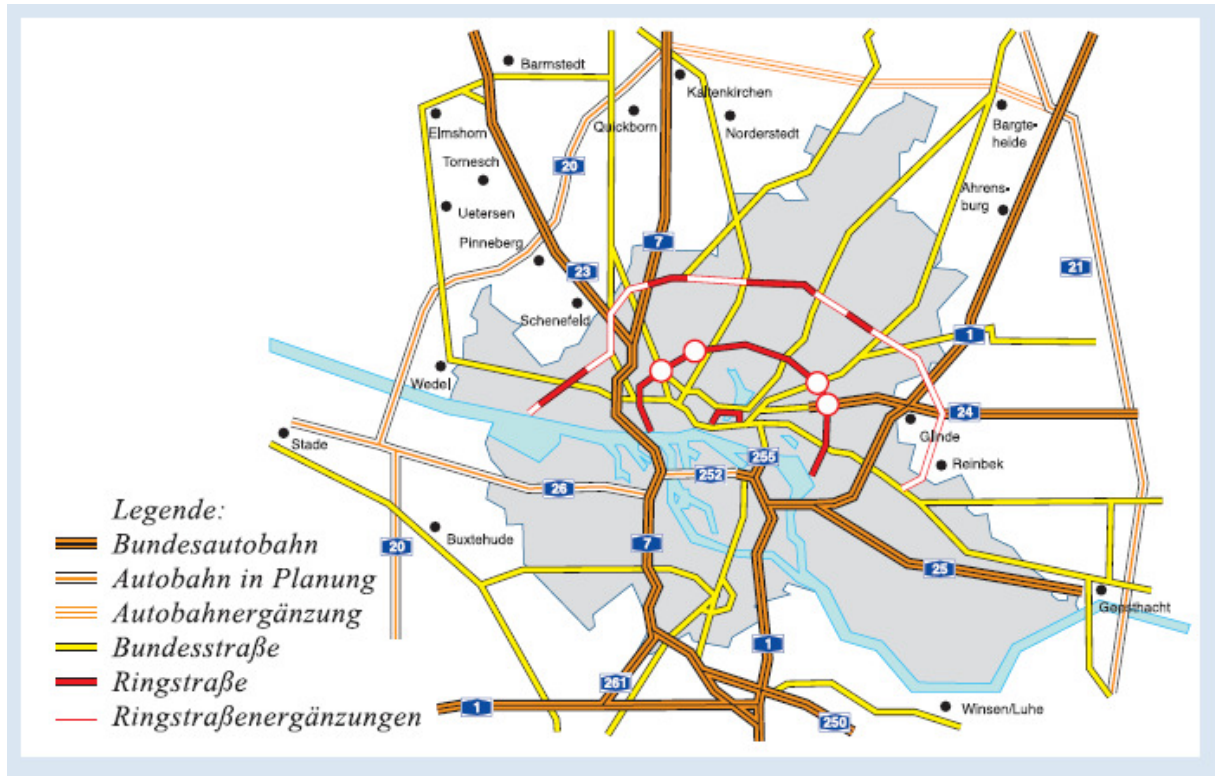


Abbildung 10: Straßeninfrastruktur-Ausbaubedarf gemäß Hamburger Handelskammer
(HANDELSKAMMER HAMBURG 2001: 12)

Im Hafentwicklungsplan 2005 werden darüber hinaus noch der Bau der A 26 und der Bau der A39 von Lüneburg nach Wolfsburg als wesentliche Straßeninfrastrukturprojekte genannt. Die A 7 zwischen dem Anschlusspunkt einer A 26 bis zum Bordscholmer Dreieck soll demnach sogar auf acht Spuren ausgebaut werden (HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT 2005: 42).

Da der **LKW** bisher das wichtigste Transportmittel für den Hamburger Hafen war und insbesondere im Nahbereich bis ca. 150 km dominierte, sind die umfangreichen Ausbaupläne aufgrund der erwarteten Verkehrszunahmen wenig überraschend. Für den Hamburger Hafen sind 2006 rd. 1.700 Transportunternehmen mit einer Flotte von 45.000 LKW tätig gewesen (PORT OF HAMBURG MARKETING 2006a: 96). Bereits 2006 fuhren täglich 6.600 LKW's für den Hafen, womit die Belastbarkeit des Straßennetzes erreicht wurde/wird (TIEDEMANN / HAMBURGER ABENDBLATT, 16. Juni 2006).

Mit 24% **Bahngüterverkehr** (vgl. Abb. 9) war Hamburg bisher der bedeutendste Eisenbahnseehafen der Nordrange. Im Fernverkehr stieg der Bahnanteil transportierter Container sogar auf 70% an. (HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT 2005a: 46). Durch die erwartete Verdoppelung des Bahngüterverkehrs in weniger als 10 Jahren steigt der Druck zum weiteren Ausbau des Schienennetzes, auch weil der Umfang der bahnseitig transportierten Güter gesteigert werden soll. Hierzu werden in Hamburg bereits heute große Anstrengun-

gen zur Ertüchtigung der Hafenbahn unternommen (vgl. HAMBURG PORT AUTHORITY & DEUTSCHE BAHN AG 2007).

Im Hinterland sollen insbesondere durch Bau der sog. „Y-Trasse“ zwischen Hamburg bzw. Bremen und Hannover die notwendigen Kapazitäten im bereits weitgehend ausgelasteten Streckennetz der Bahn geschaffen werden. Ein aktuelles Gutachten von SIEFER vom Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -Betrieb der Universität Hannover im Auftrag des Verbandes der Bauindustrie Niedersachsen/Bremen e.V. kommt hier allerdings zu dem Ergebnis, dass das Projekt „Y-Trasse“ keine ausreichende Lösung zur Bewältigung des wachsenden Schienengüterverkehrs aus Hamburg und Bremerhaven und dem zukünftigen JadeWeserPort bietet. Dabei wird auf die erwartete Zunahme verwiesen, die allein aus Hamburg von täglich 190 Güterzügen beim Untersuchungszeitpunkt Prognosen zufolge auf 450 bis 500 Güterzüge wachsen soll. 75 % des (schienengebundenen) Hinterlandverkehrs des Hamburger Hafens würden auf die Strecke in Richtung Hannover entfallen. Diese Strecke soll – laut SIEFER - nach Angaben der DB Netz AG mit einer Auslastung von 130% mit 143 Güterzügen täglich zu den meist befahrenen in Deutschland gehören. Nennenswerte Steigerungsmöglichkeiten werden hier im Bestand nicht mehr gesehen. Aufgrund der durch Bau der „Y-Trasse“ nicht beseitigten Engpässe im Bereich Hamburg bzw. Hannover wird eine Nutzung durch Güterzüge erschwert und würde kaum zu den erhofften Kapazitätssteigerungen führen (vgl. SIEFER 2007).

Die **Binnenschifffahrt** spielt im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens mit nur noch ca. 1 % Anteil am Modal Split (vgl. Abb. 9) bislang kaum noch eine Rolle. Von der Hafenvirtschaft und Interessenvertretungen der Binnenschifffahrt wird seit Jahren ein Ausbau der Mittelelbe gefordert, um den Fluss besser und auch ganzjährig für den Güterverkehr nutzen zu können. Dieses ist jedoch aufgrund der jahreszeitlich bedingten starken Wasserspiegelschwankungen, die sich durch den Klimawandel immer weiter verstärken, fragwürdig und wegen gravierender Auswirkungen auf die für den Naturschutz wichtigen Bereiche und deren Schutzstatus nur schwer durchsetzbar. Mögliche Steigerungsraten durch die von Branchenvertretern geforderte Verbesserung der Schiffbarkeit der Mittelelbe sind zu der im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern nur marginalen Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Hamburger Hafen kaum von Bedeutung. Zunehmende Trockenperioden im Einzugsgebiet der Mittelelbe im Zuge des Klimawandels begrenzen die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt so sehr, dass eine wirtschaftliche Schiffbarkeit der Mittelelbe zunehmenden Einschränkungen unterliegt. – Ein nennenswerter Beitrag zur Entschärfung der Verkehrsprobleme im Bereich des Hamburger Hinterlandverkehrs ist somit durch einen Ausbau der Mittelelbe nicht zu erwarten. Dagegen würden voraussichtlich erhebliche, kaum lösbare Interessenkonflikte mit dem Naturschutz, der Wasserwirtschaft und Nutzungen für Freizeit und Tourismus entstehen.

Zukunftsperspektive:

Trotz der bislang als gut und leistungsfähig angesehenen Hinterlandanbindungen des Hamburger Hafens (vgl. z. B. DÜCKER 2004) werden die angestrebten überdurchschnittlichen Wachstumsraten im Containerverkehr die bereits bestehenden Kapazitätsprobleme bei Straßen- und Bahngüterverkehren (s. BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR 2007: 2) massiv verschärfen. Dennoch will Hamburg sein „*Wachstumspotential ausschöpfen*“, wie z. B. im aktuellen **Hafenentwicklungsplan** als **Begründung für einen weiteren Vertiefungsbedarf von Unter- und Außenelbe** betont wird (HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT 2005: 44). Hierfür sollen die Kapazitäten im Containerumschlag bis 2015 bis auf 18 bis 19 Mio. TEU erhöht werden. Das angenommene Umschlagspotential des Hamburger Hafens wird auf eine Vielzahl zum Teil sehr unterschiedlicher Prognosen gestützt, wie die nachfolgende Abbildung 11 zeigt:

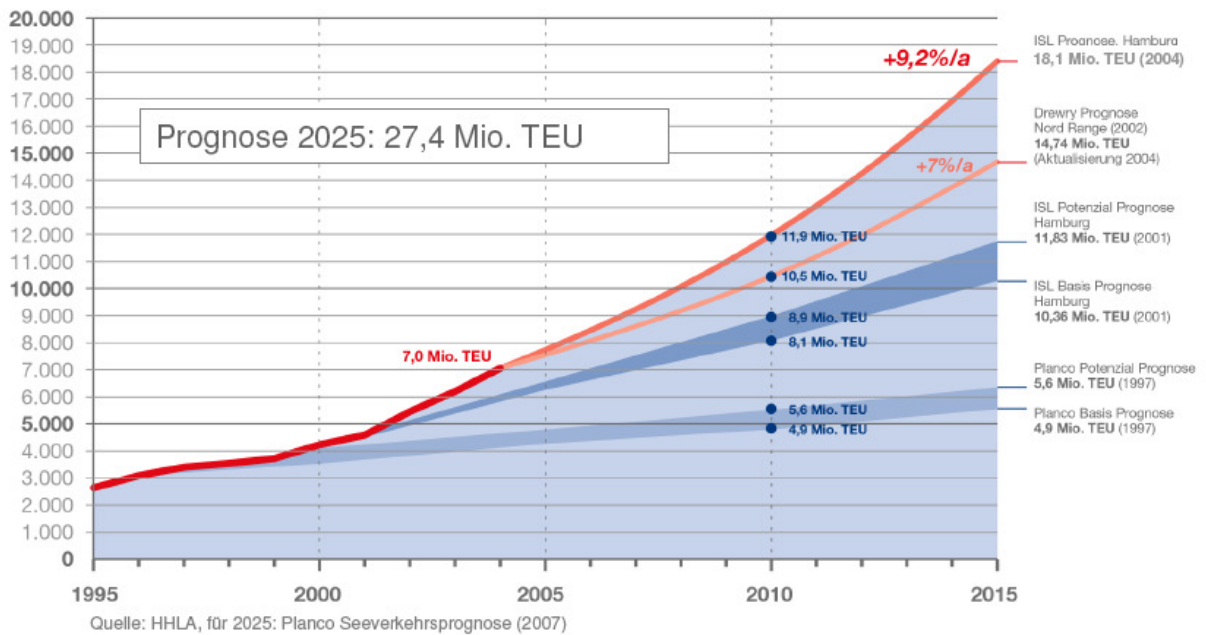


Abbildung 11: Entwicklungsprognosen für den Containerumschlag in 1.000 TEU (PLANCO CONSULTING 2007)

Demzufolge werden die HHLA Container Terminals Altenwerder (CTA) 2015), Burchardkai (CTB) und Tollerort (CTT) bereits in ihren Kapazitäten erweitert, bis 2015 sind insgesamt 3,6 Mio. TEU geplant. Eine Erhöhung der Kapazität des EUROGATE Container Terminal Hamburg (CTH) Terminals um weitere 2 Mio. TEU auf dann insgesamt 6 Mio. TEU ist bis 2013 / 2014 vorgesehen (vgl. Abb. 12). - Die Gesamtkosten für HHLA und EUROGATE werden auf rd. 1,6 Mrd. Euro geschätzt (UNTERNEHMENSVERB. HAFEN HAMBURG 2007: 17).

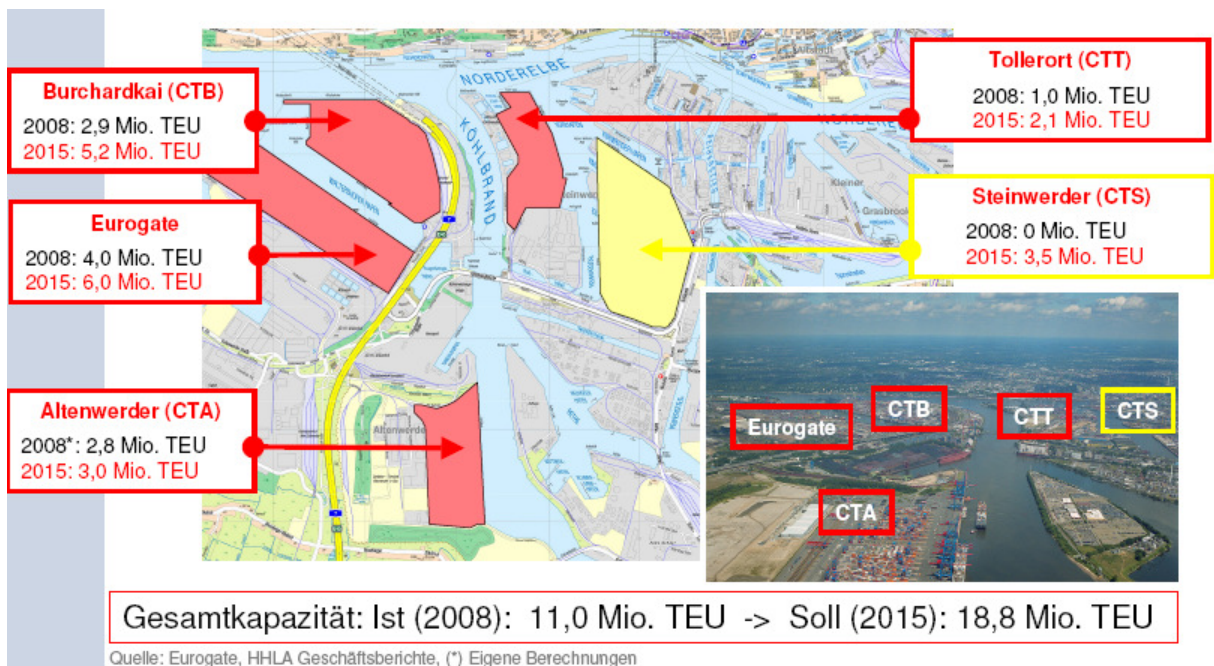


Abbildung 12: Heutige und geplante Terminalkapazitäten für den Containerumschlag (HANDELSKAMMER HAMBURG 2008)

Für Ausbau und Erweiterung der Terminal- und Verkehrsinfrastruktur will Hamburg bis 2015 – so der UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG (ebenda) - weitere 3 Mrd. Euro investieren. Auf diese Weise könnte Hamburg seine heutigen Kapazitäten beim Containerumschlag in etwa verdoppeln. Weitere Hafenerweiterungsflächen von 960 ha werden in Hamburg-Moorburg und Francop (a.a.O.: 9) gesehen. Damit sieht die Hafenwirtschaft ausreichende Kapazitäten für das von ihr erwartete Umschlagswachstum über 2015 hinaus.

Wie die Erfahrungen in Rotterdam zeigen, wird sich Hamburg bei diesem Wachstum eher einem **Verkehrskollaps** nähern als bei moderaterem Wachstum: „*Ein jährliches Umschlagwachstum um 1 Mio. TEU bedeute, dass jeden Tag zusätzlich 4000 TEU auf schon jetzt überlasteten Straßen und Schienen im Hamburger Raum bewegt werden müssen*“, wurde von der Deutschen Verkehrszeitung geschätzt (DVZ, 25.04.08). Trotz aller respektablen Anstrengungen, in Hamburg immer mehr Container auf der Schiene zu transportieren, wird wohl auch zukünftig der weitaus größte Teil der Landtransporte per LKW befördert werden. Der Anteil bahnseitig beförderter Container im Modal Split (vgl. Abb. 9, S. 31) ist umwelt- und verkehrspolitisch immer noch viel zu niedrig. Bei den (vor der Weltwirtschaftskrise) prognostizierten jährlichen Steigerungsraten von etwa 10% im Containerverkehr ist ein Verkehrskollaps trotz kostspieliger Entschärfung einiger Engpässe im Großraum Hamburg kaum noch zu vermeiden: „*Mit täglich 6.600 LKW sind die Straßen im Hamburger Hafen schon jetzt überfordert – doch bereits 2010 müssen sie nach aktuellen Prognosen mit dann 12.000 Lastern fertig werden*“ (TIEDEMANN / HAMBURGER ABENDBLATT, 26. Juni 2006). Aufgrund der aktuellen Einbrüche durch die Weltwirtschaftskrise dürfte sich hier die Zeitachse (deutlich ?) nach hinten schieben, so dass mehr Zeit für sinnvolle Lösungen vorhanden ist.

Lösungen, die nur auf einen massiven Ausbau der Hinterlandanbindungen fokussiert sind, bleiben unzureichend, wenn nicht alle **Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung** und für eine **Prioritätensetzung beim Ausbau** ausgeschöpft werden.

Zum Schienengüterverkehr wurde der „*Masterplan zur Schienengüterverkehrsentwicklung des Hamburger Hafens für 2015 und darüber hinaus*“ erarbeitet. „*Danach wird von einem Anstieg des Bahnverkehrs von derzeit 208 Zügen pro Tag auf 394 Züge täglich ausgegangen. Bei Realisierung des geplanten Container Terminals Steinwerder soll sich der Bahnverkehr auf 464 Züge pro Tag erhöhen. Für 2025 wird ein Anstieg des Schienengüterverkehrsaufkommens auf 578 Züge pro Tag prognostiziert*“ (UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG 2007: 21f). - Allein die Kosten für den Ausbau des Hamburger Schienennetzes werden von der HPA²¹ auf ca. 500 Mio. € geschätzt (a.a.O.: 22).

Für besonders wichtig hält die Hamburger Hafenwirtschaft die (im unmittelbaren Anschluss an die von 1998-2002 vorgenommenen Ausbaumaßnahmen bereits geplante) weitere **Vertiefung von Unter- und Außenelbe**. – Wesentliche Begründung: „*Der Hafen wird die prognostizierten Wachstumspotenziale nur ausschöpfen können, wenn die seewärtige Zufahrt an die Erfordernisse der Container und Massengutschifffahrt angepasst wird*“ (a.a.O.:18). Die Planungen sehen eine Erhöhung der tideunabhängigen Fahrt eines Bemessungsschiffes nach Hamburg von heute 12,50 m auf zukünftig 13,50 m Tiefgang und eine Erhöhung der tideabhängigen Fahrt nach Hamburg auf 14,50 m vor.

Im Gegensatz zur letzten „*Fahrrinnenanpassung*“, so die offizielle Bezeichnung des Projekts, steht hierbei aktuell nicht die – heute bereits gewährleistete - generelle Erreichbarkeit Hamburgs für die größten Containerschiffe als Ziel im Vordergrund, sondern deren weitgehende Tideunabhängigkeit: „*Dabei wird übersehen, dass zur Zeit für den Schiffsverkehr auf der Elbe gravierende Einschränkungen bestehen. Containerschiffe der neuesten Generation können den Hafen ausschließlich tideabhängig bedienen. Im ausgehenden Verkehr können diese Schiffe den Hafen zudem selbst unter Ausnutzung der Tide nicht voll abgeladen verlassen. Die*

²¹ Hamburger Hafenbehörde.

Tideabhängigkeit und die Tiefgangsbeschränkungen stellen für die Reeder eine erhebliche Einschränkung dar“... (a. a. O.: 18).

Klärungsbedürftig ist, welche Bedeutung diese Restriktionen heute haben und zukünftig voraussichtlich bekommen und ob dieses (negative) Folgen für die Metropolregion Hamburg hat. Die Hafenwirtschaft erhofft sich über die geplante Elbevertiefung ein Abwerben der heute vorwiegend von Rotterdam dominierten Position als erster Ablade- oder letzter Ladehafen in der stark wachsenden Ostasienroute und demzufolge größeren Ladungsanteile (vgl. PLANCO CONSULTING 2004: 80). Inwieweit dieses realistisch ist und worin die Vor- und Nachteile liegen, bedarf einer näheren Betrachtung (vgl. Kap. 5.5).

Für das Vorhaben „*Fahrrinnenanpassung*“ läuft seit März 2007 das förmliche **Planfeststellungsverfahren**. Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden laut Angabe der Planfeststellungsbehörden über 7.000 qualifizierte Einwendungen gegen das Vorhaben bei den beiden Planfeststellungsbehörden in Hamburg oder Kiel eingereicht. Der bisherige Zeitfahrplan, ein Baubeginn noch in 2008, ist aufgrund verschiedener Planänderungen längst überholt. Dazu wurden im Oktober 2008 geänderte Planunterlagen mit erneuter Gelegenheit zur Stellungnahme öffentlich ausgelegt. Nach Durchführung der Erörterungstermine ist von einem Planfeststellungsbeschluss kaum vor Ende 2009 – möglicherweise sogar noch wesentlich später - auszugehen.

Die **Kosten des Projektes „*Fahrrinnenanpassung*“** von Unter-/ und Außenelbe werden nach anfänglich 180 Mio. € (PLANCO CONSULTING 2004) mittlerweile - offiziellen Haushaltsansätzen zu Folge - auf insgesamt 350,7 Mio. Euro beziffert, wovon 248,2 Mio. € aus Steuergeldern des Bundes (BMVBS, 24. Oktober 2006) und 102,5 Mio. € aus Hamburger Steuergeldern (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, SENAT 9. Oktober 2007: 9) bereitgestellt werden sollen. Dass dieser Kostenansatz, der sich gegenüber der Anfang 2004 vorgelegten Nutzen-Kosten-Untersuchung von PLANCO CONSULTING nahezu verdoppelt hat, Bestand haben wird, ist zu bezweifeln, da es weitere Kostensteigerungen bzw. Zusatzkosten geben wird, wie

- im Bereich naturschutzrechtlich erforderlicher Kompensationsmaßnahmen,
- für Hochwasser- und Küstenschutzmaßnahmen und
- zur Freihaltung von Unterliegerhäfen und Nebengewässern.

Unter Bezugnahme auf den Hamburger Wirtschaftssenator GEDASCHKO berichtete die HANNOVERSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG am 11. Oktober 2008 „*dass die von der Hansestadt angestrebte Fahrrinnenanpassung mindestens 400 Millionen Euro kosten wird.*“

Hinzu kommen die gegenüber heute voraussichtlich steigenden jährlichen Unterhaltungskosten, deren Anstieg auf bis zu 100 Millionen Euro jährlich derzeit niemand fundiert ausschließen kann. Mit diesen Zusatzkosten ist - wie bereits nach der letzten Elbevertiefung - vorwiegend im Bereich des Hamburger Hafens und der Hamburger Delegationsstrecke der Unterelbe zu rechnen (vgl. auch UMWELTSTIFTUNG WWF Oktober 2006).

Derartig hohe Kosten für öffentliche Haushalte sollten unter dem Nachhaltigkeitsziel einer sparsamen Mittelverwendung zu strengen Maßstäben der Prüfung von Bedarf und Nutzen der geplanten Maßnahmen führen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung von PLANCO CONSULTING von Januar 2004 ist hinsichtlich ihrer zeitlich überholten Datenbasis veraltet und zudem aufgrund getroffener Annahmen (zu Gunsten der Vorhabensträger) umstritten (vgl. PROGTRANS & PROGROS 2006: 132f; FELDT 30. April 2007: 4ff). Beispielsweise wurden die angenommenen Arbeitsplatzeffekte von PLANCO nicht belegt, der durch angenommene Vermeidung von LKW-Verkehren ermittelte Nutzen für den Klimaschutz erscheint hinsichtlich Ursache und Ausmaß mehr als fragwürdig, da Reeder Landtransporte überall dort wegen der hohen Kosten meiden, wo der Transport per Seeschiff möglich ist. Das

gilt auch für mittlere und kleinere Schiffe. Nur durch eine grundlegend überarbeitete und aktualisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung wäre eine dem Haushaltsrecht (§ 7 Bundeshaushaltsordnung) angemessene Entscheidung über das Projekt möglich.

3.2.3 Soziale Belange

Um die Bedeutung des Hamburger Hafens für den **Arbeitsmarkt** herauszustellen, kursieren seit Jahren höchst unterschiedliche Zahlen, die hinsichtlich ihres Wahrheitsgehaltes nur bedingt nachprüfbar sind, weil konkrete Nachweise zu den insgesamt im Hafenumschlag Beschäftigten nicht vorgelegt werden: So wurde von HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT 2005 noch von 145.000 direkt und indirekt hafensabhängigen Beschäftigten gesprochen, der UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG ging im März 2006 sogar von 154.000 Beschäftigten aus. Politik und Wirtschaft betonen dabei eine weiter stark steigende Tendenz:

„Wie Container Arbeit schaffen

Jobmotor Güterumschlag. Seit 2001 netto 9000 neue Stellen. Und die Branche wächst weiter.

9000 neue Jobs in drei Jahren - die verdankt Hamburg dem Boom in der Seeschifffahrt und immer neuen Umschlagrekorden im Hafen. Insgesamt sind zwischen 2001 und 2004 rund um den Containerumschlag sogar mehr als 20000 Jobs hinzugekommen. Aber es sind auch viele Stellen abgebaut worden, etwa im Massengutumschlag. Rechnet man Einstellungen und Entlassungen gegeneinander bleibt unterm Strich ein Plus von 9000 Beschäftigten. "Das ist die Nettozahl", erklärt Christian Saadhoff, Sprecher der Wirtschaftsbehörde. "Von 145 000 in 2001 ist die Zahl der hafensabhängig Beschäftigten auf 154 000 in 2004 gestiegen" (UTHENWOLDT / HAMBURGER ABENDBLATT, 12. November 2005).

Laut HAMBURGER LAGERHAUS AG (HHLA) „hängen heute deutschlandweit mehr als 250.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Hamburger Hafen ab - 30.000 mehr als vor vier Jahren“ (HHLA 2006: 56).

Für die Bedeutung des Hamburger Hafens werden immer wieder unterschiedliche Arbeitsplatzzahlen genannt, die ohne nachvollziehbare Belege einen geradezu willkürlichen Charakter bekommen:

Beispiel Hafenenwicklungsplan 2005: „Insgesamt sind in der Metropolregion etwa 145.000 Arbeitsplätze, in Deutschland 220.000, direkt und indirekt vom Hafen abhängig. Davon entfallen rund 124.000 auf das Gebiet Hamburgs; das sind fast 12% aller Arbeitsplätze in Hamburg“ (HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT 2005: 8). Angesichts vorgenannter Zahlen überrascht die Angabe in Kapitel 7 („Der Hamburger Hafen in Zahlen“) des Hafenenwicklungsplans, wo die „Gesamtzahl direkt und indirekt von Hafenfunktionen abhängiger Arbeitsplätze in der Metropolregion“ mit „ca. 156.000“ (a.a.O.: 71) angegeben wurde, was immerhin 11.000 mehr sind als dort noch im Eingangskapitel vorgegeben. „Und im Bundesgebiet“ wurde hier sogar von „258.000“ vom Hamburger Hafen angeblich direkt oder indirekt abhängigen Arbeitsplätzen ausgegangen, 38.000 Arbeitsplätze mehr als im Eingangskapitel (ebenda).

In der aktuellen Ausgabe von „Der Hamburger Hafen, Daten und Fakten“ wird die Gesamtzahl für 2006 mit „ca. 163.000“ für die Metropolregion Hamburg und „266.000 im Bundesgebiet“ angegeben (HPA 2008a).

Aufgrund fehlender Belege dieser höchst unterschiedlichen Arbeitsplatzangaben, sind die Zahlen alle nicht nachvollziehbar. LÄPPLE, der bis Oktober 2007 u. a. als Professor an der Technischen Universität in Hamburg Harburg lehrte und mehrere Arbeitsmarktstudien in Hamburg durchgeführt hat (vgl. LÄPPLE et al. 1994; KEMPF & LÄPPLE 2001, LÄPPLE 2003), äußerte sich im Oktober 2007 zur Bedeutung des Hamburger Hafens für den Arbeitsmarkt in einem Interview des HAMBURGER ABENDBLATT und nennt plausible Gründe für seine geringere Beschäftigungswirkung:

„ABENDBLATT: ‘Aber Hafenplaner argumentieren mit enormen Zahlen von Arbeitsplätzen, 150.000 Jobs sollen vom Hafen abhängig sein‘:

*LÄPPLE: ‘Das sind Mondrechnungen, die nie offengelegt wurden und die sich auch nicht halten lassen. Rotterdam beziffert die von ihrem Hafen abhängigen Arbeitsplätze mit 57 000 und sagt ganz offen, dass die hafengebundenen Arbeitsplätze in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen sind. Die heutigen Häfen sind weitgehend Containerschleusen, das Ein- und Auspacken, die Wertschöpfung findet im Hinterland statt. Die echten Hafenjobs werden immer weniger, und die anderen sind nicht mehr wasserabhängig, nicht mehr abhängig vom Umschlagplatz. Rund ein Drittel aller Container, die per Schiff in Hamburg ankommen, werden mit kleineren Feederschiffen die Elbe wieder heruntergefahren. Das ist nur Transitverkehr, in einem hohen Maße automatisiert‘
(HAMBURGER ABENDBLATT, 19. Oktober 2007).*

Nicht nur LÄPPLES vorgenannten Untersuchungen belegen, dass die Beschäftigung in vielen der hier relevanten Bereiche des Hafens viele Jahre stark rückläufig war, bevor es vor wenigen Jahren wieder zu nennenswerten Neueinstellungen kam. Wenn diese Neueinstellungen nun von Wirtschaftsvertretern und Politikern als große Beschäftigungseffekte dargestellt werden („Häfen als Jobmaschine“), so spiegelt das kaum die Entwicklung der letzten 10-25 Jahre wieder. Trotz der seitdem stark gestiegenen Umschlagszahlen im Hamburger Hafen und trotz der Neueinstellungen in den letzten Jahren haben Containerisierung, Modernisierung und Automatisierung der meisten hier relevanten Branchen in den letzten 25 Jahren bis heute mehr Arbeitsplätze gekostet als hierdurch entstanden sind: „Die Zahl der direkt umschlagsabhängigen Arbeitsplätze im Hafen hat von 11.594 im Januar 1980 über 8.050 im Januar 1990 auf 4.718 im Januar 2003 abgenommen. Eine vergleichbare Tendenz ist auch in den anderen europäischen Häfen zu beobachten“ (HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT 2005: 25).

Belege für die per Saldo abgenommene Beschäftigungswirkung des Hamburger Hafens kommen auch vom Bremer ISL (Oktober 2000: 3-64): Demnach hat allein von 1993 bis 2000 „die Anzahl der direkt mit der Abfertigung von Schiff und Ladung beschäftigten Arbeitnehmer“ (...) „um 45% auf knapp 5.000 Arbeitnehmer abgenommen (darunter ca. 1.000 Angestellte der Gesamthafenbetriebsgesellschaft), trotzdem gibt die Seehafenverwaltung weiterhin die Zahl von 140.000 Arbeitsplätzen (das sind etwa 16% aller Hamburger Arbeitsplätze) auf dem Gebiet der FHH, die direkt oder indirekt mit Hafenaktivitäten verbunden sind, an“ (INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK 2000: 3-64). – Diese Darstellung des ISL macht die Diskrepanz zwischen den tatsächlich direkt im Hafenumschlag Beschäftigten und den offiziellen Schätzungen zufolge insgesamt angeblich direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten deutlich.

Die Entkoppelung von Güterumschlag und Beschäftigung ist in allen Containerhäfen bereits seit den achtziger Jahren bekannt. „So hat die Industrialisierung der Hafendarbeit dazu beigetragen, dass der Containerumschlag in den Seehäfen nicht mehr zu den Wachstumsträgern der regionalen Beschäftigung in den Seehafenregionen gehört. Umschlagswachstum ist nicht mehr automatisch mit Beschäftigungswachstum verbunden...“ (DEECKE Juli 1998: 25).

Seit dem Beschäftigungsrückgang bis etwa 2003 haben Neueinstellungen, auf die in den Jahresberichten der Umschlagsunternehmen HHLA und EUROGATE und in Presseberichten hingewiesen wird, zu einer Zunahme der unmittelbar im Hafenumschlag Beschäftigten auf etwas schätzungsweise mehr als 5.000 in 2008 geführt²². Dieser Beschäftigungszuwachs steht jedoch in keinem Verhältnis zu der Umschlagsentwicklung und ihren Steigerungsraten, wie auch das Beispiel des größten Hamburger Hafenumschlagsbetreibers HHLA gemäß Tabelle 7 zeigt:

Tabelle 7: Entwicklung von Arbeitsplätzen und Containerumschlag bei der HHLA

Jahr	Beschäftigte der HHLA-Gruppe:		Umschlag in Hamburg in TEU	
1998	3.090		2.350.000	
1999	2.941	- 4,8%	2.490.000	+6,0%
2000	2.986	+ 1,5%	2.762.442	+10,9%
2001	3.259	+ 9,1%	3.070.980	+11,2%
2002	3.503	+ 7,6%	3.516.445	+14,5%
2003	3.364	- 4,0%	3.926.000	+11,7%
2004	3.334	- 0,9%	4.596.000	+17,1%
2005	3.548	+ 6,4%	5.270.000	+14,8%
2006	4.215*	+ 9%*	6.100.000	+16,1%
2007	4.565*	+ 8%*	6.700.000	+ 9,9%

*Diese Zunahme ist signifikant auf den 2005 in Betrieb genommenen HHLA-Container-Terminal in Odessa zurückzuführen und beinhaltet auch die Beschäftigten am HHLA Containerterminal Lübeck

(Eigene Auswertung von HHLA-Geschäftsberichten und –Pressemitteilungen; www.HHLA.de)

Wenn man berücksichtigt, dass diese Zahlen nicht nur den Hafenumschlag, sondern alle vier Geschäftsfelder der HHLA wiedergeben und zudem noch andere Standorte wie Lübeck oder Odessa mit einbeziehen, so wird deutlich, dass sich der Beschäftigungszuwachs längst von der sehr dynamischen Umschlagsentwicklung abgekoppelt hat und vergleichsweise niedrige Steigerungsraten aufweist. So ist der Containerumschlag auf den Hamburger Terminals der HHLA von 1998 (2,35 Mio. TEU) bis 2005 (5,27 Mio. TEU) um ca. 125% gestiegen und hat sich somit mehr als verdoppelt (s. Tabelle 7). Dagegen stieg die Zahl aller Beschäftigten der HHLA in den vier Tätigkeitsfeldern Container, Intermodal, Logistik und Immobilien im gleichen Zeitraum nur um 14,8 %, was einem Arbeitsplatzzuwachs von 458 Stellen entspricht (s. Tabelle 7). Da exakte Zahlen der Beschäftigten im Containerumschlag der HHLA nicht öffentlich verfügbar sind, lassen sich die offensichtlich im Vergleich zum Umschlagswachstum um den Faktor von 8,44 : 1 geringeren Arbeitplatzeffekte für Hamburg derzeit – mangels offizieller Zahlen - nicht konkreter ermitteln. Es ist davon auszugehen, dass sich die Arbeitsplatzzahlen in den Jahresberichten der HHLA zum allergrößten Teil auf das Kerngeschäft, den Hafenumschlag beziehen. Dieses Kerngeschäft findet über Unternehmensbeteiligungen nicht nur in Hamburg, sondern zunehmend auch an anderen Hafenstandorten (z. B. in Lübeck oder Odessa) statt.

Der Grund für die in Relation zur Umsatzentwicklung nur geringen Arbeitplatzeffekte liegt in der zunehmenden Automatisierung im Umschlag moderner Seehäfen: *„So verfügt die HHLA schon heute über eine Hafenanlage, die zum technischen Vorbild für die ganze Welt geworden ist: Altenwerder. Schauerleute werden nicht mehr gebraucht. Und sonstiges Personal, das zupacken kann, wird ebenfalls kaum benötigt. Fahrerlose, von Software gesteuerte Fahrzeuge transportieren die Container von den 14 Hafenkranbrücken zu Lagerblöcken, wo sie abgesetzt werden. So einen Terminal hätte jeder gern, weil er binnen 48*

²² Eigene Abschätzung auf Basis der vorgenannten Zahlen und der Jahresberichte und Pressemitteilungen von Eurogate und HHLA seit 2003.

Stunden einen Frachter entladen kann und kaum Personalkosten verschlingt. 'Wir werden weiter automatisieren', sagte BEHN, 'allein so kann das Volumen auf rund 14 Millionen TEU (Standardcontainer) bis 2010 steigen' (BODDERAS / DIE WELT, 31.05.2006).

Damit sind wesentliche Gründe für den relativ geringen Arbeitskräftebedarf eindrucksvoll beschrieben. - Deutliche Zuwächse der im Hafenumschlag Beschäftigten gab es bei der HHLA als mit Abstand größtem Hamburger Hafenumschlags- und Logistikunternehmen trotz stetig hoher Umsatzsteigerungen erst ab 2004: „Das kräftige Wachstum der operativen Geschäftstätigkeit des HHLA Konzerns hat im abgelaufenen Jahr 2005 erneut zu einem deutlichen Anstieg der Mitarbeiterzahl geführt. Sie nahm – bereinigt um Portfolioveränderungen – um 214 bzw. 6,4 Prozent auf 3.548 Mitarbeiter zu. Die größten Beschäftigungszuwächse gab es im Containerumschlag und bei den Logistikaktivitäten der HHLA. Damit hat sich der Trend des Beschäftigungsaufbaus aus dem Jahr 2004 fortgesetzt“ (HAMBURGER LAGERHAUS AG, Geschäftsbericht 2005: 55).

Letzteres stimmt mit den Angaben des Geschäftsberichtes 2004 nicht überein, denn darin wird noch ein Beschäftigungsrückgang um 30 Arbeitsplätze bzw. um 0,9% ausgewiesen. Da bei späteren Arbeitsplatzzunahmen keine Bereinigung der neuen Arbeitsplätze außerhalb Hamburgs in den HHLA-Geschäftsberichten erfolgt, wird hier auf eine substantielle Bewertung verzichtet.

Bei EUROGATE, dem zweiten großen Hamburger Hafenumschlagsbetrieb, wurde – Presseberichten zufolge - für 2007 von 1.900 Beschäftigten in Hamburg ausgegangen, davon etwa 1.000 im Hafenumschlag (SCHRÖDER / DIE WELT, 3. Juni 2007).

Angesichts dieser Sachverhalte überraschen die vorgenannten Angaben aus Politik und Hafenwirtschaft zu den hafenabhängig Beschäftigten. Die nicht belegten und damit nicht nachvollziehbaren Zahlen basieren anscheinend nicht auf den hierfür notwendigen statistischen Angaben, sondern auf einer gutachtlichen Stellungnahme: So präsentierte PLANCO CONSULTING in seiner „Fortschreibung der Berechnungen zur 'Regional und Gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens in Jahr 2001', Aktualisierung für das Jahr 2005“ im Auftrag der HPA folgende Zahlen:

Tabelle 8: PLANCO-Schätzung der vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten

Beschäftigte nach Ladungskategorien						
	Verflechtungstyp	Konvent. Stückgut	Containergut	flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Summe
1	Hafenwirtschaft (im engeren und weiteren Sinne)	8.454	48.964	3.639	6.885	67.942
2	Hafenbezogene Industrie	994	11.397	2.255	3.076	17.723
3	Lieferungen von Vorleistungen an 1. und 2.	7.762	56.721	23.920	10.455	98.859
4	Lieferungen von Investitionsgütern an 1 und 2	1.696	11.177	2.735	1.912	17.520
5	Durch Konsumangaben in 1-4 induzierte Beschäftigung	3.998	26.518	20.358	5.383	56.257
	Summe 1 – 5*	22.904	154.777	52.908	27.711	258.300

*in der Summe wird die Hafenwirtschaft den Dienstleistungen, die Hafenbezogene Industrie (inkl. Fischerei) dem verarbeitenden Gewerbe zugeordnet (PLANCO CONSULTING 2006: 9).

Dabei rechnet PLANCO dem Containerumschlag 60% aller Arbeitsplätze zu. Für die „Ladungskategorie Containergut“ gibt PLANCO insgesamt „48964 direkt hafenabhängige Beschäftigte“ für 2005 an. Bemerkenswert ist nicht nur die Höhe, sondern auch die präzise Angabe bis auf den einzelnen Arbeitsplatz. Dabei sind diese Zahlen lediglich „Schätzungen“ auf Basis von „Hochrechnungen“ von Arbeitsplatzdaten, die zuletzt 2001 ermittelt wurden (a. a. O., S. 1 und 3). Abgesehen von den in der Genauigkeit unhaltbaren Beschäftigtenzahlen erstaunt, warum PLANCO in einer so wesentlichen Frage lediglich Schätzungen vornimmt

und nicht auf die konkreten Daten zurückgreift, über die der Auftraggeber (als Teil der Hamburger Wirtschaftsbehörde) zumindest für 2003 nachweislich verfügt (4.718 direkt hafengebunden Beschäftigte in 2003²³). So ist anzunehmen, dass konkrete firmen- und terminalbezogene Arbeitsplatzzahlen auch bis heute vorliegen, auch wenn diese (warum ?) nicht veröffentlicht werden. Stattdessen führen die nicht belegten und somit nicht nachvollziehbaren Annahmen und Schätzungen von PLANCO zu einer fragwürdigen Scheingenauigkeit und haltlosen Arbeitsplatzzahlen zum Hamburger Hafen im Auftrag der HPA, die Vorhabensträger der geplanten Vertiefung von Unter- und Außenelbe sind.

Die zur Herausstellung der Bedeutung der Branche und der aus ihrer Sicht wichtigen öffentlichen Infrastrukturinvestitionen seit Jahren genannten, angeblich hohen positiven Arbeitplatzeffekte sind mangels Offenlegung der verwendeten Datengrundlage nicht nachprüfbar und damit wenig seriös. Das war beim letzten Planfeststellungsverfahren zur „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe“ für 13,5 m tiefgehende Containerschiffe bereits der Fall (siehe Planfeststellungsunterlagen, www.bs-elbe.de) und wiederholt sich bei dem aktuellen Planfeststellungsverfahren zur den weitergehend geplanten Ausbaumaßnahmen:

Hafenabhängig Beschäftigte nach Sektoren in der Metropolregion

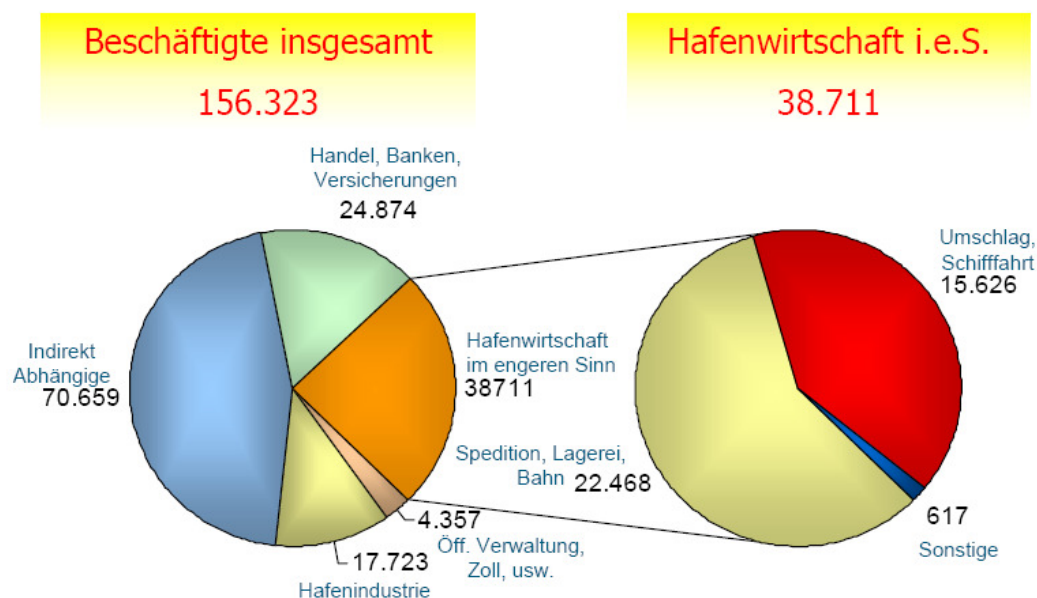


Abbildung 13: Angaben zur Beschäftigungswirkung des Hamburger Hafens durch die Vorhabensträger einer weiteren Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe (OELLERICH / HPA, Projektgruppe Fahrrinnenanpassung, 12. Oktober 2006)

"Innerhalb von fünf Jahren ist die Zahl der Beschäftigten, die mit dem Hafen zu tun haben, von 145 000 auf 163 000 gestiegen. Allein 2007 wurden 2000 Arbeitsplätze geschaffen und 900 Millionen Euro Steuern eingenommen", sagte der ehemalige Wirtschaftssenator Gunnar Uldall am 31. Januar 2008 in Hamburg (HAMBURGER ABENDBLATT, 1. Februar 2008).

Auch der von der PROJEKTGRUPPE FAHRRINNENANPASSUNG, dem HAMBURGER SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT wie auch von der Seehafenverkehrswirtschaft

²³ HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT 2005: 25.

behauptete große Arbeitsplatzzuwachs bei den hafenabhängig Beschäftigten seit der letzten „*Fahrrinnenanpassung*“ 1998-2000 wird nicht belegt und ist somit nicht nachvollziehbar. Die Angaben erscheinen insgesamt wenig glaubwürdig: Ein Großteil der Branchen mit indirekt hafenabhängig Beschäftigten wie etwa Banken und Versicherungen, aber auch die öffentliche Verwaltung oder Traditionsindustrien wie der Schiffbau reduzieren seit Jahren massiv Arbeitsplätze. Die Möglichkeiten zur Modernisierung/Automatisierung haben nicht nur im Hafenumschlag, sondern auch in den Bereichen indirekt hafenabhängiger Beschäftigung negative Beschäftigungswirkungen gehabt.

Abschätzung einer Abhängigkeit hafenabhängiger Arbeitsplätze von größeren Fahrwassertiefen:

Bei einer Beurteilung der hafenbezogenen Beschäftigung ist zu bedenken, dass nur ein kleiner Teil der vom Hafen abhängig Beschäftigten durch die bestehenden bzw. zukünftigen Fahrwasserverhältnisse direkt oder indirekt betroffen ist. Beispielsweise spielt für die in Hamburg schwerpunktmäßig ansässigen Schiffsfinanzierer eine weitere Vertiefung der seewärtigen Hamburger Zufahrt ebenso wenig eine Rolle wie für einen Großteil der hafenbezogenen industriellen Arbeitsplätze. Das Bestehen dieser Arbeitsplätze in Hamburg hat großenteils traditionelle Gründe und ist nicht von einer Steigerung der Fahrwassertiefe im Hafen und seiner seewärtigen Zufahrt abhängig. Entscheidend sind bei einem Großteil der hafenbezogenen Arbeitsplätze andere Standortvorteile Hamburgs und nicht eine Erhöhung der seewärtigen Fahrwassertiefe. Dagegen werden die hafenabhängigen Arbeitsplätze – wie schon bei der Begründung der letzten Fahrwasservertiefung – von den Befürwortern einer weiteren Vertiefung erneut insgesamt zur Planrechtfertigung herangezogen, was unsachgemäß ist. Das Beispiel des Verkaufs der Hamburger Reederei HAPAG LOYD zeigt, dass dieses Hamburg im Falle einer Standortverlagerung mehrere tausend Arbeitsplätze hätte kosten können, ohne dass hier ein Bezug zur Fahrwassertiefe auf der Elbe feststellbar ist. HAPAG LOYD soll zuletzt allein für rd. 12% des Hamburger Containerumschlags verantwortlich gewesen sein (vgl. DOELEKE / HANNOVERSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 9. Juli 2008).

Wie die wenigen vorliegenden konkreten Arbeitsplatzzahlen (s. o.) zeigen, waren im Hamburger Hafenumschlag schätzungsweise zuletzt (2007) etwas mehr als 5.000 Menschen beschäftigt, davon schätzungsweise gut 3.000 im Containerumschlag²⁴. Die Zahl der direkt und indirekt vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten lässt sich nur durch Annahmen abschätzen. Geht man – wie bisher in Bremerhaven angenommen (vgl. Kapitel 3.3.3) – von 3 - 4 indirekten Arbeitsplätzen pro Beschäftigtem im Hafenumschlag aus, so wären das in Hamburg 20-25.000 Arbeitsplätze, bei acht bis 10 indirekten Arbeitsplätzen dagegen rd. 50.000 hafenabhängig Beschäftigte. In der vorliegenden Untersuchung wird zugunsten Hamburgs von ca. 50.000 direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten ausgegangen, wovon nur ein sehr kleiner Teil von einer weiteren Vertiefung der seewärtigen Zufahrt nach Hamburg abhängig ist. Wesentlich für eine Abschätzung ist, dass Hamburg zwar für die deutschen Exporte und Importe eine wichtige Rolle spielt, jedoch keine Monopolstellung innehat. Somit wird es für einen Verlagerer oder Importeur beispielsweise in Süddeutschland unwesentlich sein, ob seine Container über Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam oder Antwerpen verschifft/importiert werden, sofern dieses zuverlässig, kostengünstig und zeitnah geschieht. Deshalb ist es nicht sachgemäß, die gesamte Transportkette vom Hamburger Hafen hinsichtlich ihrer indirekten Beschäftigungswirkung dem Hamburger Hafen zuzurechnen, denn dieser ist grundsätzlich durch andere Seehäfen austauschbar. So zeigt auch die zunehmende Überschneidung der Handelsbeziehungen der Seehäfen (Hafenhinterland), dass

²⁴ Eigene Schätzungen auf Basis vorliegender Zahlen und bekannter Entwicklungen.

die Transport- und Logistikunternehmen im Hinterland nur noch bedingt bestimmten Häfen zugeordnet werden können und flexibel im Einsatz sind wie zum Beispiel Schienenverkehrsunternehmen und große Speditionen. Die konkrete Hafenanbindung der Waren hat immer mehr abgenommen.

Mögliche Gefahren für die Bevölkerung infolge einer weiteren Elbevertiefung:

Leib und Leben, sowie das Hab und Gut der Bevölkerung werden in dieser Untersuchung als Lebensgrundlage primär dem sozialen Bereich zugeordnet, obwohl damit gleichzeitig auch wirtschaftliche Belange betroffen sind und Umweltbelange über entsprechende Eingriffe des Menschen ebenfalls eine wesentliche Rolle spielen.

Für die tiefer gelegenen Teile Hamburgs und entsprechende elbabwärts gelegenen Gebiete erhöht sich mit jeder weiteren Elbevertiefung grundsätzlich die **Hochwassergefahr**. Grund hierfür ist die durch die Elbeausbauten immer schneller, da ungehinderter, einlaufende Flut, die im Sturmflutfall immer höhere Pegelwasserstände erreicht. Erinnerungen an die verheerende Sturmflut des 16. Februar 1962, wo damals allein 315 Menschen ertranken, werden nicht nur in Hamburg, sondern auch bei den Elbunterliegern wach. Die Angst vor Deichbrüchen und erneuten Überschwemmungen ist neben einer verständlichen emotionalen Seite auch sachlich begründet: Neben dem stetigen Meeresspiegelanstieg im Zuge der fortschreitenden globalen Erwärmung haben die bisherigen Elbevertiefungen allein in Hamburg zu einem deutlichen Anstieg des Tidehubs, der Differenz von Niedrig- und Hochwasser, geführt (vgl. Abb. 15, Seite 46). Bei jeder Vertiefung wurden (und werden) von den verantwortlichen Behörden „nur“ wenige Zentimeter Zunahme prognostiziert, aber schon die können zu viel sein: Zum Überströmen eines Deiches reicht schon ein nur um ein Zentimeter zu hoher Wasserstand aus. Problematisch ist zudem jeder erhöhte Druck auf die Deiche, etwa durch erosionsbedingt reduziertes Deichvorland wie im Bereich des Altenbrucher Bogens bei Cuxhaven, weil dieses das Risiko von Deichbrüchen erhöht.

Die bisher erforderlich gewordenen Küstenschutzmaßnahmen haben Milliarden gekostet und das ohne absolute Sicherheit bieten zu können. Eine Erhöhung einer relativen Sicherheit vor der befürchteten Jahrhundertsturmflut würde weiterhin gewaltige (Steuer-)Gelder für Deicherhöhungen u. a. verschlingen. Weitere Vertiefungsmaßnahmen von Unter- und Außenelbe sind unter Einbeziehung dieser Folgen zur Risikominimierung wesentlich kostspieliger als bei einer auf die Vertiefung selbst reduzierte Betrachtung. Auch wenn die Planer der nächsten Elbevertiefung die Fortsetzung dieses Negativtrends einer stetigen Vergrößerung des Tidehubs durch umfangreiche Strombaumaßnahmen im Bereich der Elbmündung in Form künstlicher Inseln und Aufspülungen zur Einengung des Fluttrichters stoppen wollen, bleibt der Erfolg dieses großen Eingriffes in die Elbmündung fraglich und damit ein schwerwiegendes Risiko. Aufgrund vieler Unsicherheitsfaktoren im hydrologisch-morphologischen Bereich sind diese Planungen ein großes **Wasserbauexperiment**, das keine Gewähr auf Erfolg bietet. So erscheint beispielsweise fraglich, ob die gewaltigen Sedimentmengen, die im Bereich der Elbemündung in Form von Unterwasserdeponien und Ufervorspülungen abgelagert werden sollen, dort auch (langfristig) liegen bleiben. Ferner ist ungewiss, in welchem Umfang das Ziel einer Dämpfung der in die Elbe einschwingenden Tide wirklich erreicht werden kann.

Das PROJEKTBURO FAHRRINNENANPASSUNG, ein Zusammenschluss von Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg und HPA hat 2006 eine 16seitige Informationsbroschüre „*Hochwasserschutz an der Elbe- Stand und Perspektiven*“ herausgegeben. In der Einleitung dieser Studie heißt es zutreffend: „*Mit Blick auf die zahlreichen menschlichen Eingriffe in Flusslauf und Uferlandschaft – zur*

Landgewinnung, zum Schutz vor Hochwassergefahren, zur Gewährleistung schiffbarer Wassertiefen, zur Anlage von Kaimauern und Hafenbecken – ist immer wieder die Frage zu stellen, ob diese Eingriffe mit den natürlichen Vorgängen verträglich sind.“...“ Insbesondere das Verhältnis von strombaulicher Gestaltung und Deichsicherheit ist in den letzten Jahren vielfach mit Engagement diskutiert worden“ (PROJEKTbüro FAHRRINNENANPASSUNG 2006). – Trotz der potentiell betroffenen Deichstrecke von insgesamt 266 Kilometer in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg (s. Abbildung 14, S. 45), ist das PROJEKTbüro FAHRRINNENANPASSUNG „nach sorgfältiger Prüfung aller für die Deichsicherheit bedeutsamen Aspekte überzeugt, dass eine weitere Anpassung der Elbfahrrinne die gegebene Deichsicherheit an der Unter- und Außenelbe nicht beeinträchtigt“ (a.a.O: 3).



Abbildung 14: Deiche an der Unterelbe (PROJEKTbüro FAHRRINNENANPAS: 2006: 4)

Gemäß Expertenanhörung zur letzten Elbevertiefung 1991 „geht das veränderte Tideverhalten der Elbe in Hamburg mit großer Wahrscheinlichkeit auf die Ausbaumaßnahmen an der Unterelbe zurück“ (BATTELLE EUROPE 1991: 49). Alle Baumaßnahmen im Bereich der Tideelbe haben allein von 1950 bis 1980 das Tidehochwasser bei hohen Sturmfluten am Pegel Hamburg St. Pauli um 50-60 cm, am Pegel Bunthaus 60-90 cm und am Pegel Zollenspieker sogar um 60-95 cm erhöht. Dabei sollen 20-25%, also zwischen 10 und 24 cm, allein auf die Ausbaumaßnahmen der Unterelbe in diesem Zeitraum zurückzuführen sein. (SIEFERT 1994: 217, vgl. auch SIEFERT & HAVNOE 1988).

Jahresmittelwerte des Tidehubs Pegel Cuxhaven und St.Pauli

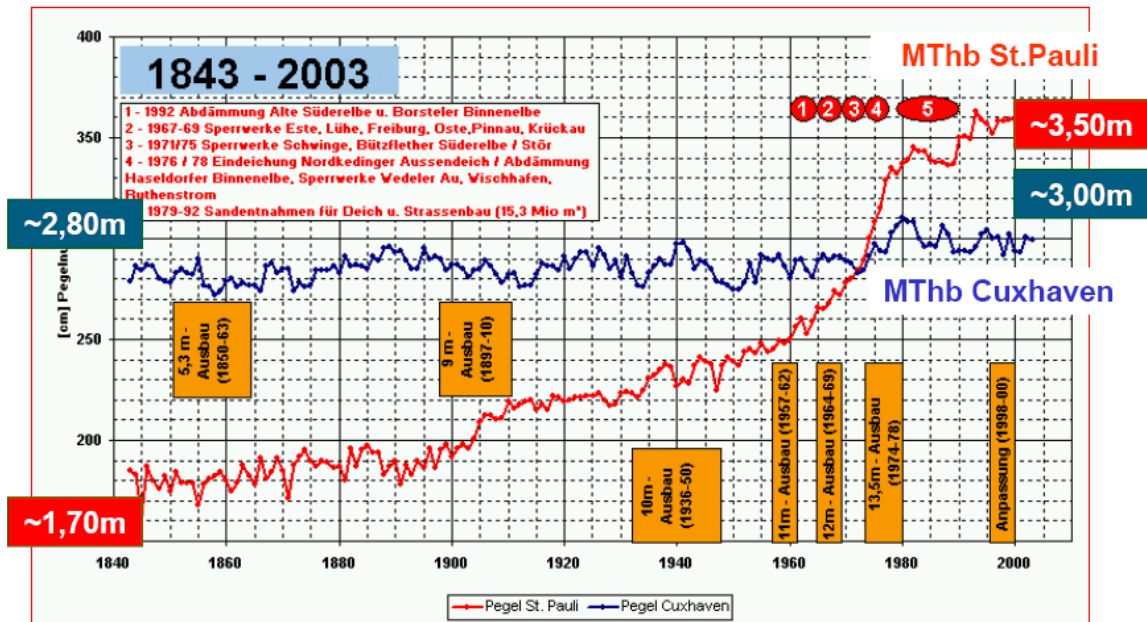


Abbildung 15: Veränderungen des Tidehubs im Bereich der Tideelbe 1843 bis 2003
(OELLERICH 12. Oktober 2006)

Wasserbauliche Prognosen früherer Fahrwasservertiefungen haben sich auch im Bereich der Tideelbe als ungenau erwiesen. So hat sich das mittlere Tidehochwasser in Hamburg allein von 1950 bis 1990 um 40 cm, der Tidehub um 100 cm erhöht. Seit Beginn der Ausbaumaßnahmen im Bereich der Tideelbe Mitte des 19. Jahrhunderts hat sich der mittlere Tidehub am Pegel Cuxhaven nur um 20 cm, am Pegel Hamburg St. Pauli dagegen um 1,80 m von 1,70 m auf 3,50 m erhöht.

Der Ergebnisbericht zur Expertenanhörung zur (letzten) „Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt – Ökologische Voruntersuchung“ vom 12./13. August 1991 in Hamburg kam bei den bisherigen Veränderungen der Wasserstände bzw. des Tidehubs zu folgendem Ergebnis: „**Interessant erscheint, dass diese Änderungen zwar im Trend richtig wiedergegeben wurden, die Größe der Änderungen jedoch unterschätzt wurde**“ (BATTELLE EUROPE 1991: 49).

Gründe: Modellrechnungen und Modellversuche bergen immer das Risiko, dass die tatsächlichen, überaus komplexen Umweltbedingungen räumlich, zeitlich und wirkfaktorbezogen höchst unvollständig abgebildet werden können, was zu mehr oder weniger großen Fehleinschätzungen führen kann. Die neuen Ergebnisse der Untersuchungen der BAW „zeigen, dass sich durch die Fahrrinnenanpassung die Sturmflutwasserstände zwar an einigen Orten erhöhen, diese Erhöhung aber im Ausmaß ausgesprochen gering ausfällt“ (PROJEKTGRUPPE FAHRRINNENANPASSUNG: 8).

Bereits diese Aussage zeigt, dass es voraussichtlich zumindest eine geringe Erhöhung der besonders kritischen Sturmflutwasserstände geben wird und damit logischerweise zumindest eine entsprechend geringe Beeinträchtigung der „gegebenen Deichsicherheit“ zu erwarten ist. Gemäß Untersuchungen der BAW werden sich die Sturmflutpegel um weniger als ± 2 cm erhöhen, die Zeiträume hoher Wasserstände werden sich demnach um weniger als \pm fünf Minuten, die über die Gesamtbreite des Stroms gemittelten Flut- und Ebbstromgeschwindigkeiten um weniger als ± 10 Zentimeter pro Sekunde ändern (ebenda).

Wie unsicher derartige Prognosen sind, zeigen auch jüngste Erfahrungen mit den Auswirkungen des Emssperrwerks im niedersächsischen Gandersum auf das Hochwassergeschehen: So gingen die BAW-Fachleute im Planfeststellungsverfahren noch von einer Erhöhung von „nur“ maximal 10 Zentimetern für die Unterlieger aus. Eingetreten sind in Emden nur wenige Jahre nach Inbetriebnahme des Emssperrwerks laut Angaben des NLWKN jedoch bis zu 25 cm (NLWKN 17. Dezember 2007, www.wattenrat.de, Einsicht 28.12.2008). Zu der signifikanten Fehlprognose stellte ein verantwortlicher Mitarbeiter der BAW später fest: *„Dr. Harro Heyer machte überhaupt keine Anstalten, irgendwelche Ausreden zu suchen: ‘Unsere vor zehn Jahren gemachte Prognose war falsch’, sagte der Leiter der Abteilung Wasserbau im Küstenbereich der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), als er gestern im Gebäude des Emssperrwerks in Gandersum in das Gutachten zur Allerheiligensturmflut vom 1. November 2006 einführte. So entkräftete er gleichzeitig die oft geäußerte Vermutung, die BAW mache ein Gefälligkeitsgutachten für das Land Niedersachsen. Vor zehn Jahren hatte die BAW errechnet, dass die Wasserstände durch das Schließen des Emssperrwerks im Falle einer Sturmflut im Dollart um bis zu zehn Zentimeter ansteigen. Durch das neue Gutachten stellte sich heraus, dass es bis zu 50 Zentimeter sind“* (SCHRÖDER / OSTFRIESENZEITUNG 18. Dezember 2007, www.wattenrat.de, Einsicht 28.12.2008).

Hieraus ergibt sich eine **Fehlprognose** um 40%, was dem Vierfachen des Vorhergesagten entspricht. Diese krasse Fehleinschätzung der BAW macht deutlich, mit welcher Vorsicht solche Prognosen an der Tideelbe zum Hochwasserschutz zu betrachten sind. Ein derartig sensibler Bereich, bei dem es um das Leben und das Hab und Gut vieler Menschen geht, verträgt keine derartigen Fehlprognosen. Deshalb sollten Prognosen in sicherheitssensiblen Bereichen wie Deichsicherheit und Hochwasserschutz mit einem Risikoaufschlag für den „worst-case“ versehen werden. Nach den jüngsten Erfahrungen an der Unterems wäre hier der Faktor fünf zur Risikovorsorge empfehlenswert.

3.2.4 Umweltbelange

Die Tideelbe wurde seit über 100 Jahren bis zum Hamburger Hafen immer wieder vertieft, zuletzt in immer kürzeren Abständen (siehe Tabelle 9):

Tabelle 9: Bisherige und geplante Vertiefungen der Tideelbe
(www.wikipedia.de, Einsicht 17.12.2008)

1. 1818 bis 1825 auf KN -3,5 m entspricht NN -5,4 m
2. 1850 bis 1862 auf KN -4,8 m entspricht NN -6,7 m
3. 1909 bis 1910 auf KN -7,5 m entspricht NN -9,4 m
4. 1922 bis 1937 auf KN -9,5 m entspricht NN -11,4 m
5. 1957 bis 1964 auf KN -10,5 m entspricht NN -12,4 m
6. 1964 bis 1969 auf KN -11,5 m entspricht NN -13,4 m
7. 1974 bis 1978 auf KN -13,0 m entspricht NN -14,9 m
8. 1998 bis 1999 auf KN -14,9 m entspricht NN -16,8 m
9. 2009 bis 2010 (geplant) auf KN -15,9 bis 17,1 m entspricht NN -17,8 m bis -19,0 m

KN = Kartennull - NN = Normalnull

Die verschiedenen Ausbaumaßnahmen **kumulieren** in ihren jeweiligen **Wirkungen** miteinander, so dass sie sich nur noch bedingt hinsichtlich ihrer jeweiligen Auswirkungen auf die Umwelt separat voneinander beurteilen lassen. Eine solche separate Beurteilung ist jedoch Gegenstand der verschiedenen Planfeststellungsverfahren, die damit einen fachlich unzureichenden Betrachtungshorizont aufweisen. Dieses ist mit ein Grund, warum im Zuge der Beweissicherung zur letzten „Fahrrinnenanpassung“ von 1997 bis 2002²⁵ kaum erhebliche Beeinträchtigungen festgestellt wurden, die über die prognostizierten hinausgehen und für die eindeutig und ausschließlich die letzte Elbvertiefung verantwortlich zu machen ist. Solche isolierten Betrachtungen einzelner Vertiefungen sind viel zu wenig aussagefähig, da sie dem komplexen Geschehen zeitlich und faktisch nicht gerecht werden:

„Nach dem derzeitigen Stand der Datenerhebung und Datenauswertung ist nicht erkennbar, dass die Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung die Prognosen der UVU erreichen oder gar übertreffen“ so das *„Fazit der Ergebnisse der Beweissicherungsmessungen aus Sicht der Träger des Vorhabens“* (WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG DES BUNDES & HAMBURG PORT AUTHORITY 2007: 2f.).

Die Beweissicherung wurde und wird bewertungsmäßig von vornherein durch folgende „Konvention“ eingeschränkt: *„Unter ‚maßnahmebedingter Abweichung‘ wird eine Abweichung der Messdaten vom Ist-Zustand verstanden, die allein durch die Neubaumaßnahme bewirkt wurde und wird. Wenn diese dann noch über die Prognose in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) hinausgeht, würde sie eine weitergehende Kompensation erforderlich machen. Dabei gilt die Abweichung nur dann als ‚negativ‘, wenn sie die Prognose der UVU in der prognostizierten Richtung übersteigt“* (a.a.O.: 6).

Da die Folgen der Ausbaumaßnahmen als Teil eines komplexen Wirkungsgefüges auch durch frühere oder andere anthropogene Maßnahmen überlagert werden, ist eine Konvention, die nur eine vorhabensbedingte Auswirkung einräumt, die allein durch die Neubaumaßnahme bewirkt wurde, unsachgemäß. So werden die nach den letzten Ausbaumaßnahmen verstärkt auftretenden Sauerstoffdefizite und die im Bereich der Hamburger Delegationsstrecke enorm angestiegenen Unterhaltungsbaggermengen von den Vorhabensträgern nicht auf die letzten Vertiefung zurückgeführt, da es sich um keine monokausalen Auswirkungen handelt. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass die letzten Ausbaumaßnahmen wesentlich zu diesen negativen Auswirkungen beigetragen haben: *„Die Ergebnisse der Untersuchungen zu den Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung 1999/2000 auf die wirbellose Bodentierwelt von Unter- und Außenelbe haben gezeigt, dass es durch die Umlagerungen von Baggergut zu deutlichen Beeinträchtigungen der Bodentierwelt kommt. Das Ausmaß der Beeinträchtigungen ist u. a. vom Umfang der Baggerungen und Verklappungen, den örtlichen Bedingungen und der Vorbelastung abhängig. Die Beeinträchtigungen können Verschiebungen im Artenspektrum, eine Reduzierung der Artenzahl, der Abundanz und /oder der Biomasse sein“* (BIOCONSULT SCHUCHARDT & SCHOLLE 2006: 29 – siehe dort auch weitergehend).

²⁵ Nach den „Vorgezogenen Teilmaßnahmen“ erfolgten die Vertiefungsmaßnahmen seinerzeit im Wesentlichen 1999. Im Bereich der Bundesstrecke wurden die Baggerarbeiten am 30. November 2000, im Bereich der Hamburger Delegationsstrecke erst am 1. Dezember 2002 abgeschlossen. Projektbezogene Schutzauflagen wie Deckwerke und Ufervorspülungen wurden bis November 2004 vorgenommen (vgl. Anhang 2).

Aktuell geplanter Ausbau von Unter- und Außenelbe:

Durch die **aktuell geplante Vertiefung** soll die Elbsohle um bis zu **2,40 m** tiefer gelegt werden, um das Planungsziel eines um einen Meter größeren Schiffstiefgangs und ein größeres Tidfenster²⁶ für den tideabhängigen Schiffsverkehr umzusetzen:

Längsschnitt

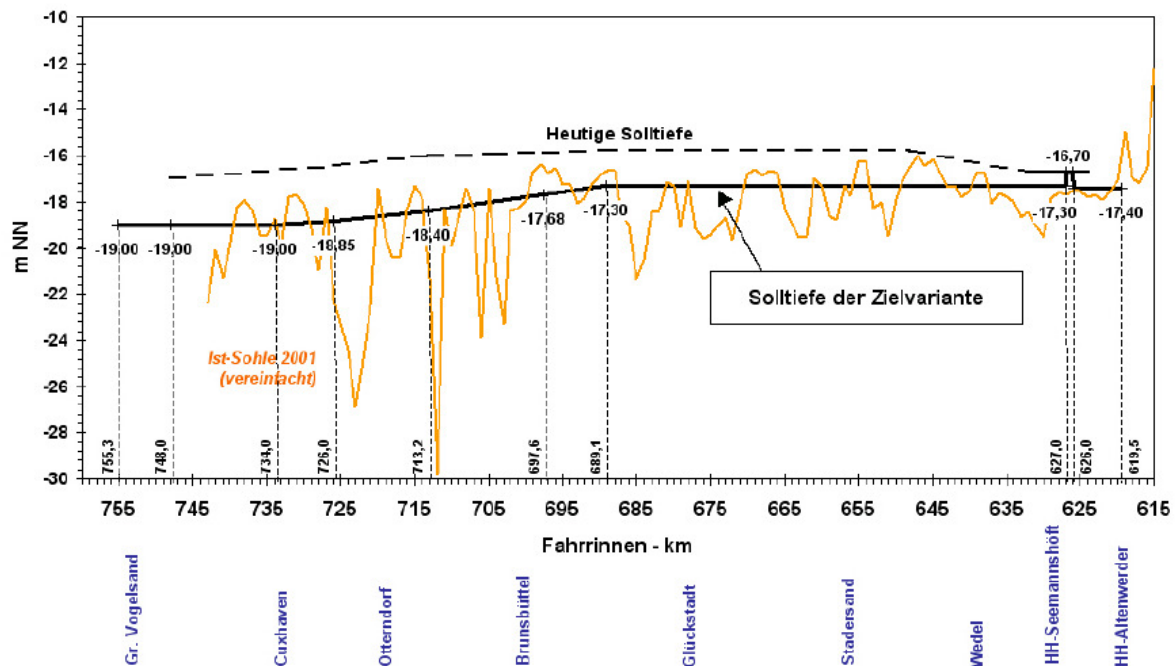


Abbildung 16: Längsschnitt durch die Elbesohle im Bereich der geplanten Elbvertiefung (OELLERICH 12. Oktober 2006)

Gemäß Projektbeschreibung der geplanten „Fahrrinnenanpassung“ von Unter- und Außenelbe soll mit **38,5 Millionen Kubikmetern** eine wesentlich größere Menge an Sedimenten gebaggert werden als bei der letzten. Die Folgen für das hydrologisch-morphologische System des Tideflusses wären voraussichtlich erheblich, auch wenn die Projektplaner mit Unterstützung der BUNDESANSTALT FÜR WASSERBAU (BAW) über ein Strombaukonzept, das eine weitgehende Verbringung der gebaggerten Sedimente in den Randbereichen der Elbmündung vorsieht, wie bereits dargestellt eine weitgehende „Hochwasserneutralität“ (s. o.) versprechen. Mag sich eine über die bisherigen Elbvertiefungen immer wieder erfolgte Erhöhung des Tidenhubs, also das Verhältnis von Niedrig- und Hochwasser, hierdurch noch wesentlich dämpfen lassen, die Folgen dieser gewaltigen baubedingten „Sedimentumlagerung“²⁷ sind dennoch voraussichtlich gravierend:

- Weiter zunehmende Verschlickung der Rand- und Uferbereiche, der Nebengewässer und Hafenbecken.
- Zunehmender Verbau von heute noch naturnahen Uferbereichen (vgl. nachfolgende Abb. 17) zur Vermeidung von Uferabbrüchen aufgrund strömungsbedingt erhöhter Erosionen.

²⁶ Zeitraum (Zeitfenster, z. B. zwei Stunden), in dem Schiffe mit großem Tiefgang über die Tideelbe in den Hamburger Hafen einlaufen bzw. diesen wieder verlassen können.

²⁷ So die offizielle Bezeichnung dieser, hinsichtlich der Ausbaggerungen volumenmäßig bisher größten Ausbaumaßnahme im Bereich der Tideelbe.



Abbildung 17: Zerstörung naturnaher Uferbereiche durch Steinschüttungen an der Unterelbe/Ostemündung (FELDT 19. Juli 2007)

- Eine immer weiter vergrößerte Fließgeschwindigkeit und Tiefe der Fahrrinne macht diesen zentralen Flussbereich als Lebensraum für Benthos, Fische und Vögel immer unwirtlicher.
- Trübung und Sauerstoffzehrung nehmen weiter zu.

Die im Bereich der Unter- und Außenelbe zahlreichen EU-Vogelschutz- und gemäß Flora-Fauna-Habitat-(FFH)Richtlinie geschützten Gebiete würden durch eine erneute Vertiefung möglicherweise zum Teil erheblich beeinträchtigt. Bereits die Umweltrisikoeinschätzung der BfG (2004) ging für das FFH-Gebiet Schleswig-Holsteinisches Ästuar und Erweiterung (2323-303) von einer voraussichtlichen Beeinträchtigung aus. Hierdurch könnte das europäische Schutzgebietssystem „Natura 2000“ zu Schaden kommen. Dagegen bescheinigen die Gutachter der Vorhabensträger gemäß vorliegender Planfeststellungsunterlagen der aktuellen Planung eine nur unerhebliche Beeinträchtigung gemäß Artikel 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie bzw. § 34 BNatSchG. - Dem widersprechen die beteiligten Fachbehörden aus Niedersachsen und Schleswig-Holstein ebenso wie das BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (BfN) und die beteiligten Umweltverbände (vgl. BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ 4. Mai 2007; BUND, Landesverband Niedersachsen 3. Mai 2007; DEUTSCHER NATURSCHUTZRING 3. Mai 1997; FELDT 30. April 2007; LANDESAMT f. NATUR u. UMWELT d. LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 26. April 2007; NIEDERS. LANDESBETRIEB f. WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ, PROJEKTGRUPPE EINVERNEHMEN WESER/ELBE, 3. Mai 2007). - **Somit bestehen Zweifel, dass die Bewertung der Umweltgutachter der Träger des Vorhabens sachgemäß ist.**

Die Untersuchung des Autors zur Einhaltung fünf europäischer Umweltrichtlinie²⁸ kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund der vielfältigen und z. T. schwerwiegenden Umweltauswirkungen des Gesamtprojektes Elbvertiefung mit seiner großräumigen und komplexen Wirkungsweise unter Einbeziehung möglicher kumulativer Wirkungen anderer Pläne und Projekte im gleichen Wirkraum eine **erhebliche Beeinträchtigung gemäß Artikel 6 Abs. 3 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG** zumindest eines EU-Schutzgebietes **nicht auszuschließen** ist (vgl. FELDT 2008a: 92ff). Damit wäre das Projekt gemäß Rechtsprechung des von EuGH (vgl. Rechtssachen C-127/02, C-6/04, C-239/04) und BVerwG (vgl. BVerwG - 9 A 20.05 v. 17.01.2007) allenfalls über ein **Ausnahmeverfahren** gemäß Artikel 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. BNatSchG genehmigungsfähig.



Abbildung 18 : Containerschiff auf der Unterelbe / Ostemündung mit Uferverbau
(FELDT 19. Juli 2007)

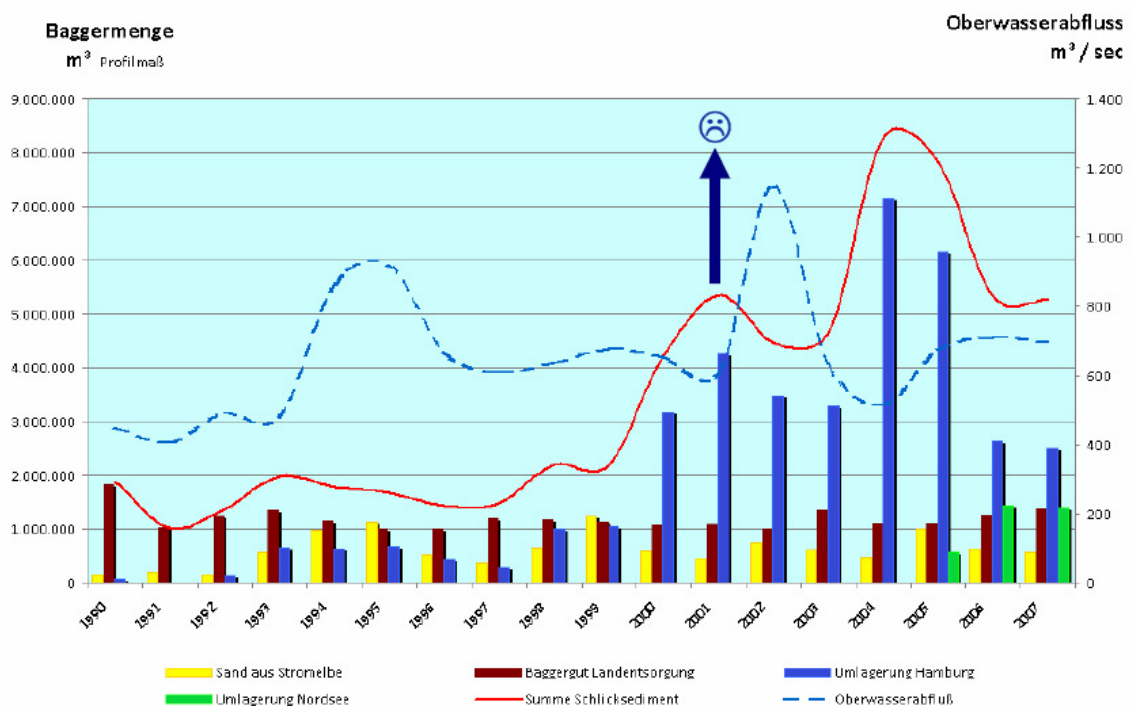
Dass es sich bei den **ansteigenden Unterhaltungsbaggerungen** nicht um einen vom Vorhabensträger versprochenen Einmaleffekt handelt, zeigen heute die im Bereich von Hamburger Hafen und seewärtiger Zufahrt drastisch zugenommenen Unterhaltungsbaggermengen. Diese wurden von den Antragstellern der letzten „*Fahrrinnenanpassung*“ und den Planfeststellungsbehörden seinerzeit bestritten: *„Was die Veränderung der Unterhaltungsbaggerung nach dem Fahrrinnenausbau anbelangt, wurde gutachterlich im MATERIALBAND II B nachgewiesen, dass für große Abschnitte der Fahrrinne nicht von einer Erhöhung der Unterhaltungsmengen ausgegangen werden kann. Durch die strombauliche Wirkung der Baggergutablagerungsflächen wird für weite Strecken sogar mit einer Verminderung der Baggermengen gerechnet. Allerdings kann es nach Einschätzung des Fachgutachters in einigen Baggerabschnitten, u. a. in dem genannten Bereich (Wedel - Pagensand) innerhalb der ersten Jahre nach Ausbau bedingt durch den morphologischen*

²⁸ - Richtlinie 79/409/EWG vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, - Vogelschutz-Richtlinie (VS-RL),
- Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, - Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL),
- Richtlinie 2000/60/EG vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens zur Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich Wasserpolitik, - Wasserrahmen-Richtlinie (WRRL),
- Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten in der Fassung der Änderungs-Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 – Projekt-UVP-Richtlinie (UVP-RL),
- Richtlinie 2001/42/EG vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme – Strategische Umweltprüfung (SUP-RL).

Nachlauf zu Zunahmen des Unterhaltungsaufwandes der Fahrrinne kommen. Langfristig ist allerdings auch hier nicht von einer Erhöhung auszugehen. Grundsätzlich bleiben die bereits heute vorhandenen hydrographischen Abhängigkeiten bestehen, d.h. auch in Zukunft können die Unterhaltungsbaggermengen insbesondere in Abhängigkeit vom Oberwasserabfluß sehr große Schwankungen aufweisen. Die Schwankungsbreite der natürlichen Einflüsse wird nach Aussagen der Gutachter die zu erwartenden ausbaubedingten Veränderungen des Unterhaltungsaufwandes bei weitem übersteigen. Einer weiteren Untersuchung zur Entwicklung von Unterhaltungsbaggermengen bedarf es nicht“ (FREIE u. HANSESTADT HAMBURG, WIRTSCHAFTSBEHÖRDE, AMT STROM- u. HAFENBAU, Planfeststellungsbehörde, 4. Februar 1999, s. www.bs-elbe.de).

Diese Aussagen aus dem Planfeststellungsbeschluss haben sich später als folgenschwerer Fehler erwiesen, da sich die Unterhaltungsbaggermengen im Bereich der Hamburger Delegationsstrecke in etwa verdreifacht haben:

Baggermengenanstieg in Hamburg seit 2000 ☹



Tideelbesymposium 30.04.2008



Abbildung 19:

(Hamburg Port Authority 2008b)

„Die Baggergutmengen im Hamburger Hafen und den Hafenbecken sind in den letzten Jahren deutlich angestiegen“ (FREIE u. HANSESTADT HAMBURG, Senat, 8. Mai 2007: 1).

„Ursache dafür sind ständig eintretende Sedimentablagerungen und der sogenannte tidal-pumping-Effekt, bei dem der Flutstrom der Elbe wesentlich mehr Sedimente in Richtung Hamburger Hafen mit sich führt als der Ebbstrom in Richtung Nordsee wieder mit zurücknimmt. Dieser tidal-pumping-Effekt hat dazu geführt, dass die Baggergutmengen seit 1999 erheblich zugenommen haben“ (a.a.O., 20. Dezember 2005: 6).

Von Kritikern der letzten Elbevertiefung wurde diese Entwicklung seinerzeit im Planfeststellungsverfahren bereits frühzeitig prognostiziert - von den Verantwortlichen wurden entsprechende Hinweise jedoch geleugnet (vgl. Stellungnahmen zum

Planfeststellungsverfahren (z. B. BRÜNING 10. Oktober 1997; BUND-Niedersachsen 10. Oktober 1997; DeGeNEU v. 12. Oktober 1997 und 25.10.1998; FÖRDERKREIS „RETTET DIE ELBE“ Oktober 1997; NIEDERS. LANDESAMT f. ÖKOLOGIE 26. Oktober 1998). Aufgrund der Erfahrungen nach der letzten Vertiefung ist damit zu rechnen, dass sich das **Baggergutproblem** nach einer erneuten Fahrwasservertiefung noch weiter deutlich verschärfen wird.

Zuletzt gab HPA an, dass „jährlich rund 4 bis 6 Mio. m³ in Form von Sand und Schlick“ im Hamburger Bereich gebaggert werden müssen (www.hamburg-port-authority.de, Einsicht 10. Mai 2008). Nahezu zwei Mio. m³ der gebaggerten Sedimente werden mittlerweile sehr kostspielig und umweltbelastend²⁹ in der Nordsee verklappt. Hierüber wurde eigens eine Vereinbarung mit dem Land Schleswig-Holstein geschlossen, die mit ihrem Auslaufen 2008 aber wieder verlängert wurde. Nun sollen sogar 8 Mio. m³ in der Nordsee verklappt werden. Das Land Schleswig-Holstein hat zugestimmt, die Stadt Cuxhaven hatte dagegen protestiert weil sie eine zunehmende Verschlickung ihrer Strände und eine Beeinträchtigung des Tourismus befürchtet. Diese kurzfristig angelegte Behelfsmaßnahme der Hamburger Hafenbehörde HPA zeigt, dass ein auch langfristig tragfähiges Baggergutkonzept bis heute nicht existiert.

Seit April 2008 haben Hamburg und die WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG DES BUNDES (WSV) des Bundes ein neues Wasserbauexperiment erprobt: In der Tideelbe auf Höhe des Wedeler Hafens wurde im Frühjahr 2008 „über die Breite der bestehenden Fahrrinne(...) in der Gewässersohle eine zwei Meter tiefe Stufe angelegt, die als Sedimentfang wirken soll. Neu an dieser von der HAMBURG PORT AUTHORITY (HPA) und der WSV gemeinsam geplanten Maßnahme ist das Ziel, das Absetzen von Schwebstoffen im Gewässer zielgerichtet zu fördern. Mit Hilfe dieses ‘Sedimentmagneten’ sollen die mit der Flut stromaufwärts getragenen Schwebstoffe zukünftig abgefangen werden, bevor sie den Hamburger Hafen erreichen und dort gebaggert werden müssen“ (HAMBURG PORT AUTHORITY, 31. März 2008).

Vor dem Yachthafen von Hamburg-Wedel wurde auf diese Weise für ca. vier Mio. € Baukosten ein zwei Kilometer langes, 300 Meter breites und zwei Meter tiefes Loch im Flussbett gebaggert, und das ohne ein bei Erstvertiefungen in der Regel erforderliches Planfeststellungsverfahren. Als Begründung für einen Verzicht auf eine solche Rechtsgrundlage wird auf das Ziel der Vertiefung hingewiesen, die Hamburger Unterhaltungsbaggerungen deutlich zu verbessern. – Ob diese Auslegung der Vorgaben des WaStrG tragfähig ist, gilt als umstritten (vgl. NDR-Online 6. Juni 2008: Landreis Stade prüft Klage).

Seit einigen Jahren leidet der Fluss in warmen Sommermonaten unter **Sauerstoffmangel** (vgl. BUND-Hamburg Januar 2007; FÖRDERKREIS „RETTET DIE ELBE“ Dezember 2005; UMWELTSTIFTUNG WWF Dezember 2005), der durch die zunehmenden Baggertätigkeiten im Zuge der Unterhaltungsbaggerungen verschärft wird. Dass dieses wenig überraschend war, zeigen schon frühere Warnungen von REINCKE, dem ehemaligen Leiter der Wassergütestelle Elbe. REINCKE wies sachgemäß darauf hin, dass „Fahrwasservertiefungen die Sauerstoffversorgung des Flusses erschweren“ (STADER TAGEBLATT 6. Oktober 2001). Auf diese Weise werden lebensfeindliche Bereiche und Fischsterben wie zuletzt vor Zusammenbruch einiger Großverschmutzer in ehemaliger DDR und ehemaliger Tschechoslowakei trotz einer heute deutlich sauberen Elbe wieder vermehrt auftreten.

Da für die Sauerstoffdefizite unterhalb Hamburgs nicht nur die jüngste Elbevertiefung und die laufenden Unterhaltungsbaggerungen verantwortlich zu machen sind, sondern auch die

²⁹ Das schon allein aufgrund der weiten und zahlreichen Schiffstransporte, die das Klima belasten; zudem werden vor allem das Benthos und die hiervon lebende marine Fauna im Verklappungsgebiet beeinträchtigt.

hohen Nährstofffrachten aus der Mittelelbe, behaupten die Träger des Vorhabens, es gäbe hier „keine nachweisbare ausbaubedingte Wirkung“, so zumindest das Fazit der bereits angesprochenen Beweissicherung. „Zur abschließenden Feststellung ausbaubedingter Wirkungen wäre eine detaillierte Analyse, die auch die interannuellen Variabilitäten berücksichtigt, über einen längeren, von anderen Maßnahmen unbeeinflussten Zeitraum erforderlich. Generell wird der Parameter im PFBeschluss als nicht beweissicherungsfähig eingestuft“ (WASSER- u. SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG d. BUNDES & HPA Dezember 2007: 2).

Auf diese Weise klammert man die von der länderübergreifenden Arbeitsgemeinschaft Elbe festgestellte Mitverantwortung von Fahrwasservertiefungen an der Sauerstoffproblematik (vgl. ARGE ELBE, November 2004) unsachgemäß aus.

Tage mit < 3 mg Sauerstoff / Liter
Messdaten Seemmanshöft / WGMN

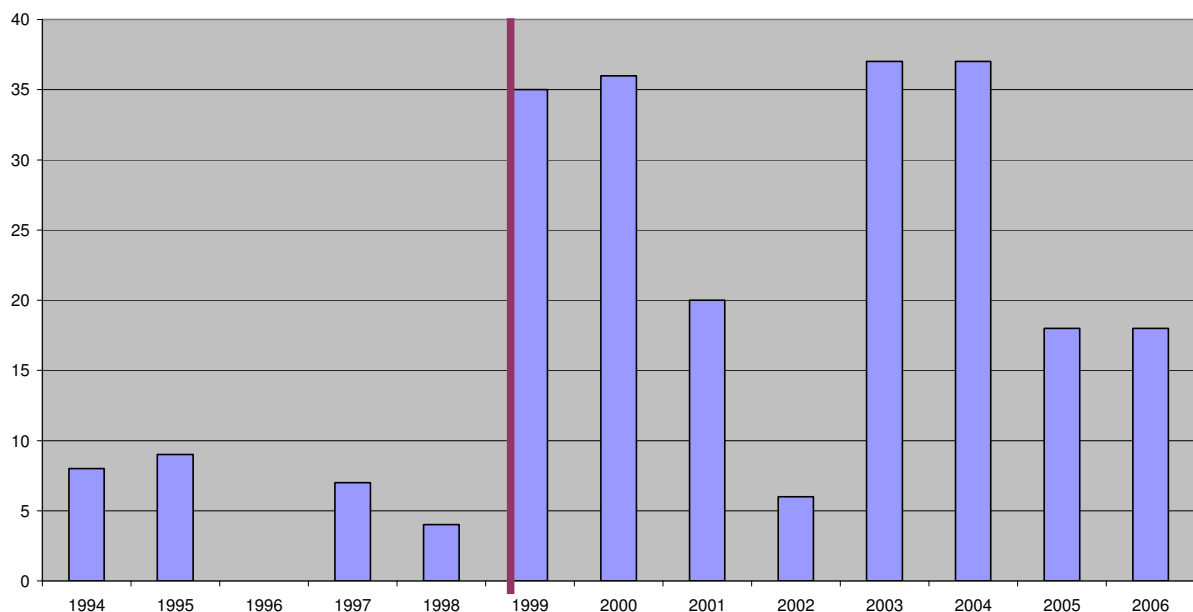


Abbildung 20: Erhöhung der Sauerstoffdefizite während und nach der letzten Vertiefung von Unter- und Außenelbe (BUND-Hamburg 2007)

Aufgrund der Verschlechterungen der hydrologisch-morphologischen Verhältnisse mit den zunehmenden Risiken für den Sauerstoffhaushalt sind die erneut geplanten Vertiefungs- und Ausbaumaßnahmen nicht mit den Vorgaben der **EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)** bzw. des **Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)** vereinbar: Sie widersprechen dem **Verschlechterungsverbot** gemäß Artikel 1 ff. der WRRL-RL bzw. § 25 a, Absatz 1 WHG (vgl. GINSKY 2005; SÖHNLEIN 2006; FELDT 2008a: 123 ff).

Zudem werden durch die erneut geplanten Ausbaumaßnahmen wesentliche Ziele des aktuell diskutierten „Konzeptes für eine nachhaltige Entwicklung der Tideelbe als Lebensader der Metropolregion Hamburg“, die zu einer Verbesserung der ökologischen Verhältnisse führen sollen (HAMBURG PORT AUTHORITY & WASSER- UND SCHIFFFAHRTS-VERWALTUNG DES BUNDES Juni 2006), grundlegend in Frage gestellt. Dadurch dass das Problem der Fahrwasservertiefungen in dem Konzept ausgeklammert wird, leiden Glaubwürdigkeit und Zielerfüllung des Konzeptes.

Stand und Ergebnisse planungs- und umweltrechtlicher Verfahren:

Die mit zwei parallelen Planfeststellungsbeschlüssen³⁰ ermöglichten Fahrwasservertiefungen des letzten Elbeausbaus wurden für die Bundesstrecke im Dezember 1998 mit vorgezogenen Teilmaßnahmen begonnen, im wesentlichen aber 1999 durchgeführt und im November 2000 abgeschlossen. Mit den Vertiefungsmaßnahmen der Hamburger Delegationsstrecke wurde im Februar 1999 begonnen und mit Abschluss der Baggerarbeiten erst im November 2002 beendet. Ein Großteil der naturschutzrechtlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen erfolgte erst später und ist – soweit bekannt – bis heute nicht einmal vollständig abgeschlossen.

Bemerkenswert ist, dass bereits vor Beendigung der Baumaßnahmen der letzten „*Fahrrinnenanpassung*“ am 18. Mai 2001 Aufträge zur „*Machbarkeit einer weiteren Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe*“ an die BUNDESANSTALT f. WASSERBAU (BAW) vergeben wurden. Der Antrag Hamburgs auf weitere „*Fahrrinnenanpassung*“ beim Bundesverkehrsminister erfolgte bereits am 27. Februar 2002 als die Ausbaumaßnahmen der letzten Elbvertiefung noch nicht einmal abgeschlossen waren. Somit ist letztlich von **einer Vertiefung in zwei Teilschritten** auszugehen, die auf zwei aufeinander folgende Planfeststellungsverfahren aufgeteilt wurden (s. Anhang 2), da sie ansonsten wohl nicht durchsetzbar gewesen wären/n (vgl. BATTELLE 1991). Die Vorgehensweise der Beweissicherung zur jüngsten Vertiefung und die isolierte Bewertung dessen deuten darauf hin, dass diese schrittweise Vertiefungen in relativ kurzer Zeit auf zwei Planfeststellungsverfahren aufgeteilt wurden, um das Ausmaß der Beeinträchtigungen – bei jeweils isolierter Betrachtung – weniger erheblich erscheinen zu lassen. Auf diese Weise wurde Ergebnis und Empfehlungen der bereits erwähnten Expertenkommission im Vorfeld der letzten Elbvertiefung umgangen (ebenda).

Entgegen der Vorgaben der EU-RL 2001/42/EG wurde für die nachträglichen Aufnahme der Maßnahme „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ in den Bundesverkehrswegeplan 2003 im September 2004 keine Strategische Umweltprüfung durchgeführt. Die stattdessen durchgeführte „*Umweltrisikoeinschätzung und FFH-Verträglichkeits-einschätzung*“ der BUNDESANSTALT f. GEWÄSSERKUNDE (BfG) vom 4. März 2004 wird den EU-Vorgaben nicht gerecht, insbesondere weil hier keine offene, **projektübergreifende Alternativenprüfung** stattgefunden hat. In ihrer „*zusammenfassenden Umweltrisikoeinschätzung*“ kommt die BfG zu folgendem Ergebnis: „*Entscheidungserhebliche Umweltrisiken sind zu erwarten. Sie können nur teilweise vermieden bzw. minimiert werden. Mit umfangreichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist zu rechnen*“ (ebenda).

Dass die BfG das geplante Projekt dennoch nur der Risikogruppe „*mittel*“ zuordnet, ist auch bei genauerer Würdigung der Gesamtstudie fachlich nicht nachvollziehbar. Somit verwundert es nicht, dass das für Naturschutzfragen zuständige BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (BfN) hier anderer Auffassung ist und das Umweltrisiko – im Gegensatz zur BfG – als „*hoch*“ ansieht (HERBERT / BUNDESAMT f. NATURSCHUTZ, 11. März 2005). - Der Bewertungsdissens der beiden Bundesbehörden ergibt sich womöglich aus den jeweiligen Zuständigkeiten: Das BfN konnte seine Fachbeurteilung projektunabhängig abgeben, die BfG untersteht dem BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, der sich wiederholt für die geplante weitere Vertiefung ausgesprochen hat. Die BfG arbeitet für die Bundeswasserstraßenverwaltung, die das Projekt gemeinsam mit Hamburg maßgeblich vorantreibt (vgl. PROJEKTGRUPPE VORUNTERSUCHUNG FAHRRINNENANPASSUNG von Unter- und

³⁰ Für den Elbabschnitt seewärts der Hamburger Landesgrenze bei HH-Wedel war die Kieler WASSER- UND SCHIFFFAHRTSDIREKTION Nord zuständige Planfeststellungsbehörde, für den Hamburger Teil nimmt diese Aufgabe die HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT wahr, die mit der (ehem.) HAMBURGER BEHÖRDE FÜR „STROM UND HAFENBAU“ (heute: HPA) gleichzeitig auch Träger des Vorhabens „*Fahrrinnenanpassung*“ war.

Außenelbe 2004; Dies. Oktober 2004). Die von der Projektgruppe³¹ verfolgte nachträgliche Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 wurde von der Bundesregierung per Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 „mit einem besonderen naturschutzrechtlichen Planungsauftrag versehen“. Eine nachträgliche Aufnahme in den BVWP war an die Bedingung geknüpft, dass diese Prüfung positiv ausfällt, was bei einem prognostizierten hohen ökologischen Risiko nicht der Fall gewesen wäre. Die fachlich kaum nachvollziehbare Bewertung des BfG ist offensichtlich in diesem Lichte zu sehen. Der bemerkenswerte Vorgang zeigt wie wichtig eine unabhängige Begutachtung ist. – Wenn die Befürworter der Fahrwasservertiefung angeben, die bisherigen Voruntersuchungen hätten ergeben, dass ein weiterer Fahrrinnenausbau ökologisch vertretbar sei, so stützt sich dieses einseitig auf die ökologische Risikoanalyse der BfG, berücksichtigt jedoch nicht die davon abweichende Bewertung des BfN.

Nach Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurden diese im April und Mai 2007 mit dem neuen **Planfeststellungsantrag** öffentlich ausgelegt. In dieser Zeit gingen bei den beiden Planfeststellungsbehörden ca. 5.200 Einwendungen ein. Aufgrund der massiven Kritik an Vorhaben und dürftiger Qualität der Antragsunterlagen (vgl. z. B. BfN 3. Mai 2007; BUND Niedersachsen 3. Mai 2007; DEUTSCHER NATURSCHUTZRING (DNR) 4. Mai 2007; FELDT 30. April 2007) haben sich die Verantwortlichen zu einer Überarbeitung und öffentlichen Auslegung der Planänderungen (s. PROJEKTBÜRO FAHRRINNENANPASSUNG September 2008) entschieden, die im Oktober 2008 stattgefunden und erneut zu zahlreichen – laut Planfeststellungsbehörde insgesamt über 7.000 - Einwendungen geführt hat.

Die notwendigen behördlichen Entscheidungen über das Vorhaben können somit frühestens 2009 vorliegen. Sollten die geplanten Vertiefungsmaßnahmen dann planfestgestellt werden, so haben betroffene Bürger/Innen an der Unterelbe³², Kommunen wie die Stadt Cuxhaven und Verbände wie BUND und Nabu aufgrund der erwarteten erheblichen Umweltbeeinträchtigungen und nachteiligen Folgen für die Elbunterlieger schon heute gerichtliche Schritte angedroht. Auch das Land Niedersachsen hat bisher aufgrund der Risiken für die Deichsicherheit und aufgrund befürchteter schwerwiegender ökologischer Auswirkungen erhebliche Bedenken hinsichtlich der am Ende des Verfahrens noch gemäß der §§ 4 und 14 Wasserstraßengesetz erforderlichen Einvernehmensherstellung vorgetragen. – Ob und wann diese Bedenken ggf. ausgeräumt werden können, ist ebenso offen wie der Ausgang zu erwartender Gerichtsverfahren.

³¹ Der WASSER- UND SCHIFFFAHRTSDIREKTION NORD, der WASSER- u. SCHIFFFAHRTSÄMTER HAMBURG u. CUXHAVEN und von STROM u. HAFENBAU HAMBURG (heute: HAMBURG PORT AUTHORITY).

³² Insbesondere vom „Regionalen Bündnis gegen die Elbvertiefung“.

3.3 Seehafen Bremerhaven

3.3.1 Lage und Hafeninfrastuktur

Bremerhaven liegt an der Wesermündung und ist über eine Revierfahrt von 32 Seemeilen von der offenen Nordsee aus zu erreichen. Das zum Bundesland Bremen gehörende Bremerhaven liegt etwa 60 km nördlich von Bremen als Enklave in Niedersachsen. Daher ist nach dem aktuellen Ausbau des Containerterminals IV eine weitere Hafenerweiterung nach Norden in den angrenzenden Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer nicht möglich.

Die seewärtige Zufahrt nach Bremerhaven wurde vor ca. 10 Jahren durch Vertiefung der Außenweser ausgebaut. Heute ermöglicht die Außenweser einen tideunabhängigen Schiffsverkehr bis 12,85 m Tiefgang, tideabhängig sogar bis 14,50 m Tiefgang (KOMPETENZZENTRUM LOGISTIK BREMEN, 2008: 27). Wie die „Emma Maersk“ zeigt, können damit heute bereits die größten Containerschiffe der Welt nach Bremerhaven verkehren.



Abbildung 21: Ausschnitt aus Hafenplan Bremerhaven (www.bremenports.de, Einsicht 15. September 2008)

Die Stromkaje an der Weser in Bremerhaven, der Containerterminal Wilhelm Kaisen, ist der wichtigste Hafenteil, weil hier der Hauptumschlag Bremerhavens stattfindet und die großen Containerschiffe festmachen können. Bisher bot das Containerterminal (CT) 3,3 km Kajenlänge mit über 200 ha Stellfläche für Container, die seit 2004 durch Bau des CT IV um 1.700 m (für vier Großschiffsliegeplätze) auf 5 km verlängert und auf über 300 ha Stellfläche erweitert wurden. Der vierte Liegeplatz des neuen CT IV ist seit Mitte 2008 in Betrieb. Damit stehen in Bremerhaven 14 bedarfsgerechte Liegeplätze für Großcontainerschiffe bereit (vgl. BREMENPORTS 2007: 24ff; www.bremenports.de, Einsicht 19.12.2008).

Neben dem Containerumschlag spielen in Bremerhaven noch die benachbarten Flächen des Überseehafens für den Autoumschlag eine wesentliche Rolle. Ein Teil des dortigen Osthafens wurde verfüllt, um 6,1 ha für den Automobilumschlag herzurichten. Gleichzeitig wurden drei bis zu 270 m lange Liegeplätze für interkontinentale Autotransportschiffe gebaut.



Abbildung 22: Blick auf die Hafenanlagen von Bremerhaven nach Norden, CT IV im Bau (BREMENPORTS 2008, www.bremenports.de, Einsicht 15. September 2008)

3.3.2 Wirtschaftliche und verkehrsbezogene Entwicklung

Die **wirtschaftliche Bedeutung** der Bremischen Häfen von Bremen Stadt und des 60 km westerabwärts gelegenen Bremerhaven wird durch die 2007 insgesamt ca. 69 Mio. Tonnen umgeschlagenen Güter deutlich.

Tabelle 10: Seegüterumschlag in Bremen/Bremerhaven 1990 bis 2007

	1990	1995	2000	2002	2004	2005	2006	2007
Gesamtumschlag in Mio. t:	30,204	31,071	44,770	46,519	52,319	54,190	64,557	69,095
abgeladen	18,847	19,069	25,688	25,847	27,874	28,170	34,223	36,238
aufgeladen	11,357	12,002	19,082	20,672	24,445	26,020	30,334	32,857
Anzahl Container in 1.000		957	1.653,1	1.797,9	2.062,5	2.214,3	2.643,8	2.916,1
Container in TEU in 1.000	1.198	1.518,2	2.751,8	3.031,6	3.469,3	3.743	4.444,4	4.892,1
Anzahl Fahrzeuge in 1.000	706,9	802,5	1.100	1.418	1.439,1	1.645,8	1.889,2	2.072,8

(BREMENPORTS 2008)

Auf Bremerhaven entfielen dabei zuletzt etwa 80% des Umschlags der Bremischen Häfen. Mit nahezu 4,9 Mio. TEU war Bremerhaven der zweite bedeutende deutsche Containerhafen an der Nordseeküste und der viertgrößte Europas. Zudem war Bremerhaven 2007 mit über zwei Millionen umgeschlagenen Fahrzeugen der zweitwichtigste europäische Umschlagsplatz. Damit konnte Bremerhaven in beiden Bereichen in den letzten Jahren zweistellige prozentuale Wachstumsraten erzielen und immer mehr Marktanteile zu Lasten westlicher Konkurrenzhäfen der Nordrange gewinnen.

Aufgrund der mit 32 Seemeilen relativ kurzen Revierstrecke im Bereich der Außenweser hat Bremerhaven einen hohen Transshipment-Anteil der seit Ende der neunziger Jahre von knapp 50 % der umgeschlagenen Container auf zuletzt ca. 60 % stieg (ISL Januar 2007: 20). Neben Skandinavien ist für Bremerhaven die Ostseeregion wichtigster Handelspartner, wodurch sich eine besondere Konkurrenz zu Hamburg ergibt. Neben Ostasien dominiert in Bremerhaven allerdings – anders als in Hamburg - die Nordamerikaroute.

Tabelle 11: Kontinentale Verteilung der in Bremen/Bremerhaven umgeschlagenen Güter

GÜTERVERKEHR ÜBER SEE IN BREMEN/BREMERHAVEN

2006	Güterverkehr in TEU	Güterverkehr in 1.000 t
Europa	1.775.285	33.192
Afrika	176.947	2.242
Amerika	1.466.233	16.594
Asien	1.008.785	12.126
Australien/Ozeanien	17.139	403

(BREMENPORTS 2008: 17)

Das regionale Aufkommen umgeschlagener Container im strukturschwachen Bremerhaven ist sehr gering. Für den gesamten Unterweserraum Bremen/Bremerhaven wurde das Loco-Aufkommen vor Jahren auf 15% geschätzt (ISL u. a. 2000: 3-16). Aufgrund der starken Zuwächse der vor allem in Bremerhaven seitdem umgeschlagenen Container wird die Loco-Quote für Bremen/Bremerhaven heute unter 10% liegen (eigene Schätzung).

Modal Split: Von den im Hinterland transportierten Containern wurden 2006 in Bremerhaven 43% mit der Bahn und 55% mit dem LKW befördert (BREMER SENATOR f. WIRTSCHAFT u. HÄFEN 2008: 11). Im Nahbereich dominieren die LKW-Transporte, ab 300 km steigt der Anteil der über die Schiene transportierten Container auf zwei Drittel an. Der Anteil des Binnenschiffs beim Güterverkehr betrug dabei nur ca. 2% (BREMENPORTS 2006).

Vom Land Bremen wurde für ca. 500 Mio. Euro bereits ein neues Containerterminal („CT IV“) bis an die nördliche Landesgrenze zu Niedersachsen in den Naturraum Wattenmeer hinein gebaut (s. Abb. 22, S. 57 und 24, S. 66). Der europäische Marktführer EUROGATE ist Hafенbetreiber des CT IV. Trotz vollständiger Fertigstellung in 2008 prognostizierten die Betreiber bereits in wenigen Jahren Kapazitätsengpässe für Bremerhaven. Grundlage der Kapazitätsberechnungen sind Flächen- und Liegeplatzkapazitäten. Durch eine intensivere Flächennutzung ließe sich die bisher angenommene Kapazität erhöhen. Unter Einbeziehung des CT IV geht das ISL aktuell von einer technischen Flächenkapazität von 9 Mio. TEU und einer wirtschaftlichen **Kapazität von 7,6 Mio. TEU** aus (ISL, Januar 2007). Bei den Liegeplatzkapazitäten zur Bedarfsanalyse des CT IV wurde von der Annahme ausgegangen, Reeder würden den Hafen nur anlaufen, wenn sie dort jederzeit (ohne Wartezeit) einen – noch dazu angestammten – Liegeplatz vorfinden. Dass das nicht so ist, zeigt die Situation weltweit, wo bei dieser Berechnungsmethode Kapazitätsauslastungen von weit über hundert bis zu mehreren Hundert Prozent üblich sind. Die methodische Fragwürdigkeit solcher Kapazitätsberechnungen zeigt folgendes Beispiel: Beim Hafen Nassau auf den Bahamas stellten die Gutachter einen Jahrescontainerumschlag von 40.446 TEU bei einer angegebenen Kapazität von nur 7200 TEU fest, was einer Auslastung von 561,7 % (!) entspricht (DREWRY & HVB-Group 2005).

Damit die immer größer werdenden Containerschiffe möglichst ohne Tiefgangsrestriktionen auch mit hoher Ladungsauslastung nach Bremerhaven verkehren können, wurde am 24. Februar 2006 von der Bremer Hafenbehörde BREMENPORTS und dem WASSER- UND SCHIFFFAHRTSAMT (WSA) Bremerhaven die Planfeststellung einer erneuten **Vertiefung der Außenweser** bei der WSD Nordwest beantragt. Die Realisierung würde einen tideunabhängigen Verkehr bis 13,80 m Tiefgang und einen tideabhängigen Verkehr bis 15,50 m nach Bremerhaven ermöglichen. Die Kosten hierfür wurden vom Bundesverkehrsminister zuletzt mit 28,3 Mio. Euro veranschlagt (BMVBS Oktober 2006).

Die höchsten Tiefgänge mit Auslastungen bis zu etwas über 90% wurden bisher bei Containerschiffen im Linienverkehr zwischen Ostasien bzw. Nordamerika und Bremerhaven in den seltenen Fällen als erster Lösch- oder letzter Ladehafen ermittelt (PLANCO CONSULTING 2003: 57 ff.). Diese Position wird sinnvollerweise innerhalb der „Nordrange“ zumeist von einem westlichen Hafen, insbesondere von Rotterdam wahrgenommen. Auch Bremerhaven strebt vermehrt eine solche Position über eine erneute Fahrwasservertiefung der Außenweser für einen weitgehend tideunabhängigen Containerschiffsverkehr zur Verbesserung seiner Marktposition gegenüber den Westhäfen, gleichzeitig aber auch gegenüber dem nationalen Konkurrenten Hamburg an.

Aufgrund der landseitig bei einer Erst- oder Letzthafenposition zunehmenden Zu- und Ablaufverkehre kollidiert dieses Ziel der Seehafenverkehrswirtschaft jedoch mit dem wichtigen verkehrs- und umweltpolitischen Ziel der Vermeidung von Landverkehren. Damit widerspricht die Erst- oder Letzthafenposition auch Nachhaltigkeitszielen.

Parallel zur geplanten Außenweservertiefung wurde das Planfeststellungsverfahren zu der gleichzeitig geplanten **Unterweservertiefung** bis Bremen eröffnet, die 18,5 Mio. Euro kosten soll (BMVBS 24. Oktober 2006³³) und von der nur wenige Firmen in Brake und in Bremen profitieren. Anlässlich des ersten Anlaufens des nach wie vor weltgrößten Containerschiffes, der „*Emma Maersk*“, in Bremerhaven, wurde 2006 die hafenbezogene Wendestelle deutlich vergrößert. Seit 2007 läuft der **Neubau** der **Kaiserschleuse** in Bremerhaven mit einer Kammerlänge von 305 m und –Breite von 55 m, deren Kosten auf 230 Mio. Euro veranschlagt sind, da die 100 Jahre alte Schleuse zu klein geworden war.

Hinterlandanbindung:

Bremerhaven ist über Bremen gut ans Schienen- und Fernstraßennetz (A 1 und A 27/A7) angebunden und verfügt über die Weser über einen ausreichenden Binnenwasserstraßen-Anschluss. Sowohl die Schienenanbindungen (vgl. SIEFER 2007) wie auch die Straßenanbindungen ins Hinterland haben ihre Kapazitätsgrenzen weitgehend erreicht, so dass hier Neu- und Ausbaumaßnahmen geplant sind (vgl. BREMERHAVEN, STADTPLANUNGSAMT Oktober 2006; ISL Januar 2007; KOMPETENZZENTRUM LOGISTIK BREMEN 2008)

Wie hoch bereits die heutigen Belastungen im Straßengüterverkehr sind und wie dieser sich voraussichtlich entwickeln wird, verdeutlichen folgende Zahlen: Bereits 2005 hat allein der Hafenumschlag von Bremerhaven zu 848.200 LKW-Fahrten geführt. Umschlagsprognosen zufolge soll sich diese Zahl 2010 auf gut 1,17 Mio. und 2015 auf 1,37 Mio. LKW-Fahrten erhöhen. Durch die Beschäftigten im Bereich der Bremerhavener Containerterminals wurde für 2005 bereits ein zusätzliches PKW-Aufkommen von 1,4 Mio. PKW/Jahr ermittelt, das aufgrund der vollständigen Inbetriebnahme des CT IV und des erwarteten Umschlagswachstums 2010 Prognosen zufolge auf 1,82 Mio. und 2015 auf 2,06 Mio. PKWfahrten/Jahr ansteigen wird (ISL 2007). Verkehrszählungen aus 2006 haben ergeben, dass nahezu jeder vierte per LKW zum Bremerhavener Überseehafen transportierte Container (24,1%) leer war und von den dort per LKW transportierten immerhin noch 14,3% leer waren. Bei den Autotransportern fuhr mit 48,4 % sogar fast jeder zweite LKW ohne Ladung in den Hafen hinein und immerhin noch 15,2% ohne heraus (STADTPLANUNGSAMT BREMERHAVEN, März 2006). – Diese Zahlen zeigen ein deutliches **Vermeidungspotential bei Leerfahrten**.

Der Anteil der per Binnenschiff transportierten Güter soll durch den 2007 begonnenen Ausbau der Mittelweser nach Auffassung der Befürworter gesteigert werden. Ob das nach projektierte Fertigstellung 2012 gelingen wird, bleibt abzuwarten. Von der Bremer Politik und Wirtschaft wird hierzu ein Ausbau der Schleusen Döverden und Minden gefordert, die durch Entscheidung der Berliner Großen Koalition bis 2014 realisiert werden soll (vgl. BREMISCHE BÜRGERSCHAFT, 13. Dezember 2006: 4832).

Zukünftige Entwicklungen:

Das Land Bremen prognostiziert bereits wenige Jahre nach Fertigstellung des Containerterminals (CT) IV mit einer dann vorhandenen Gesamtkapazität von 7,6 Mio. TEU weitere **Kapazitätsprobleme im Containerumschlag** und hat deshalb gemeinsam mit Niedersachsen den Bau des JadeWeserPorts im benachbarten Wilhelmshaven beschlossen. Eine nördliche Erweiterung der längsten Containerkaje der Welt stößt nach Auslastung des CT IV über die nördliche Landesgrenze auf große Schwierigkeiten: Dieser zum Land

³³ Investitionsrahmenplan Wasserstraße.

Niedersachsen gehörende Bereich gehört zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer und unterliegt zudem gemäß Vogelschutz-Richtlinie und Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Richtlinie der EU gleich mehrfachem Schutzbestimmungen. Ein Hafengebäude inmitten der europäischen Schutzgebietskulisse „Natura 2000“ und dem Nationalpark ist deshalb unrealistisch. Somit musste sich Bremen für eine Fortentwicklung von Bremerhaven andere Lösungen überlegen, wodurch die Beteiligung am JadeWeserPort in Wilhelmshaven zustande kam.

Im Masterplan für ein *"Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser"* soll der Neustädter Hafen zu einem integrierten Hafen- und Logistikzentrum Links der Weser entwickelt werden. Hierfür wird u. a. eine Verlängerung der nordöstlichen Kaje um 400 Meter und die Schaffung einer 120.000 Quadratmeter großen Landfläche durch die Verfüllung des Lankenauer Hafens erwogen (BREMER SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND HÄFEN 2006a). - Vom Land Bremen und Wirtschaftsvertretern wird ein erheblicher Ausbau aller wesentlichen Hinterlandanbindungen von Schiene, Straße und Bundeswasserstraße gefordert:



- Y-Trasse
- Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven
- Ausbau der Strecke Bremen–Magdeburg
- Ausbau der A 1
- Küstenautobahn A 22
- Komplettierung des Autobahnringes A 281
und Verlegung der Bundesstraße 212

Abbildung 23: Infrastrukturprojekte für Bremen/Bremerhaven
(BREMPORTS 2008, S.44)

Zudem werden von Wirtschaft und Politik gefordert

- ein Ausbau des Bahnknotens Bremen (Beseitigung des Engpasses im Bereich des Hauptbahnhofes).
- ein Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke von Hude nach Wilhelmshaven (BREMER SENATOR f. WIRTSCHAFT u. HÄFEN 2008: 14)³⁴.

3.3.3 Soziale Belange

Auch den Bremischen Häfen wird eine hohe **Beschäftigungswirkung** zugeschrieben: Nach Darstellung des WIRTSCHAFTSVERBANDS WESER e. V. (2005) sind „über 96.000 Arbeitsplätze in der Weserregion und insgesamt über 150.000 Arbeitsplätze in Deutschland direkt oder indirekt von der Seehafenwirtschaft an der Weser abhängig“. Nach einem Forschungsprojekt der KIESERLING STIFTUNG³⁵ 2005 sollen bundesweit sogar 174.000 Arbeitsplätze von den Bremischen Häfen abhängig gewesen seien, davon 86.000 im Land Bremen (www.bremenports.de).

Wie wenig konkret und belastbar die vorgenannten Angaben zu den hafenabhängig Beschäftigten im Bereich der Bremischen Häfen sind, zeigt die Antwort auf eine aktuelle Anfrage der Fraktion der Bündnis 90/ Die Grünen vom 27. März 2006 in der Bremischen Bürgerschaft: Auf die Frage „*Wie haben sich direkte und indirekte Arbeitsplätze in den Häfen in Bremen und Bremerhaven im Zeitraum von 1994-2004 insgesamt entwickelt?*“

antwortete der Bremer Senat:

„*Einzelne Zeitreihen zu direkten und indirekten Arbeitsplätzen liegen nicht vor. Wie in der Vorbemerkung erwähnt, existieren aufgrund der einzelnen Studien nur zeitpunktbezogene Ergebnisse für das zugrunde liegende Basisjahr und teilweise ergänzend auch Prognosedaten für weitere Jahre. In der Studie 1998 von PLANCO CONSULTING wurden folgende Arbeitsplatzeffekte für das Jahr 1996 ermittelt:*

- *Direkt und indirekt hafenabhängig 36.017 Beschäftigte der Hafenwirtschaft*
- *Direkt und indirekt Beschäftigte der 22.855 hafenabhängigen Industrie*
- *Direkt und indirekt Beschäftigte der 22.998 hafenbezogenen Industrie*
- *Insgesamt Land Bremen 81.870“*

(ebenda)

Welche Auswirkung der boomende Containerverkehr in Bremerhaven auf die dortige Arbeitsplatzentwicklung hatte (vgl. auch BREMISCHE BÜRGERSCHAFT Februar 2000; Hafenbetriebsverein im Lande Bremen e.V. 2002; UNTERNEHMENSVERBAND BREMISCHE

³⁴ Freie Hansestadt Bremen, der SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND HÄFEN (November 2002): Wirtschaftsverkehrskonzept für das Land Bremen.

³⁵ Die KIESERLING-STIFTUNG wurde 2004 vom Kaufmann KIESERLING mit Sitz in Bremen gegründet. Der Chef der BLG und Präsident des ZDS, Detthold Aden, ist Mitglied des Stiftungsrates Die KIESERLING-Gruppe besteht aus verschiedenen Unternehmen aus den Bereichen Container-, Transport-, Waren- und Lagerlogistik.

HÄFEN 2003), zeigt Tabelle 12: aus der gleichen Drucksache der Bremischen Bürgerschaft von 2006:

Tabelle 12: Beschäftigung durch ContainerTerminal Bremerhaven in Bremen	1996	1997	1998	2005	2006	2007 (Prog- nose)	2010 (Prog- nose)
Direkte Beschäftigte auf dem Terminal	rd. 1.450	Rd. 1.400	1.358	2.059	2.156	2.207	2.371
Hafenwirtschaft i. e. S. (ohne Terminal)	k. A..	k. A.	10.468	15.452	16.235	16.235	17.781
Hafenwirtschaft i. w. S.	k. A..	k. A.	3.460	4.506	4.724	4.724	5.127
Gesamt	k. A.	k. A.	15.286	22.017	23.115	23.166	25.279

Quelle: BAW / ISL (2002), S. 33ff

Hiernach stieg die Zahl der direkt auf den Container-Terminals Beschäftigten von 1996 bis 2006 um 706 von 1.450 auf 2.156 Beschäftigte, was einer Zunahme von 48,7 % entspricht (vgl. Tab.12). Im gleichen Zeitraum hat sich der Containerumschlag jedoch nahezu vervierfacht. Damit hat der Containerumschlag mehr als achtmal so stark zugenommen wie die Zahl der Beschäftigten an den Containerterminals. Gemäß VERKEHRSRUNDSCHAU waren im Containerumschlag „Ende 2006 exakt 1.769 Mitarbeiter“ beschäftigt, 1998 sollen es demnach 900 gewesen sein (www.verkehrsrundschau.de, 11. Mai 2007).

Eine Erklärung für die Diskrepanz zwischen diesen und den vorgenannten hohen Arbeitsplatzzahlen des Gutachters PLANCO konnte nicht festgestellt werden. Gegenüber den unmittelbar im Containerumschlag Beschäftigten ging Bremer Senat (s. o.) von mehr als zehnmal so viel Arbeitsplätzen in der „Hafenwirtschaft im weiteren Sinne“ aus. Eine plausible Begründung dafür erfolgt nicht. So bleibt die Angabe der hafenabhängig Beschäftigten reine Definitionssache. Im Unterschied zu diesen Arbeitsplatzangaben der Politik „zieht ein Arbeitsplatz auf dem Terminal“ gemäß Schätzung von BLG-Sprecher Hartmut Schwertfeger „ungefähr zwei weitere in der Region nach sich“. Unter Hinzuziehung von Handwerkern und Dienstleistern, die nur zeitweise für die Umschlagsunternehmen arbeiten, käme man auf zusätzlich 3 Arbeitsplätze (Welt.de 7. Juni 2001). Gemäß dieser plausiblen Schätzung wären zuletzt maximal etwa 8.000 Menschen direkt und indirekt über den Containerumschlag in den Bremischen Häfen beschäftigt gewesen.

Gemäß Untersuchung der ARBEITNEHMERRKAMMER BREMEN (Hrsg.), SOLOT (Verf.) „Hafenkooperation als Zukunftsstrategie“ von März 2004, in der insbesondere die Arbeitplatzeffekte der heutigen und mit Bau des CT IV zukünftigen Containerumschlags in Bremerhaven unter Einbeziehung des geplanten JadeWeserPorts untersucht wurden, wurde eine ernüchternde Schlussfolgerung gezogen: „Die Erwartung, dass massive Investitionen in den Containerumschlag die problematische Arbeitsmarktsituation in der Region lösen könnte, ist unrealistisch und nur über eine Erhöhung der Loco-Quote denkbar, was allerdings eine prosperierende regionale Wirtschaftsstruktur voraussetzt“.

Vom UNTERNEHMENSVERBAND BREMISCHE HÄFEN werden für 2004 für den gesamten Hafenumschlag der Bremischen Häfen insgesamt 2.900 Hafenarbeiter angegeben. Vier Jahre zuvor (2000) sollen es nur etwa 2.500 gewesen sein. Gleichzeitig werden für den „unmittelbar den Unternehmen der Bremischen Hafenwirtschaft zuzuordnenden Distributions- und Logistikbereich“ Ende 2004 1.200 Beschäftigte zugeschrieben (UNTERNEHMENSVERBAND BREMISCHE HÄFEN 31. Dezember 2004: 1). So wurden vom UNTERNEHMENSVERBAND folgende konkreten Arbeitsplatzangaben gemacht:

„Die Zahl der Hafentarbeiter nahm im Berichtsjahr gegenüber 2003 wiederum zu. Am 31.12.2004 waren 2.889 Hafentarbeiter im Hafenumschlag tätig gegenüber 2.816 Hafentarbeitern Ende 2003. Am 31.12.2003 waren damit 73 Hafentarbeiter mehr als im Vorjahr beschäftigt. Es liegt damit ein Plus von 2,6 % vor (2003: + 3,2 %). Die Zahl der Beschäftigungsverhältnisse stieg sowohl in Bremen als auch in Bremerhaven. Während sich der Hafentarbeiterbestand in Bremerhaven zum Jahresende um 84 Arbeitnehmer von 2.013 auf 2.097 erhöhte, ein Plus von 4,2 % (2002: + 2,4 %), blieb der Bestand in den Häfen in Bremen-Stadt mit 719 Hafentarbeitern nahezu konstant (2002: 716)“ (a.a.O.: 24/25).

„Der Anteil der Hafentarbeiter, die im Containerbereich tätig waren (incl. GHB) blieb mit 42,5 % (2003: 43,1 %) nahezu konstant. Der Anteil der Gesamthafentarbeiter ging mit 21,1 % (2003: 22,1 %) leicht zurück.

Die Gesamtzahl der Mitarbeiter, die in dem Distributions- und Containerpackstationenbereich (DC-Bereich) beschäftigt waren, blieb zum 31.12.2004 nahezu konstant, obwohl am Standort Bremerhaven ein Großauftrag aufgekündigt worden ist. Die Zahl der Mitarbeiter beträgt 1.168, ein leichtes Minus von 40 Arbeitnehmern und 3,3 % (2003: + 277 und + 30,0 %). In Bremen-Stadt erhöhte sich mit 959 Arbeitnehmern (2003: 909) und einem Plus von 50 Arbeitnehmern (+ 5,5 %; 2003: + 9,8 %) die Zahl der Arbeitnehmer, während sie in Bremerhaven auf 209 Arbeitnehmer (2003: 299) um 90 Arbeitnehmer (- 30,1 %; 2003: + 32,0 %) abnahm“ (ebenda).

Tabelle 13 zeigt eine firmen- und umschlagsbezogene Verteilung der Hafentarbeiter in Bremen-Stadt und Bremerhaven. Umschlagsbezogen hat Bremerhaven demnach eine drei Mal so hohe Bedeutung wie Bremen:

Tabelle 13: Hafentarbeiter in Bremen-Stadt und Bremerhaven am 31.12.2004

	Bremen	Bremerhaven	Gesamt
HEB (konvent. Umschlag)	343	211	554
BLG	181	465	646
Containerbetriebe	-	1.080	1.080
GHB (davon Ø im CT-Bereich)	209	400	609 (149)
Gesamt	733	2.156	2.889

(UNTERNEHMENSVERBAND BREMISCHE HÄFEN 31.12.2004: 25)

Wie Tabelle 14 zeigt, konnten trotz deutlichen Beschäftigungszuwachses der im Hafenumschlag der Bremischen Häfen Beschäftigten seit Anfang dieses Jahrzehnts die seit Mitte der achtziger Jahre dort eingesparten Arbeitsplätze bis heute nicht ausgeglichen werden, und das trotz hoher Umschlagssteigerungen (s. o.).

Tabelle 14: Zum 31.12. eines Jahres betrug die Anzahl der Hafentarbeiter:

	1986	1996	1998	2000	2001	2002	2003	2004
Gesamt	5.225	2.806	2.410	2.543	2.671	2.729	2.816	2.889

(UNTERNEHMENSVERBAND BREMISCHE HÄFEN, 31.12.2004: 25)

Tabelle 15: Zum 31.12. eines Jahres betrug die Anzahl der DC-Arbeiter:

	1996	1998	2000	2001	2002	2003	2004
Gesamt	400	650	1.087	1.013	931	1.208	1.168

(UNTERNEHMENSVERBAND BREMISCHE HÄFEN, 31.12.2004: 26)

Einer Untersuchung der ARBEITNEHMERKAMMER BREMEN zufolge waren in Bremerhaven 2005 „knapp 8.000 Beschäftigte (...) direkt oder indirekt der Hafenvirtschaft zuzuordnen. Davon arbeiten laut Statistiken 1.700 im Containerterminal und 900 im Autoterminal. Die restlichen Arbeitsplätze fallen auf die Zulieferfirmen der Hafenvirtschaft, die vor allem in Bremerhaven und Bremen ansässig sind“ (ARBEITNEHMERKAMMER BREMEN (Hrsg.), RIPPE et al. (Verf.), März 2007: 56). Davon waren im Automobilumschlag bei der BLG Automobile Logistics GmbH „rund 480 Mitarbeiter beschäftigt“ (a.a.O.: 38).

Bei EUROGATE gab es 2005 im Containerumschlag 925 Beschäftigte. Die von der weltgrößten Containerreederei MAERSK Sealand zusammen mit dem größten europäischen Hafenumschlagsbetreiber EUROGATE betriebenen North Sea Terminals Bremerhaven (NTB) fertigten 2005 mit 56 Prozent den größten Teil des Containerumschlags in Bremerhaven mit 475 Mitarbeitern ab (a.a.O.: 40).

Der fortlaufende Hafenausbau und die stark angestiegene Umschlagsentwicklung haben zwar deutlich positive Beschäftigungswirkungen ausgelöst, allerdings profitiert die Bremerhavener Wirtschaft im Containerbereich mit schätzungsweise 3 bis 5 % des Umschlags (Loco-Quote) nur in geringem Ausmaß von den indirekten Beschäftigungseffekten weil hier die Container in der Regel nur umgeschlagen, die darin transportierten Güter jedoch zumeist an anderen Standorten weiterverarbeitet bzw. andernorts produziert werden (a.a.O.: 40/41). Eine größere Beschäftigungswirkung als in Bremerhaven entsteht traditionell in Bremen-Stadt, weil hier die meisten hafennahen Dienstleistungen angesiedelt sind.

Laut Untersuchung der ARBEITNEHMERKAMMER BREMEN waren die Arbeitsplätze in der Hafenvirtschaft regional wie folgt verteilt: „Die Endproduzenten dieser Branche beschäftigen ihre Mitarbeiter ausschließlich in Bremerhaven. Die direkten Zulieferer sind in der Seestadt mit knapp 90 Prozent aller Beschäftigten vertreten. (...) Bei den indirekten Zulieferern sind nur vier Prozent der Arbeitsplätze in der Region Unterweser angesiedelt. Der Rest verteilt sich zu gleichen Teilen auf die Städte Bremen und Bremerhaven“ (a.a.O.: 51).

Zum Stichtag des 31. Dezember 2006 waren in den Hafenumschlagsbetrieben von Bremerhaven und Bremen (Stadt) 3.539 Arbeitnehmer beschäftigt, 390 mehr als ein Jahr zuvor (VERKEHRSRUNDSCHAU 11. Mai 2007). Rechnet man die indirekte Beschäftigungswirkung hinzu, so waren Ende 2006 10.500-14.000 Arbeitsplätzen von den Bremischen Häfen direkt und indirekt abhängig. Die BLG gibt für 2007 insgesamt 7.085 Beschäftigte an, was einer Steigerung von 2,8% gegenüber 2006 (6890 Beschäftigte) gleichkommt. Hiervon waren im Bereich Container 3.185 Personen in 2006 und 3.367 Personen in 2007 (+ 5,7 %) beschäftigt, im Bereich Automobile 1.856 in 2006 und 1.928 in 2007 (+ 3,9%) (BLG Jahresbericht 2007: 34).

Somit sind die zu Beginn dieses Kapitels vom WIRTSCHAFTSVERBAND WESER e. V. (2005) genannten „96.000 Arbeitsplätze“, die „direkt oder indirekt von der Seehafenvirtschaft an der Weser abhängig“ sein sollen, nicht nachvollziehbar.

3.3.4 Umweltbelange

Auf eine nachträgliche umweltbezogene Bewertung des neuen **Containerterminals (CT) IV** in Bremerhaven wird verzichtet, weil das Planfeststellungsverfahren bereits lange vor Beginn dieser Untersuchung abgeschlossen wurde und die Hafenanlagen schrittweise bis 2008 fertig gestellt worden sind. Einen Eindruck des erheblichen Eingriffs in den Naturraum Wattenmeer zeigt das nachfolgende Luftbild der Abbildung 24:



Abbildung 24: Baustelle CT IV - Juli 2005 (www.bremenports.de)

Stand und Ergebnisse laufender planungs- und umweltrechtlicher Verfahren:

Der BREMER SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND HÄFEN hat bereits wenige Jahre nach der letzten **Außenweservertiefung** eine erneute Vertiefung beim Bundesverkehrsminister beantragt. Das Vorhaben wurde erst durch Kabinettsbeschluss der Bundesregierung im September 2004 nachträglich in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen. Eine gemäß RL 2001/42/EG der EU erforderliche strategische Umweltprüfung (SUP) lag dieser Entscheidung nicht zugrunde und fehlt bis heute.

Die **Planfeststellungsverfahren** zu den geplanten „*Fahrrinnenanpassungen*“ von Unter- und Außenweser wurden bereits am 24. Februar 2006 vom WASSER- UND SCHIFFFAHRTSAMT BREMERHAVEN zusammen mit BREMEN PORTS bei der WSD-Nordwest beantragt. Die Auslegung der Unterlagen mit Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte im Juni 2006, die Erörterungstermine im Februar 2007. Nach rd. 1.000 Einwendungen erfolgte eine Neuauslegung von Planänderungsunterlagen vom 17. Juli bis 18. August 2008. Bis zum 1. September 2008 konnten hierzu Einwendungen erhoben werden. Mit

Planfeststellungsbeschlüssen ist 2009 zu rechnen, denen aller Voraussicht nach juristische Auseinandersetzungen mit ungewissem Ausgang folgen werden.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen durch die Antragsteller wurde im Wesentlichen auf rein funktionale hydrologische, morphologische und ökologische Aspekte im Eingriffsraum reduziert. Dabei wurde verkannt, dass gemäß BNatSchG und den hier beachtlichen EU-Richtlinien zu UVP³⁶, FFH³⁷ und Vogelschutz³⁸ auch qualitative Merkmale wie Naturnähe, Verbesserung oder Verschlechterung der biotischen und abiotischen Bedingungen in dem vom Vorhaben betroffenen Bereich zu berücksichtigen sind. Weil die bisherigen Schutzgebietsbeschreibungen der vom Land Bremen bzw. vom Land Niedersachsen erst Anfang 2006 der EU- KOMMISSION gemeldeten FFH-Gebiete „*Unterweser*“ (DE 2316-331) und „*Weser bei Bremerhaven*“ (DE 2417-370) noch nicht die hier notwendigen Detailaussagen zu Schutz- und Erhaltungszielen aufweisen, liegt der Verdacht nahe, dass die im Rahmen der europäischen Schutzgebietskulisse Natura 2000 geforderten Gebietsbeschreibungen zunächst bewusst sehr allgemein gehalten wurden. Niedersachsen und Bremen haben sich erst sehr spät dem Druck der EU- KOMMISSION zur Meldung von FFH-Gebieten im Weserästuar gebeugt. Man sah in diesen Schutzgebietsausweisungen eine Gefährdung der geplanten Fahrwasservertiefungen und Hafenausbauten in Bremerhaven und Brake, die von Niedersachsen (Unterweser) bzw. Bremen (Außenweser) beim Bundesverkehrsminister beantragt wurden.

Ein wesentlicher Bewertungsfehler der Vorhabensträger beider Weservertiefungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Artikel 6 Abs. 3 u. 4 der FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG lag darin, dass die mögliche Beeinträchtigungen **gebietsübergreifend** betrachtet und bewertet wurden. Auf diese Weise erfolgte **anstelle** der gemäß o. g. Rechtsvorgaben vorgegebenen **gebietsbezogenen Bewertung** eine großräumige. Dadurch erscheinen die Auswirkungen der Baumaßnahmen weniger erheblich. Entgegen der gültigen Rechtsvorgaben wurde den Gutachtern von den Auftraggebern (Träger der Vorhaben) vorgegeben, eine gebietsübergreifende Bewertung vorzunehmen. Stattdessen hätte neben dem als FFH-Gebiet gemeldeten „*Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer*“ jeweils eine gebietsbezogene Bewertung der FFH-Gebiete „*Unterweser*“ (DE 2316-331) und „*Weser bei Bremerhaven*“ (DE 2417-370) erfolgen müssen. Diese wurde jedoch versäumt, indem eine Bewertung hinsichtlich des betroffenen Lebensraumtyps „*Ästuar*“ gebietsübergreifend vorgenommen und über die größere Fläche – sehr willkürlich – als unerheblich bewertet wurde.

An den Antragsunterlagen der Vorhabensträger ist zu bemängeln, dass die **kumulativen Wirkungen** mehrerer paralleler Projekte nicht entsprechend berücksichtigt wurden obwohl sie im gleichen Wirkraum liegen: Der bereits begonnene Ausbau einer Wendestelle für Großcontainerschiffe bei Bremerhaven, die geplanten Vertiefungen von Unter- und Außenweser, der noch nicht abgeschlossene Ausbau des Bremerhavener CT IV und der Bau der Kaiserschleuse. Bei allen auf die Tideweser bezogenen Baumaßnahmen ist insgesamt mit gravierenden Umweltbeeinträchtigungen wie

- weiteren Störungen des hydrologisch-morphologischen Gefüges zu mehr Naturferne,
- Verschlechterung der Wassergüte durch Erhöhung von Trübung und Sauerstoffzehrung,
- Uferabbrüche,
- weiterer Uferverbau,
- zunehmende Verschlickung von Uferbereichen und Nebengewässern,

³⁶ RL 85/337/EWG i. d. F. der RL 97/11/EG.

³⁷ RL 92/43/EWG.

³⁸ RL 79/409/EWG.

- Verschlechterung der abiotischen Lebensgrundlagen für Arten und Lebensräume,
- einer insgesamt erheblichen Beeinträchtigung von europäischen Schutzgebieten Natura 2000 zu rechnen.



Abbildung 25: Uferverbau der Außenweser bei Wremen (FELDT 11. September 2006)

Unter **Einbeziehung aller kumulativen Wirkungen**, insbesondere aus Unter- und Außenweservertiefung sowie dem Bau des Bremerhavener Containerterminals (CT) IV, ist zumindest für die beiden FFH-Gebiete „*Unterweser*“ (DE 2316-331) und „*Weser bei Bremerhaven*“ (DE 2417-370) eine erhebliche Beeinträchtigung gemäß Artikel 6 Abs. 3 der FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht auszuschließen, womit die Vertiefungen grundsätzlich **unzulässig** sind. (vgl. BUND-Niedersachsen 6. April und 6. September 2006; GESAMTVERBAND NATUR- UND UMWELTSCHUTZ UNTERWESER e. V. 6. September 2006; FELDT 2006a und 2008b).

Eine aus Gründen eines vorrangigen öffentlichen Interesses grundsätzlich mögliche Ausnahme von diesem Verbot gemäß Artikel 6 Absatz 4 der FFH-RL kommt wohl kaum in Frage, weil es zukünftig mit Bau des JadeWeserPorts (s. u.) eine **Alternative** für die gleichen Hafengebietebetreiber und -Nutzer in unmittelbarer Nachbarschaft gibt, die eine weitere Vertiefung der Außenweser überflüssig macht. Bremerhaven und Wilhelmshaven werden von Bremen und den Betreibern des JadeWeserPorts sachgemäß als **eine Hafenregion** angesehen, so dass der JadeWeserPort als Nachfolgeprojekt des CT IV in Bremerhaven auch „CT V“ genannt wird. Das Land Bremen ist am JadeWeserPort beteiligt, betrieben wird er vom in Bremen ansässigen Hafengebietebetreiber EUROGATE mit 70% und der weltgrößten Reederei MAERSK mit 30% Anteil. - Die Notwendigkeit einer Doppelinvestition der öffentlichen Hand durch eine

weitere Vertiefung der Außenweser, die in unmittelbarer Nachbarschaft in der gleichen Wirtschaftsregion die gleichen Nutznießer begünstigen würde, erscheint somit fragwürdig.

Die an Unter- und Außenweser geplanten Ausbaumaßnahmen sind auch mit den **Verschlechterungsverboten** gemäß Artikel 6 Abs. 2 der FFH- bzw. gemäß Artikel 1, 2, 4 Wasserrahmen-Richtlinie (WRRL) der EU unvereinbar (vgl. FELDT 2008a; SÖHNLEIN, B. 2006). Verschlechterungen entstehen beispielsweise durch

- Ausbaumaßnahmen, die zu einer zunehmenden (lebensfeindlichen) Verödung des Fahrwasserbereiches führen,
- großflächige Unterhaltungsbaggerungen,
- Ablagerungen/Verklappungen der gebaggerten Sedimente,
- baggerbedingt erhöhte Trübung des Wasserkörpers,
- erhöhte Sauerstoffzehrungen,
- weitere Vergrößerung des Tidenhubs,
- Erosionen mit Uferabbrüchen,
- fortschreitende Zerstörung naturnaher Uferzonen durch Uferverbau,
- ökologische Folgewirkungen für Flora und Fauna.

Obwohl alle beteiligten Naturschutzfachbehörden – soweit bekannt – die durch die Vertiefungs- und Ausbaumaßnahmen im Bereich Unter- und Außenweser zu erwartenden Beeinträchtigungen der Umwelt für erheblich halten, hat die NIEDERSÄCHSISCHE LANDESREGIERUNG im Dezember 2006 per Kabinettsbeschluss die Unerheblichkeit der Ausbaumaßnahmen erklärt (RUNDBLICK / NORDREPORT 15.12.2006). Sie hat sich damit über die naturschutzfachliche Bewertung der eigenen Fachleute hinweg gesetzt.

3.4 Seehafen Wilhelmshaven - geplanter JadeWeserPort

3.4.1 Lage und Hafeninfrastuktur

Wilhelmshaven liegt zwischen Ems und Weser an der Westseite der Jade, ca. 30 km östlich von Bremerhaven. Aufgrund der günstigen Lage am seeschifftiefen Wasser der Nordsee beträgt die Revierfahrt je nach Anlaufpunkt des Hafen nur zwischen 23 Seemeilen im Außenhafen und 32 Seemeilen im Binnenhafen (NIEDERSÄCHSISCHER MINISTER FÜR WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR, 20.02.2007: 29).

Wilhelmshaven hat zwei Hafenteile, den älteren tidefreien Inneren Hafen hinter der Schleuse mit einer Größe von ca. 370 ha und den wesentlich jüngeren tideabhängigen Außenhafen mit vier Umschlaganlagen am Jedefahrwasser (Tiefwasserhafen), die direkt mit zumeist örtlichen Produktionsbetrieben verbunden sind: Die Umschlaganlage am Voslapper Groden wird durch INEOS für den Umschlag von chemischen Grundstoffen und Produkten für das örtliche Chemiewerk genutzt, die Niedersachsenbrücke durch RHENUS MIDGARD. Sie dient insbesondere der Importkohle für das angrenzende EON Kohlekraftwerk und zudem INEOS für den Laugenumschlag. Beide Umschlaganlagen befinden sich im Eigentum des Landes Niedersachsen (a. a. O.: 29/30).

Die Fahrwassertiefe des Außenhafens wird durch regelmäßige Unterhaltungsmaßnahmen auf 18,1 Meter unter SKN³⁹ gehalten. Das ermöglicht tideabhängig einlaufend Schiffstiefgänge

³⁹ Seekartennull

bis 20 m und auslaufend bis 19 m, womit dieser Hafenteil die mit Abstand größten Fahrwassertiefen eines deutschen Seehafens bietet. - Im Binnenhafen sind dagegen nur Schiffstiefgänge bis zu 11,5 m möglich (ebenda).

Eigene Umschlaganlagen betreibt die Wilhelmshavener Raffineriegesellschaft (WRG) für Rohölimporte zur Weiterverarbeitung in die örtliche Raffinerie und für den seewärtigen Transport der hergestellten Mineralölprodukte. Über die ebenfalls firmeneigene Brücke der Nord-West Oelleitung (NWO) wird fast ausschließlich Rohöl umgeschlagen, das zum überwiegenden Teil per Pipeline an Raffinerien weitergeleitet wird (ebenda).

3.4.2 Wirtschaftliche und verkehrsbezogene Bedeutung und Entwicklung

Der Hafenumschlag in Wilhelmshaven ist von 43,8 Mio. t im Jahr 1998 auf knapp 46 Mio. t im Jahr 2005 gestiegen (vgl. Tabelle 16), was einen im Vergleich zu Bremen oder Hamburg sehr geringen Zuwachs darstellt. Wachstumsträger waren hierbei in erster Linie die Exporte von Mineralölprodukten, die im Betrachtungszeitraum um insgesamt gut 30% bzw. durchschnittlich um rd. 4% pro Jahr angestiegen sind (a. a. O.: 33).

Der wasserseitige Hafenumschlag des inneren Hafens war dabei mit durchweg unter einer Mio. Jahrestonnen von wesentlich geringerer Bedeutung als die Anlagen des Außenhafens.

Tabelle 16: Seewärtiger Güterumschlag in Wilhelmshaven 2005 nach Güterarten (in 1.000 t)

Gutart	Seeverkehr		
	Eingang	Ausgang	Gesamt
Rohöl	32.083,2	60,4	32.143,6
Mineralölprodukte	688,8	10.055,5	10.744,3
Steinkohle	1.611,1	0,0	1.611,1
Kies, Sand, Split	453,7	0,0	453,7
Steinsalze	227,0	0,0	227,0
Ethylene	139,9	0,0	139,9
Propan/Butan	0,0	220,0	220,0
Chemikalien, chemische Produkte	125,3	21,1	146,4
Düngemittel, Phosphate	31,8	2,9	34,7
Natronlauge	0,0	158,9	158,9
Lebensmittel	45,2	0,0	45,2
Holz	21,8	0,0	21,8
Sonstiges	11,2	24,4	35,6
Summe	35.439,0	10.543,2	45.982,2

(NIEDERSÄCHSISCHER MINISTER FÜR WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR, 20. Februar 2007: 25)

3.4.3 Projekt JadeWeserPort

PLANCO CONSULTING legte im Oktober 2000 im Auftrag der drei Küstenländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg eine „Bedarfsanalyse für einen Tiefwasserhafen in der Deutschen Bucht“ vor. Grund hierfür war insbesondere die Annahme, dass die immer größer werdenden Containerschiffe im Zuge der großen Umschlagszuwächse der beiden großen deutschen Containerhäfen Hamburg und Bremerhaven trotz der letzten Fahrwasser- und Hafenanpassungen⁴⁰ nur noch mit erheblichen Restriktionen oder womöglich gar nicht mehr erreichen können⁴¹. Erwartungsgemäß wurde ein solcher Tiefwasserhafen insbesondere für Transshipment-Container nach Skandinavien und in die Ostseeregion befürwortet.

Nachdem die Wilhelmshavener Hafenwirtschaft bereits⁴² 1999 eine Machbarkeitsstudie für einen Tiefwasserhafen für Containerschiffe an der Jade vorgelegt hatte (IBP u. a. 1999), war Cuxhaven im September 2000 der einzige Mitbewerber. Nach der „Standortanalyse Tiefwasserhafen Deutsche Bucht“ von ROLAND BERGER & PARTNER (2000) im Auftrag der genannten Küstenländer wurde der Standort Wilhelmshaven insbesondere wegen der dort vorhandenen größeren Fahrwassertiefe und der angeblich vorhandenen Ausbaumöglichkeit von bis zu 24 Liegeplätzen befürwortet. - ROLAND BERGER & PARTNER wiesen damals schon zutreffend darauf hin, dass „der Ausbau von Cuxhaven als Container-Tiefwasser-Terminal eine weitere Elbvertiefung bis Hamburg gefährden würde“ .

Obwohl sich auch Cuxhaven mit einer Machbarkeitsstudie (SELLHORN Ingenieurgesellschaft mbH, 6. September 2000) mit Unterstützung der HHLA⁴³ als Standort für einen Tiefwasserhafen für Containerverkehre beworben hatte, fiel die politische Entscheidung im März 2001 zugunsten von Wilhelmshaven:

„Die Bürgermeister von Bremen und Hamburg und der Niedersächsische Ministerpräsident sind sich einig über die grundsätzliche Notwendigkeit eines Tiefwasserhafens in der Deutschen Bucht für Containerschiffe, die aufgrund ihrer Größe Bremerhaven und Hamburg auch unter zukünftigen Tiefgangsbedingungen nicht mit einer ökonomisch sinnvollen Auslastung anlaufen können. Dieser Tiefwasserhafen soll als norddeutsches Projekt gemeinsam realisiert werden und stellt eine Ergänzung des bereits bestehenden norddeutschen Hafenangebotes dar. Angesichts der historischen Bedeutung für Norddeutschland und getragen von dem Willen zu einer neuen gemeinsamen Hafenpolitik an der Deutschen Bucht haben sich die drei Regierungschefs für den Standort Wilhelmshaven entschieden. Der Tiefwasserhafen soll für eine Betriebsaufnahme zum Ende des Jahrzehnts realisiert werden.“ - (Erklärung von Ministerpräsident GABRIEL, Bürgermeister RUNDE und Bürgermeister SCHERF zur norddeutschen Hafenpolitik, 30. März 2001).

Im Bereich der deutschen Seehäfen war eine derartige Kooperationsvereinbarung bislang einzigartig und beispielhaft. Sie hielt jedoch nicht lange: Schon im Mai 2002 stieg Hamburg aus der vereinbarten Hafenkooperation wieder aus und kündigte statt dessen an, die Unter- und Außenelbe erneut bis zum Hamburger Hafen für die größten Containerschiffe vertiefen zu wollen: *„Es besteht kein Anlass, dass die Freie und Hansestadt Hamburg und die HHLA Finanzierungsanteile von insgesamt rd. 280 Mio. Euro zum Ausbau eines Konkurrenzhafens aufbringen“*, so der damalige Hamburger Wirtschaftssenator Gunnar Uldall am 21. Mai 2002

⁴⁰ Fahrrinnenvertiefung nach Hamburg zuletzt 1999/2000, nach Bremerhaven zuletzt 1998/99.

⁴¹ Diese Annahme erwies sich schon sehr bald als übertrieben, denn nach wie vor verkehren die weltgrößten Containerschiffe ohne erneute Fahrwasservertiefungen nach Hamburg und Bremerhaven.

⁴² Erste Vorschläge hierzu sind bereits 35 Jahre alt: *„Jade-Weser-Port – Deutschlands Universalhafen, Küstenregion zwischen den beiden Häfen Wilhelmshaven und Bremerhaven vereinen“*, Sonderbeilage der WILHELMSHAVENER ZEITUNG vom 10. Juli 1971.

⁴³ Die HHLA hatte am Standort Cuxhaven sogar eine Mitfinanzierung angeboten.

als Begründung. - Von einem **Konkurrenzhafen** gegenüber Hamburg sprechen heute nur noch wenige. Aufgrund des Containerbooms und notwendiger weiterer Hafenskapazitäten hat man den JadeWeserPort längst als Ergänzungshafen akzeptiert.

Projektbeschreibung:

Der von der JADE WESER PORT-REALISIERUNGS GESELLSCHAFT im Auftrag von Niedersachsen, Bremen und Wilhelmshaven Ende Oktober 2003 bei der Auricher WASSER- UND SCHIFFFAHRTSDIREKTION NORDWEST vorgelegte Planfeststellungsantrag zum Bau des JadeWeserPorts sieht die Aufspülung eines 360 Hektar großen Hafenterminals mit einer Umschlagskapazität von 2,7 Mio. TEU im Naturraum Wattenmeer vor. Die von ROLAND BERGER & PARTNER (2000) in der „Standortanalyse Tiefwasserhafen Deutsche Bucht“ dargestellte Flächenverfügbarkeit in Wilhelmshaven hat sich als unrealistisch erwiesen, da das Terminal vollständig neu im Meer aufgespült wird.

Auf einer Kajenlänge von 1725 Meter sollen ab 2011 bis zu vier große Containerschiffe gleichzeitig abgefertigt werden können. Bei der vorgesehenen Fahrwassertiefe von 18 m sind Tiefgangsrestriktionen bei den zukünftig größten Containerschiffen auszuschließen, da hierdurch sogar ein tideunabhängiger Verkehr für Tiefgänge bis zu 16,5 m möglich ist. Dieses liegt deutlich über den zu erwartenden realen Tiefgängen von in Einzelfällen bis zu 14,50 m. Mit einer kurzen Revierfahrt von 23 Seemeilen hat der JadeWeserPort beste Konditionen als Hub für Transshipment-Container, die hier von großen Schiffen abgeladen und über kleinere Feederschiffe gleich wieder seewärts weiter z. B. nach Skandinavien oder die Ostseeregion verschifft werden. Der Weitertransport von Containern im Binnenland ist aufgrund der Randlage Wilhelmshavens und schlechterer Verkehrsanbindung dagegen deutlich ungünstiger als von Bremerhaven oder Hamburg aus.

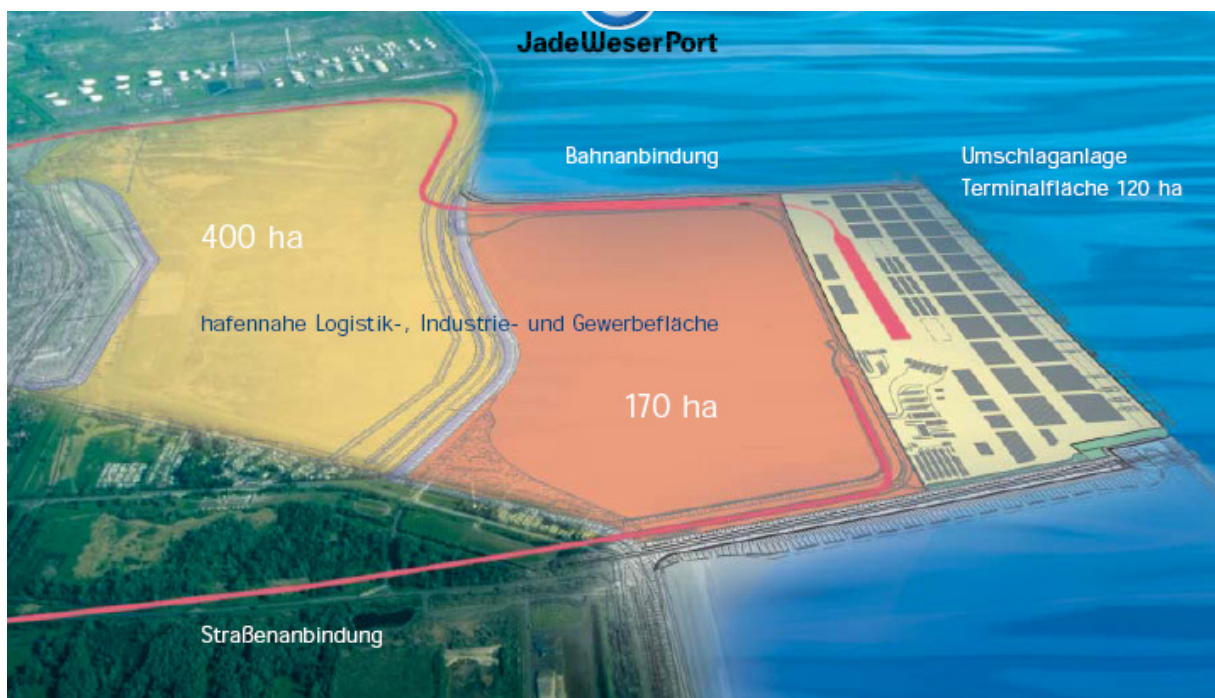


Abbildung 26: Planung JadeWeserPort in Wilhelmshaven

(JADE WESER PORT -REALISIERUNGSGESELLSCHAFT & BREMENPORTS 2005)

Ein nennenswertes regionales Warenaufkommen (Locoquote) im Containerverkehr ist im strukturschwachen Wilhelmshaven ebenso wenig zu erwarten, wie das bisher im benachbarten Bremerhaven der Fall ist. Dagegen ist mit einem hohen Transshipment-Anteil

zu rechnen, also ein Weitertransport mit kleineren Feederschiffen. Wilhelmshaven kann hier von seiner Lagegunst gegenüber Skandinavien und den Ostseeraum profitieren, da hier der Seeweg kürzer ist als beispielsweise von Hamburg.

Hinterlandanbindung:

Eine gute Anbindung Wilhelmshavens an das deutsche Fernstraßennetz ist mit der bislang kurz vor dem Hafen endenden A29, die für den JadeWeserPort um etwa 2 km verlängert werden soll, grundsätzlich zwar gegeben, Probleme sind jedoch aufgrund von zu erwartenden Verkehrsüberlastungen und zunehmenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen im Bereich der nächsten Engpässe in Oldenburg und Bremen zu erwarten.

Der Außenhafen ist größtenteils über das Industriestammgleis an das Schienennetz der Deutschen Bahn (Strecke Wilhelmshaven - Oldenburg) angebunden, der Innere Hafen über das Westgleis. Die wesentliche Bahnverbindung Wilhelmshaven – Oldenburg ist nur einspurig mit relativ geringer Geschwindigkeit befahrbar und nicht elektrifiziert. Die DEUTSCHE BAHN und das LAND NIEDERSACHSEN haben im August 2006 beschlossen, die Vorgaben zum Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven gemäß Bundesverkehrswegeplan (Elektrifizierung und Beseitigung der Langsamfahrstrecken) bis zur Fertigstellung des JadeWeserPorts umzusetzen (vgl. NIEDERSÄCHSISCHER MINISTER FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR, 29.08.2006).

Über den Ems-Jade-Kanal besteht zwar für die Sport- und Freizeitschiffahrt eine Verbindung zwischen dem Inneren Hafen und der Ems, die allerdings aufgrund zu geringer Dimensionierung (max. Schiffslänge 33 m, Schiffsbreite max. 6,20 m) für die gewerbliche Güterschiffahrt kaum nutzbar ist.

Aufgrund eines in Wilhelmshaven fehlenden direkten Binnenwasserstraßenanschlusses und der heute noch schlechten eingleisigen und noch nicht durchgehend elektrifizierten Bahnanbindung weisen die ohnehin kostspieligen Hinterlandtransporte dort deutliche Nachteile auf.

3.4.4 Soziale Belange

Für Wilhelmshaven und Umgebung wurden bisher 2.300 **hafenabhängig Beschäftigte** angegeben (INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK 2000: 3-65), die jedoch im Wesentlichen auf die Weiterverarbeitung im Hafen umgeschlagener flüssiger und fester Massengüter im Bereich örtlicher Industriebetriebe zurückzuführen sind. Aufgrund des hohen Anteils umgeschlagener Massengüter wird die Zahl der unmittelbar im Hafenumschlag Beschäftigten schätzungsweise im mittleren dreistelligen Bereich liegen. Konkrete aktuelle Zahlen sind nicht bekannt.

Die damalige Niedersächsische Wirtschaftsministerin KNORRE prognostizierte allein für den JadeWeserPort an, „*etwa 1800 Beschäftigte seien für die erste Ausbaustufe vorgesehen. Dazu würden noch einmal rund 3500 Arbeitsplätze in hafennahen Bereichen kommen*“ (www.welt.de, 18.06.2001). In ihrer Antwort auf eine parlamentarische Anfrage zu der Anzahl voraussichtlich entstehender Arbeitsplätze antwortete Frau KNORRE dann 2002 sogar: „*In einem Gutachten kommen das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung (NIW) und das Bremer Institut für Wirtschaftsförderung zu dem Schluss, dass bei*

Vollauslastung des ersten Bauabschnitts ca. 2.300 bis 5.800 direkte oder indirekte neue Arbeitsplätze geschaffen werden“ (NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR 18. Dezember 2002: 6).

Heute ist dagegen nur noch etwa von einem Bruchteil dieser Arbeitsplätze die Rede: Gemäß einer Meldung der WILHELMSHAVENER ZEITUNG vom 1.11.2006 will EUROGATE beim JadeWeserPort ab 2010 *„mit 420 Leuten an den Start gehen“*. Insgesamt plant EUROGATE 1.000 neue Arbeitsplätze (JADE WESER PORT REALISIERUNGS-GESELLSCHAFT 2006: 3).

Die Erfahrungen im benachbarten Bremerhaven zeigen, dass auch im strukturschwachen Wilhelmshaven voraussichtlich nur mit relativ wenigen zusätzlichen indirekten, nicht terminalgebundenen Arbeitsplätzen zu rechnen ist. Die in Relation zu den Hafenumschlagzuwächsen schwachen Arbeitsplatzeffekte des boomenden großen Containerhafens von Bremerhaven wurden 2004 durch eine Studie der ARBEITNEHMERKAMMER BREMEN belegt (s. Kapitel 3.3.3). Vom Containerumschlag in Bremerhaven profitiert vor allem das nahe Bremen, weil dort traditionell fast alle Hafenfirmen und –Administrationen ansässig sind. Damit liegt die Hauptwertschöpfung in Bremen Stadt. Es dürfte unrealistisch und eher Wilhelmshavener Wunschenken sein, dass dieses nach Bau des JadeWeserPorts dort auf einmal völlig anders wird: Der JadeWeserPort wird zukünftig in ähnlicher Entfernung zu Bremen liegen wie die Containerterminals von Bremerhaven.

3.4.5 Umweltbelange

Von den Umweltorganisationen BUND, WWF, NaBu und LBU wurde die mit 360 Hektar großflächige Aufspülung des zukünftigen Hafenareals im Naturraum Wattenmeer mit der dafür erforderlichen Sedimententnahme im Nahbereich von Schutzgebieten als erhebliche Umweltbeeinträchtigung kritisiert. Hinzu kommen die negativen Auswirkungen der erforderlichen Verlegung des Jadefahrwassers. Beide Maßnahmen führen zu einem großen Eingriff in die heutige Morphologie, Hydrologie und Ökologie des Jade-Ästuars. Ob hierdurch auch der benachbarte Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer und die dortigen Natura 2000-Gebiete erheblich beeinträchtigt werden, ist umstritten. Vom Land Niedersachsen als Projektträger wird das ausgeschlossen, von den vorgenannten Umweltorganisationen wird das für möglich gehalten.

Meinungsunterschiede gab es auch hinsichtlich einer Bewertung der möglichen Beeinträchtigungen des mittlerweile vom Land Niedersachsen als **EU-Vogelschutzgebiet** bei der EU- KOMMISSION gemeldeten **Voslapper-Grodens**, südlicher Teil. Das Land Niedersachsen hatte sich bis 2005 noch geweigert, die avifaunistische Bedeutung des Voslapper Grodens als EU-Vogelschutzgebiet anzuerkennen und hat das Gebiet erst verspätet auf Druck einer Beschwerde der Umweltverbände bei der EU- KOMMISSION und eines von dort aus eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens als EU-Vogelschutzgebiet gemeldet und mittlerweile unter Naturschutz gestellt. Die späte Einsicht und verspätete Meldung hat das Planfeststellungsverfahren JadeWeserPort materiell und zeitlich unnötig lange belastet.

Umstritten war und ist hier insbesondere die randlich durch das Gebiet geplante Bahnanbindung des unmittelbar östlich angrenzenden zukünftigen JadeWeserPorts, die das Vogelschutzgebiet aufgrund des damit verbundenen Flächenbedarfs, aber auch durch Lärm und Erschütterungen durch die (zunächst) projektierten 36 Güterzüge erheblich beeinträchtigen wird. Das Lärmproblem soll nun ggf. durch eine bis zu 5 m hohe Lärmschutzwand gemindert werden, die aber eine weitere Beeinträchtigung des Gebietes durch Flächeninanspruchnahme und Barrierewirkung mit sich bringen wird.

Insbesondere **aufgrund kumulativer Wirkungen**

- aus Bau und Betrieb des zukünftigen JadeWeserPorts,
- durch mehrere benachbarte große Industrieprojekte,
- der notwendigen und geplanten straßen- und schienenseitiger Verkehrsanbindungen sowie
- der kommunalen Bauleitplanung der Stadt Wilhelmshaven

ist eine **mögliche erhebliche Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebietes Voslapper Groden** – allein schon aufgrund von Kenntnislücken – nicht auszuschließen (vgl. Stellungnahmen BUND-Niedersachsen, 24. Mai, 19. Juli und 12. Dezember 2005, 13. Januar, 19. Mai, 30. Mai und 12. Juli 2006; FELDT 24. Juni 2004 u. 2006b; WSD Nordwest, Wortprotokolle der Erörterungstermine vom 9. 10., 17. September 2004 sowie 6. Juni 2006).

„Wie im begleitenden Umweltbericht zur Bauleitplanung dargelegt wird, werden die Lärm-Grenzwerte durch Hafенbetrieb und die Arbeiten im Hafengroden an den Messpunkten Himmelreich-Süd, Altengroden-Nord und Coldewei-Süd nachts künftig um bis zu fünf Dezibel überschritten werden. Tagsüber können die Grenzwerte eingehalten werden. Ursache für die Überschreitungen sei die bereits erhebliche Lärm-Vorbelastung sowie der zu erwartende zusätzliche Verkehr auf der Autobahn 29 in Richtung JadeWeserPort. Die Belastungen seien aber zumutbar“ (WILHELMSHAVENER ZEITUNG, 15. Mai 2008, zitiert nach www.jadeweserport.de).

Ergebnisse planungs- und umweltrechtlicher Verfahren:

Ohne vorherige Durchführung eines für derartige raumrelevante Großprojekte grundsätzlich erforderlichen Raumordnungsverfahrens, auf das aus Zeitgründen verzichtet wurde, ist 2004 das Planfeststellungsverfahren bei der Auricher WSD Nordwest eröffnet worden.

Eine Strategische Umweltprüfung gemäß EU-RL 2001/42/EG erfolgte nicht. Auch eine standortübergreifende Alternativenprüfung im Hinblick auf die Schutzzgüter des UVP-Gesetzes wurde nicht vorgenommen. Die NIEDERSÄCHSISCHE STAATSKANZLEI hatte das Projekt JadeWeserPort vorher für alternativlos erklärt⁴⁴. Diese Versäumnisse und Fehler haben das spätere Planfeststellungsverfahren schwer belastet: Eine sachgerechte⁴⁵ standortübergreifende Alternativenprüfung, etwa über Cuxhaven, wurde ebenso versäumt wie eine übergreifende Verkehrsplanung im Bereich Straße und Schiene. Eine **großräumige, integrierte Verkehrsplanung** wäre aber **notwendig**. Das gilt auch für eine Betrachtung aller im Planungsraum kumulativ wirkenden Projekte hinsichtlich Art und Umfang aller Umweltbeeinträchtigungen und Vermeidungsmöglichkeiten.

Ursprünglich stand der JadeWeserPort unter sehr ambitionierten Zeitvorgaben: *„Ministerin KNORRE: Tiefwasserhafen voll im Zeitplan, Bis Ende 2003 oder Anfang 2004 könnte der Baubeginn eingeleitet werden, das Bauende im Jahr 2007, so dass der Hafen im Jahr 2008 in Betrieb gehen würde“* (DIE WELT.de, 18.06.2001). Der **Planfeststellungsbeschluss** des JadeWeserPorts durch die WSD Nordwest erfolgte nach etlichen Verzögerungen aufgrund mehrfach erforderlicher Planänderungen durch den Vorhabensträger erst im März 2007, mit einer Fertigstellung wird nun erst 2011 gerechnet.

Mitte Mai 2008 haben die Mitglieder des Wilhelmshavener Bauausschusses, des Umweltausschusses und des Ortsrats Sengwarden in einer gemeinsamen Sitzung die

⁴⁴ Verwaltungsvorgang z. Zt. des Autors im Nds. Umweltministerium.

⁴⁵ Die hierzu im Planfeststellungsbeschluss gemachten Angaben sind unzureichend und fachlich mangelhaft.

erforderliche 55. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt für die Hafensonderbaufläche sowie den Bebauungsplan 210 für den Containerterminal beschlossen (WILHELMSHAVENER ZEITUNG, 15. Mai 2008, nach www.jadeweserport.de).

Realisierung:

Trotz großer zeitlicher Verzögerungen aufgrund der mangelhaften Planfeststellungsunterlagen, die durch wesentliche Änderungen mehrfach nachgebessert wurden, hielt die JADE WESER PORT-REALISIERUNGS-GESELLSCHAFT ebenso wie der NIEDERSÄCHSISCHE WIRTSCHAFTSMINISTER lange an einer Fertigstellung des JadeWeserPorts bis 2010 fest. Aufgrund von Fehlern und Streitigkeiten im Zuge des anschließenden Bauvergabeverfahrens zwischen den Baufirmen HOCHTIEF und BUNTE sowie der erst am 7. März 2008 entschiedenen gerichtlichen Auseinandersetzungen vor dem Oberverwaltungsgericht Lüneburg wurde mit dem Bau erst am 11. März 2008 begonnen. Nach notwendig gewordener Änderung des bisherigen Bauzeitenplans ist eine Fertigstellung nun bis (spätestens) Oktober 2011 vorgesehen.

Weitere Entwicklungen:

Gemäß vertraglicher Verpflichtung wird der JWP später aus einem Konsortium von EUROGATE (70%) und APM-Terminals (30%), einer Tochter der dänischen AP MÖLLER MAERSK-Gruppe, betrieben. EUROGATE ist damit zukünftig als Marktführer in Europa in allen drei großen Containerhäfen an der deutschen Nordseeküste mit eigenen Containerterminals vertreten. APM-Terminals International B.V. hat den Hauptsitz in Den Haag in den Niederlanden und ist der drittgrößte Terminalbetreiber der Welt mit über 40 Terminals und einem Umschlagsvolumen von jährlich 37 Mio. TEU in den USA, Europa, Afrika und Asien (JWPrePORT 1/2006: 3).

Obwohl eine erhebliche Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebietes im Voslapper Groden von den Projektbefürwortern nach wie vor bestritten wird, sind **Kohärenzmaßnahmen** im Gespräch, allerdings bis heute noch nicht offiziell konkret benannt worden. Es bestehen zudem Zweifel, ob diese quantitativ und qualitativ ausreichend sein werden, sofern der 380 Hektar große, mittlerweile auch als Naturschutzgebiet ausgewiesene Teil des Voslapper Grodens (großflächig?) überbaut wird.

Zur besseren Hinterlandanbindung soll die Bahnverbindung Wilhelmshaven-Oldenburg elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut werden. Das hierfür erforderliche Planfeststellungsverfahren läuft derzeit.

Von der Hafenwirtschaft wird zudem der Bau einer Küstenautobahn (A 22) zur besseren Verbindung mit Bremerhaven und einer weiteren Verbindung nach Osten mit einer Elbquerung nördlich von Hamburg gefordert (vgl. Gemeinsames Positionspapier der INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN und LANDKREISE der Regionen Elbe-Weser und Weser-Ems 2006), deren Bedarf jedoch umstritten ist. Die nicht nur für Bremen/Bremerhaven, sondern auch für das benachbarte Wilhelmshaven relevanten Infrastrukturprojekte sind in Abbildung 23 bereits auf S. 62 dargestellt.

3.5 Seehafen Cuxhaven

3.5.1 Lage und Hafeninfrasturktur

Cuxhaven liegt an der Nordspitze des Elbe-Weser-Dreiecks an der Nordsee im Bereich von Elbmündung und Außenweser. Die Revierfahrt zu den Haupt-Schiffahrtswegen der Nordsee beträgt nur 25 Seemeilen, zum Nord-Ostseekanal nur 11 Seemeilen. Damit liegt Cuxhaven lagegünstig zu mehreren wichtigen und viel befahrenen Seeverkehrswegen Nordeuropas.

Tiefgang der Elbe von See bis Cuxhaven: 13,5 m KN, Wassertiefe in den Hafenbecken bis 8,50 m unter KN, Wassertiefe an den Strompiers bis 15,8 m unter KN. Aufgrund der letzten seewärtigen Tiefe von 14,60m MTnw ist heute bereits ein tideabgängiger Schiffsverkehr bis 14,50 m Tiefgang möglich. - MThw: NN +1,48 m, MTnw: NN -1,53 m, Tidenhub: 3,01 m.



Abbildung 27: Hafenanlagen von Cuxhaven an der Elbmündung
(AGENTUR FÜR WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG DER STADT CUXHAVEN 2007, Folie 4)

Die Gesamtfläche des Hafens beträgt 319 ha; davon entfallen 231 ha auf Land- und 88 ha auf Wasserflächen. 12 ha gehören zum Freihafen und 25,8 ha zum Fischereihafen.

Die Kailänge beträgt insgesamt rund 8.000 m. Die größte Wassertiefe bietet dabei der zu Cuxport gehörende 840 m lange Eurokai mit 15,80 m Tiefgang (www.cuxhaven.niedersachsenports.de/main/Hafeninfos/Hafeninfo_Cuxhaven, Einsicht 20.12.2008). Hier könnten grundsätzlich auch große Containerschiffe abgefertigt werden, vorausgesetzt ein Liegeplatz würde mit den hierfür notwendigen Containerbrücken ausgestattet. Laut NIEDERSACHSENPORTS gibt es 100 ha Erweiterungsflächen (ebenda).

3.5.2 Wirtschaftliche und verkehrsbezogene Bedeutung und Entwicklung

Der Seehafen von Cuxhaven hatte bislang vorwiegend regionale Bedeutung. Zunehmende überregionale Bedeutung besteht beim Umschlag von RoRo-Verkehren, Kraftfahrzeugen, Projektladungen, Massengütern, Stahlprodukten, Containern sowie Fischprodukten.

Der Gesamtumschlag betrug

1998 1,69 Mio t,

2005 1,878 Mio. t,

2006 1,871 Mio. t und stieg

2007 auf 1,979 Mio. t

(www.mw.niedersachsen.de). Damit konnten zwar insgesamt Umschlagszuwächse erzielt werden, die allerdings im Vergleich zu Hamburg und Bremen gering sind. Nach Aufhebung der sog. „Containersperrklausel“⁴⁶ stieg die Zahl der in Cuxhaven umgeschlagenen Container von 2004 von 35.772 TEU über 45.199 TEU in 2005 (www.cuxport.de) auf zuletzt (2006) ca. 80.000 TEU (HANNOVERSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG, 21. August 2007).

2006 wurden über 220.000 Neuwagen nach England und Skandinavien verladen. Das Cuxport Terminal wird von täglichen RoRo-Liniendiensten der DFDS Tor Line, von „K“ Line (KESS) und Mann Lines sowie für Container von Samskip HF angelaufen. Dieser private Hafentreiber, der zu rd. 75 % zu RHENUS MIDGARD und zu rd. 25 % zur HHLA gehört, ist Mitglied der EUROCOAST NETWORK ASSOCIATION (ENA), einem „Motorways of the Sea“ Projekt der EU zur Förderung der Short-Sea Verkehre zwischen Cuxhaven und El Ferrol/Galizien in Spanien.

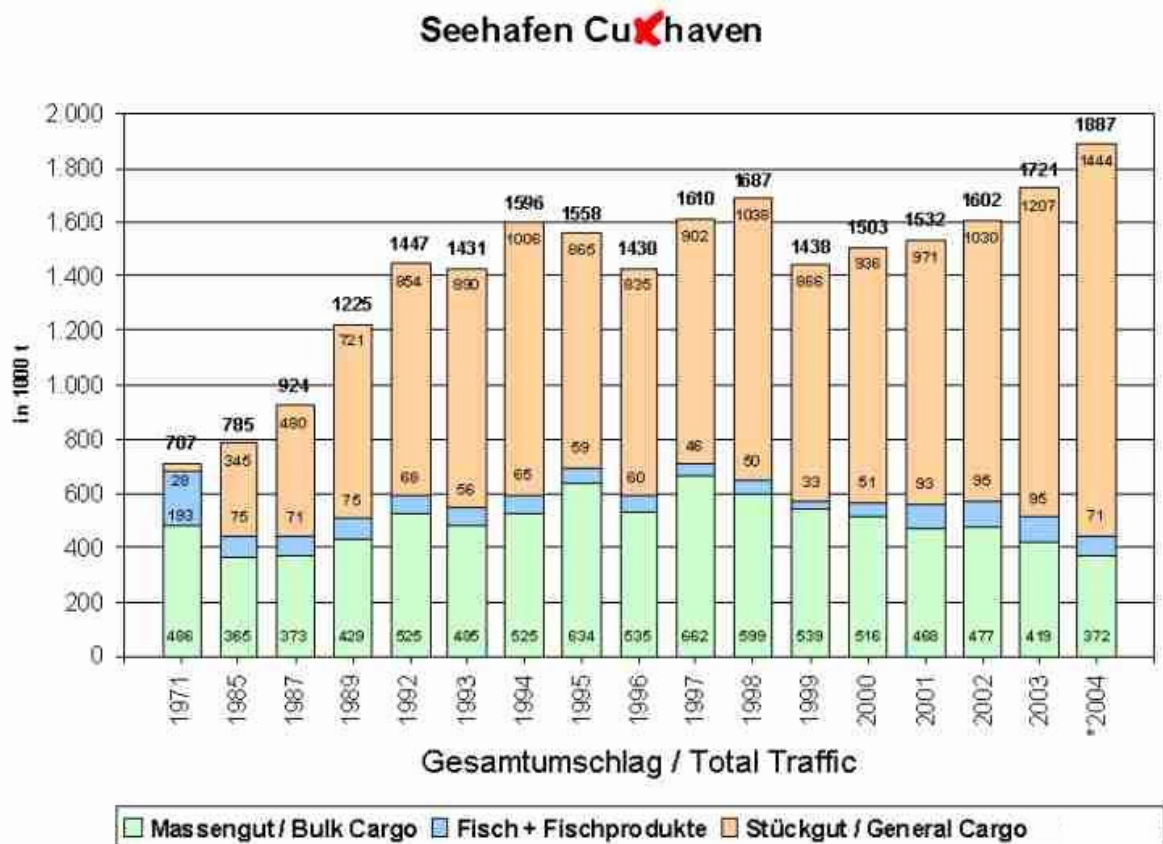


Abbildung 28: Seehafenumschlag in Cuxhaven 1971 bis 2004 (www.cuxhaven-port.de⁴⁷)

⁴⁶ Die „Containersperrklausel“ wurde 1990 von Hamburg zur Freigabe des ehemals zu Hamburg gehörenden Amerikahafens für den Bau des Vielzweckterminals Cuxport von Niedersachsen gefordert und dann in einem Staatsvertrag zwischen Hamburg und Niedersachsen festgelegt, mittlerweile jedoch wieder aufgehoben.

⁴⁷ Einsicht 20. November 2007.

Wie Abbildung 29 zeigt, ist Cuxhaven aufgrund seiner Lagevorteile zu einem wichtigen Seehafen für Kurzstrecken-seeverkehr (Short sea shipping) für Skandinavien, die Ostseeregion, Großbritannien und Island geworden:



Abbildung 29: Liniendienste von Cuxhaven (www.cuxport.de)

Hinterlandverkehre:

Cuxhaven ist nur über Bremen gut an das Fernstraßennetz (A 1 und A 27/A7) angebunden und verfügt über Weser und Elbe über sehr gute Binnenwasserstraßen-Anschlüsse. Die Straßen-Anbindung in Richtung Stade und Hamburg erfolgt über die B 73 und ist dürftig.

Cuxhaven ist an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG über die Strecken Stade - Hamburg – Maschen (überwiegend zweigleisig, nicht elektrifiziert) sowie nach Bremerhaven (eingleisig, nicht elektrifiziert) angebunden, wobei Verbesserungsbedarf besteht: Der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke nach Bremerhaven wird von Vertretern der Cuxhavener Hafenwirtschaft im Unterschied zur RAILION für notwendig erachtet. Die Bahnanbindung nach Maschen sei dagegen voll ausreichend. Sie verträge täglich bis zu 50 Güterzüge (CUXHAVENER NACHRICHTEN, 27. November 2007). Nur etwa 25% der in Cuxhaven umgeschlagenen Güter wurden bisher mit der Bahn transportiert (www.cuxhaven-port.de).

Entwicklungen:

1997 wurde das Mehrzweckterminal am Europakai in Betrieb genommen. Die seitdem positive Entwicklung der Umschlagsleistung konnte auch in den letzten Jahren fortgesetzt werden. Gemäß Angabe von NIEDERSACHSENPORTS-CUXHAVEN stößt das Terminal an

seine Kapazitätsgrenzen und wird über zwei neue Liegeplätze (4 und 8) erweitert. So will der Träger des Vorhabens, NIEDERSACHSENPORTS GmbH & Co. KG, Niederlassung Cuxhaven, eine 240 m Verlängerung der bestehenden Kaianlagen des Mehrzweckterminals (Europakai) von Cuxport in östlicher Richtung elbaufwärts bauen. Zudem werden landseitig 8,5 Hektar bisherige Wasserfläche der Elbe als Hafenterminal aufgespült und landseitig durch bahn- und straßenseitige Anbindung erschlossen. Der neu geschaffene Liegeplatz soll mit einer Ausbautiefe von NN -17,50 m maximale Schiffstiefgänge von 14,30 m ermöglichen. Begründet werden die beiden geplanten zusätzlichen Liegeplätze mit dem zukünftig geplanten Umschlag von Offshore Windenergieanlagen, aber auch durch Container im Bereich der Kurzstreckenseeverkehre. Die vorgesehenen Hafenerweiterungen sollen im Wesentlichen 2009 realisiert sein.

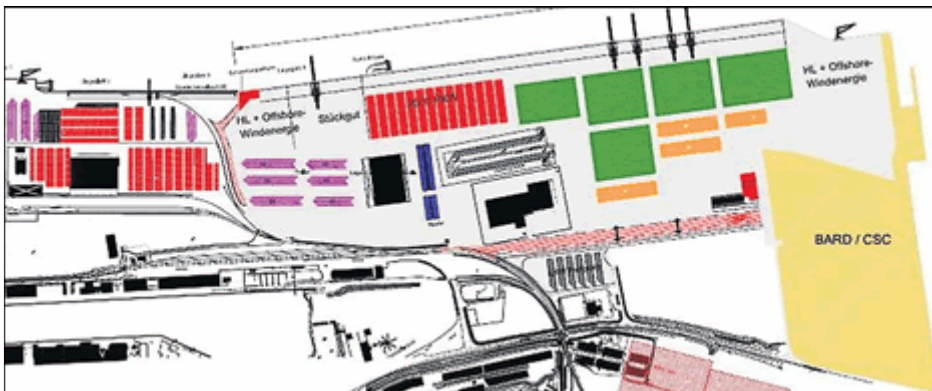


Abbildung 30: Zukunftsvision von Cuxport zur Cuxhavener Hafententwicklung
(CUXHAVENER NACHRICHTEN, 21. November 2007).

„So sollte nach Vorstellung von Ahlers der CuxPort-Terminal schon in sieben Jahren aussehen. Die Skizze zeigt die um die Liegeplätze 4, 5, 6, 7 und 8 verlängerte heutige Pier und die dahinter liegenden Stellflächen für Container, Trailer und Pkw.

Grafik: CuxPort“ (CUXHAVENER NACHRICHTEN, 21. November 2007).

Gegenüber heute würden damit nach Auffassung des Geschäftsführers von Cuxport AHLERS „1,6 Kilometer zusätzliche Kaifläche, Platz für eine Million Container und bis zu 150.000 Trailer im Jahr, Pkw-Hochgaragen, dazu fünf Containerbrücken und bis zu 600 zusätzliche Arbeitsplätze“ entstehen (ebenda).

Die Niedersächsische Hafenbehörde NIEDERSACHSENPORTS kommt insgesamt zu folgender trefflichen Bewertung des Hafenstandortes Cuxhaven: „Aufgrund seiner zur Verfügung stehenden großen Wassertiefe und der logistisch vorteilhaften Lage im Kreuzungsbereich der Verkehrsströme aus Nord- und Ostsee sowie an den landeinwärts gelegenen Verkehrsachsen nach Hamburg und Bremen bietet der Hafen Cuxhaven ausgezeichnete Perspektiven. In den letzten Jahren wurde die Förderung und Ausweitung des Stückgutumschlages zu einem der Hauptziele der Hafententwicklung“ (NIEDERSACHSENPORTS GmbH & Co. KG, Niederlassung Cuxhaven 3. Mai 2007: 8).

3.5.3 Soziale Belange

Das ISL gab 2000 an, dass die „Anzahl der im Hafen beschäftigten Arbeitnehmer seit der letzten Befragung deutlich gesunken ist“. Dennoch habe sich „die unmittelbar oder mittelbar von der Existenz des Hafens abhängig Beschäftigten von 5.000 auf 5.500 erhöht. Unklar ist, ob darunter auch die 4.000 Arbeitsplätze zu zählen sind, die ihre Existenz dem

Fischereistandort verdanken“ (INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK 2000: 3-65). Nur die Miteinbeziehung der Beschäftigten der Fischereiverarbeitung erklärt solche hohen Arbeitsplatzzahlen für den Hafen mit relativ niedrigem Umschlagsvolumen. Konkrete aktuelle Zahlen der direkt im Hafen Beschäftigten sind nicht bekannt.

Von großer Bedeutung für den traditionellen Arbeitsmarkt von Cuxhaven und Umgebung sind nach wie vor der Tourismus und die Fischverarbeitung. Deshalb ist auf eine damit verträgliche, eher behutsame Hafentwicklung zu achten. Großprojekte wie im benachbarten Wilhelmshaven (JadeWeserPort) oder Bremerhaven (CT IV) würden hier voraussichtlich zu Problemen führen, die vermieden werden sollten.

3.5.4 Umweltbelange

Hinsichtlich der geplanten Erweiterungsplanungen ist festzustellen, dass diese bau- und anlagebedingt zwangsläufig zu einer dauerhaften Beseitigung der bestehenden Biotopstrukturen und Inanspruchnahme der benötigten Flächen durch Versiegelungen oder sonstige Oberflächenbefestigungen führen, die in sich und mit weiteren Planungen der Unterelberegion wie der geplanten Elbevertiefung **kumulieren**. Daraus resultiert ein hoher naturschutzrechtlicher Kompensationsbedarf. Ein Vorteil des in Cuxhaven geplanten Hafenausbaus ist, dass er im Vergleich zu den geplanten Hafenerweiterungen in Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg relativ kleinflächig ist und außerhalb von FFH- oder Vogelschutzgebieten der europäischen Schutzgebietskategorie „Natura 2000“ stattfindet.

Weil die geplanten Hafenerweiterungen in Cuxhaven voraussichtlich aufgrund kumulativer Wirkungen (insbesondere mit der geplanten Elbevertiefung⁴⁸) gegen das Verschlechterungsverbot aus Artikel 1 und 4 der Wasserrahmen-Richtlinie (WRRL) der EU bzw. § 25a Abs. 1 Nr. 1 bzw. § 25 b Abs. 1 Nr. 1 WHG verstoßen, können diese rechtsicher vermutlich nur über ein Ausnahmeverfahren gemäß § 25 d WHG genehmigt werden.

3.6 Wettbewerbsposition Hamburgs und Bremerhavens in der Nordrange

Die HYPOVEREINSBANK hat 2007 Reeder zur Attraktivität von Nordrange-Häfen hinsichtlich der wohl wesentlichen Standortkriterien befragt (vgl. nachfolgende Tab. 17). Das Ergebnis fünf Jahre nach Antrag auf weitere Vertiefungen der seewärtigen Zufahrten nach Hamburg und Bremerhaven ist bemerkenswert: „Die in Deutschland ansässigen Reeder geben dem Hafen Hamburg mit einer 2,2 die beste Gesamtnote unter allen Containerhäfen entlang der Nordseeküste. Es folgen Bremerhaven und Rotterdam mit einer 2,3 vor Antwerpen (2,6) und Amsterdam (2,8). Das ist das Ergebnis einer Umfrage der HYPOVEREINSBANK unter internationalen Reedern mit der Flotte von insgesamt rund 1500 Schiffen“ (HYPOVEREINSBANK 19. Dezember 2007):

⁴⁸ Unter der Voraussetzung, dass die geplante Vertiefung von Unter- und Außenelbe realisiert wird.

Tabelle 17: Ranking der Attraktivität von Containerhäfen

FÜR HAFENKUNDEN IST HEUTE DIE GESAMTE LOGISTISCHE LEISTUNGSPALETTE ENTSCHEIDEND BEI DER WAHL DES HAFENS. BITTE GEBEN SIE DEN NACHFOLGEND GENANNTEN NORDSEE-HÄFEN EINE SCHULNOTE VON 1 (SEHR GUT) BIS 6 (UNGENÜGEND) IN BEZUG AUF DIE IN DER TABELLE AUFGEFÜHRTE KRIERIEN. (ABB. 1.1)

	Nautische Erreichbarkeit	Abfertigungsqualität	Abfertigungsgeschwindigkeit	Preis-Leistungs-Verhältnis	Hinterlandanbindung	Angebot log. Dienstleist.	Gesamt
Antwerpen	3,1	2,1	2,2	3,0	2,6	2,5	2,6
Amsterdam	2,9	2,6	2,6	2,7	3,4	2,8	2,8
Rotterdam	1,8	2,5	2,5	3,0	2,2	2,0	2,3
Bremerhaven	2,2	1,9	2,1	2,6	2,7	2,3	2,3
Hamburg	3,3	1,8	1,9	2,4	2,1	1,8	2,2
Wilhelmshaven (Ihre Prognose)	1,7	2,0	1,8	2,4	3,5	3,0	2,4

(HYPOVEREINSBANK 19. Dezember 2007)

Somit ist wenig überraschend, dass Hamburg und Bremerhaven ihre jeweiligen Marktanteile zu Lasten westlicher Konkurrenzhäfen ausbauen konnten (vgl. Tab. 18) und bereits heute – ohne die geforderten weiteren Fahrwasservertiefungen – wettbewerbsfähig sind. Vergleicht man das Wachstum im Containerumschlag bei 10 verschiedenen Nordrangehäfen von 1998 bis 2007, so ist auffällig, dass die beiden deutschen Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven mit 178,8% bzw. 171,2 % deutlich stärker gewachsen sind als ihre Hauptkonkurrenten Rotterdam (79,5 %) und Antwerpen (150,4 %):

Tabelle 18: Entwicklung des Containerumschlags in TEU innerhalb der Nordrange

	Anstieg in 10 J.	1998	2000	2003	2005	2007
1. ROTTERDAM	79,5%	6.011.527	6.274.556	7.143.920	9.286.757	10.790.604
2. HAMBURG	178,8%	3.546.940	4.248.247	6.137.926	8.087.545	9.889.792
3. ANTWERPEN	150,4%	3.265.750	4.082.334	5.445.437	6.488.029	8.175.951
4. BREMEN /B. HAVEN	171,2%	1.811.014	2.751.793	3.189.853	3.735.574	4.912.177
5. FELIXSTOWE	30,8%	2.523.639	2.793.217	2.482.000	2.760.000	3.300.000
6. LE HAVRE	100%	1.319.278	1.486.108	1.977.000	2.118.000	2.638.000
7. ZEEBRUEGGE	160,3%	776.357	965.345	1.012.672	1.407.933	2.020.723
8. SOUTHAMPTON	124,6%	846.057	1.062.535	1.377.775	1.375.000	1.900.000
9. AMSTERDAM	951,9%	35.175	52.829	44.511	65.844	370.000
10. CUXHAVEN	220,8%	20.487	24.243	20.000	37.660	65.713

(Eigene Darstellung gemäß www.hafen-hamburg.de, Einsicht 2. Mai 2008)

Das überproportionale Wachstum von Amsterdam und Cuxhaven ist vor allem durch das niedrige Ausgangsniveau zu erklären. Das Beispiel von Amsterdam zeigt, welches Steigerungspotential kleine Nischenhäfen haben, wobei Amsterdam von den Größen- und Kapazitätsproblemen von Rotterdam profitiert hat.

Bemerkenswert ist, dass die unter allen Nordrangehäfen (mit Abstand) besten Fahrwasserverhältnisse hinsichtlich der vorgehaltenen Tiefen bei zugleich nur relativ kurzer Revierstrecke Rotterdam offensichtlich in den letzten 10 Jahren vergleichsweise wenig genutzt haben. Für das unterdurchschnittliche Umschlagswachstum Rotterdams waren bekanntlich vor allem Kapazitätsprobleme verantwortlich. Ähnliche Kapazitätsprobleme im Bereich der Containerterminals hatten Hamburg und Bremerhaven in den davor liegenden 90er Jahren, was ebenfalls zu unterdurchschnittlichen Wachstumsraten geführt hat. Hierfür

wurden dann jedoch zu Unrecht einseitig die seinerzeit noch nicht vertieften Fahrwasser von Außenweser und Unter-/Außenelbe verantwortlich gemacht. Insbesondere der massive Ausbau der Containerterminals in Hamburg und Bremen mit modernen Umschlagsanlagen hat dann in beiden Häfen zu überproportionalen Wachstumsraten geführt. Hamburg hat erst durch eine schrittweise Nutzung seines Containerterminals in Altenwerder seit Beginn dieses Jahrzehntes seine Wachstumsraten enorm gesteigert, Bremerhaven durch die neuen CT IIIa und im bis 2008 stufenweise fertig gestellten CT IV. Obwohl diese Containerterminals in den neunziger Jahren noch nicht existent waren, werden die hohen Wachstumsraten seit 2000 nun von den Befürwortern weiterer Vertiefungen in unsachgemäßer Weise vor allen auf die jüngsten Fahrwasservertiefung nach Hamburg und Bremerhaven zurückgeführt. Dass diese Argumentation nur bedingt⁴⁹ stimmen kann, zeigt auch die Entwicklung seit erneuter Forderung nach weiteren Fahrwasservertiefungen zu Beginn dieses Jahrzehntes. Trotz der angeblich unzureichenden Fahrwassertiefen nach Hamburg und Bremerhaven ist der Containerumschlag in beiden Häfen bis zu Beginn der Weltwirtschaftskrise überproportional mit zweistelligen Prozentraten gewachsen.

Dass hohe Wachstumsraten annähernd auf dem Niveau von Hamburg und Bremerhaven auch mit geringeren bzw. vergleichbaren Fahrwassertiefen erreicht werden können, zeigt ein Vergleich zum Konkurrenten Antwerpen, der mit 150,4 % Umschlagswachstum innerhalb der letzten 10 Jahre nur unwesentlich unter den Wachstumsraten der beiden deutschen Konkurrenzhäfen lag. Antwerpen schaffte dieses Wachstum mit einem tideunabhängig möglichen Tiefgang von bisher nur 12,30 m⁵⁰, also deutlich weniger als bei Hamburg mit 12,80m und Bremerhaven mit 12,85 m heute. Die seewärtige Zufahrt nach Antwerpen wird aktuell nach Vertiefung der Schelde auf 13,10 m angehoben, was ebenfalls deutlich unter den Vertiefungsplanungen nach Bremerhaven mit 13,80 m und mit 13,50 m nach Hamburg liegt. Begründet werden diese geplanten Tiefen für Hamburg und Bremerhaven mit einem Erhalt der Konkurrenzfähigkeit, die real jedoch eine Fortführung der bisherigen Konkurrenzvorteile gegenüber Antwerpen bedeutet.

⁴⁹ Ein positiver Einfluss beider Fahrwasservertiefungen wird auch hier keineswegs geleugnet, er liegt vermutlich jedoch deutlich unter dem Effekt der Hafenausbaumaßnahmen in Bremerhaven und Hamburg.

⁵⁰ Antwerpen hat mit 38 Seemeilen (nach Hamburg mit 70 Seemeilen) die zweitlängste Revierfahrt aller Nordrangehäfen.

4. Beurteilung von Entscheidungsgrundlagen für Infrastrukturprojekte

4.1 Konkretisierung der Bewertungskriterien

Bei der Entscheidung über Art und Umfang von Infrastrukturmaßnahmen sind zur Umsetzung der in Kapitel 2.2 genannten Bewertungskriterien im Rahmen des Allgemeinwohls insbesondere folgende Maßstäbe wesentlich:

- Notwendigkeit hinsichtlich Art und Umfang der geplanten Projekte,
- Kosten / Finanzierbarkeit durch öffentliche Haushalte,
- Bedeutung für den Menschen,
- Umweltrelevanz.

Zur Notwendigkeit sowie zu Art und Umfang der Infrastrukturvorhaben ist eine Darstellung aus Sicht der Vorhabensträger bei den vorangestellten Projektbeschreibungen in Kapitel 3 bereits erfolgt. Diese werden in nachfolgenden Kapiteln anhand von Bewertungsmaßstäben aus Kapitel 2.2 und hinsichtlich der o. g. Allgemeinwohlbelange hinterfragt. Neben der bisherigen Planungs- und Genehmigungspraxis ist auch die Finanzierbarkeit der geplanten öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen von zentraler Bedeutung. Sofern diese nicht mit einer nachhaltigen Haushaltsführung zu vereinbaren ist, sollte das Auswirkungen auf die politischen und administrativen Entscheidungen über das jeweilige Projekt haben.

Die jeweils vorhandenen natürlichen und geographischen Gegebenheiten müssten als limitierender Faktor der Seehafenentwicklung zum Tragen kommen. Inwieweit das der Fall ist, gilt es zu prüfen. Neben der einzelfallbezogenen Betrachtung haben sich die Projekte jeweils einer **integrierten Gesamtbetrachtung** zu unterziehen. Nur so werden Vergleiche, ggf. Alternativen, eine Konzentration auf wirklich notwendige Infrastrukturen und Prioritätensetzungen möglich.

4.2 Beurteilung der Planungspraxis

4.2.1 Bundesverkehrswegeplanung

4.2.1.1 Anspruch

„Entsprechend der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 soll der Bundesverkehrswegeplan 1992 im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik überarbeitet werden. Diese soll die ökonomischen, die ökologischen und die sozialen Aspekte der Verkehrspolitik gleichberechtigt berücksichtigen“ (BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE 2004a: 7).

Die seinerzeit beschriebenen Grundlagen und Anforderungen des Bundesverkehrswegeplans 2003 ähneln den heutigen: *„Die zentrale Herausforderung für den Verkehrssektor und die Verkehrspolitik ist ein durch Wirtschaftswachstum und vielfältige gesellschaftliche Veränderungen ausgelöstes nach wie vor ungebrochenes Wachstum im Güter- und Personenverkehr mit hohen Steigerungsdaten. Die daraus erwachsenen Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur und an eine umweltverträgliche Gestaltung der Verkehrsabläufe sind beträchtlich. Der Komplexität der sich damit stellenden Aufgaben mit all ihren Wechselwirkungen kann nicht eindimensional begegnet werden. Die Bundesregierung setzt*

dabei auf eine integrierte Verkehrspolitik, die auf ein verbessertes Gesamtverkehrssystem ausgerichtet ist und die verschiedenen Maßnahmen und Instrumente, deren Wechselwirkungen, Ursachen- und Folgenzusammenhänge, die unterschiedlichen beteiligten Verwaltungen und räumlichen Ebenen sowie unterschiedlichen Zeithorizonte in ein Gesamtkonzept einbindet. Eine integrierte Verkehrspolitik kann diesen Herausforderungen nur in einem abgestimmten Vorgehen von Ordnungs- und Investitionspolitik gerecht werden.“ (BMVBW 2003: 6).

Inwieweit diese zutreffende Einschätzung des (damaligen) Bundesverkehrsministers in die Praxis umgesetzt wurde bzw. wird, ist zu analysieren. Dieses erfolgt in dieser Arbeit anhand von Fallbeispielen.

Der zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 federführend zuständige Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) ging von einer „verkehrsträgerübergreifenden Betrachtungsweise“ aus. „Das wichtigste Koordinierungselement neben den Verkehrszweig übergreifenden Gesamtverkehrsprognosen für den Güter- und Personenverkehr ist die nach einheitlichen Maßstäben zur Feststellung der Bauwürdigkeit und Dringlichkeit durchgeführte gesamtwirtschaftliche Bewertung geplanter (erwogener) Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenprojekte“ (BMVBW 2003: 11).

„Alle für den BVWP 2003 definierten Aus- und Neubauprojekte sind einer einheitlichen Bewertung nach

- nutzen-kosten-analytischen,
 - umwelt und naturschutzfachlichen sowie
 - raumordnerischen (einschließlich städtebaulichen)
- Kriterien unterzogen“ (a. a. O.: 12).

Zur **Projektbewertung** wurden jeweils durchgeführt

- Nutzen-Kosten-Analyse
- Raumwirksamkeitsanalyse
- Umweltrisikoeinschätzung (URE), Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE)

(ebenda).

In der Nutzen-Kosten-Analyse werden die voraussichtlichen Investitionskosten eines Projektes seinen voraussichtlichen Nutzenkomponenten gegenübergestellt. Diese werden wie folgt zusammengefasst:

- „- Senkung der Beförderungskosten,
- Erhaltung der Verkehrswege,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Erreichbarkeit,
- positive räumliche Wirkungen,
- Entlastung der Umwelt,
- Berücksichtigung des induzierten Verkehrs,
- Verbesserung der Anbindung von See- und Flughäfen“

(a. a. O.: 13).

Das projektbezogen ermittelte **Umweltrisiko** wurde in fünf Bewertungsstufen zusammengefasst:

- „- sehr geringes Umweltrisiko,
- geringes Umweltrisiko,
- mittleres Umweltrisiko,
- hohes Umweltrisiko,
- sehr hohes Umweltrisiko“

(a. a. O.: 14).

Bei der FFH-VE (Verträglichkeitseinschätzung) wurden drei Stufen unterschieden:
„- 1 erhebliche Beeinträchtigung ist ausgeschlossen,
- 2 erhebliche Beeinträchtigung ist nicht ausgeschlossen,
- 3 erhebliche Beeinträchtigung ist unvermeidbar“
(a. a. O.: 15).

Der damalige Bundesumweltminister sah den Bundesverkehrswegeplan 2003 als erfolgreiche Weiterentwicklung früherer Verkehrswegeplanungen des Bundes an: „Am 2. Juli hat das Bundeskabinett den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sowie die Ausbaugesetze für Fernstraßen und Schienenwege verabschiedet. Nach intensiven Verhandlungen zwischen den Ressorts liegt damit ein Masterplan für die deutsche Infrastruktur vor, mit dem zum ersten Mal eine richtige Weichenstellung hin zu einem nachhaltigen Verkehrswesen vorgenommen wird. Bei keinem Verkehrswegeplan zuvor wurden so intensiv ökologische Belange berücksichtigt. Jede Straße, jede Schienenstrecke und jeder Wasserstraßenbau führen zu Eingriffen in die Natur. Eine völlig konfliktfreie Verkehrswegeplanung gibt es daher nicht. Dem Bundesumweltministerium (BMU) ging es bei der Aufstellung des Verkehrswegeplans darum, eine möglichst weitreichende Integration ökologischer Anliegen in die Verkehrswegeplanung zu erreichen“ (BMU 2003: 1). –

Ob bzw. inwieweit dieses und eine Umsetzung der vorgenannten Ziele gelungen ist, kann nur eine Überprüfung der Planungs- und Genehmigungspraxis zeigen. - Dazu einige Fallbeispiele:

4.2.1.2 Wirklichkeit (Praxis)

Praxis-Beispiele⁵¹ umstrittener Planungen des BVWP im Zusammenhang deutscher Seehäfen:

1. Beispiel: Geplante Vertiefung von Unter-/Außenelbe (Nachträgliche Anmeldung 2004):

„Die Nutzung der Wasserstraßen ist Teil einer umweltverträglicheren Ausrichtung des Verkehrs. Ziel ist, Massengüter und in möglichst großem Umfang auch Containerverkehre vom LKW auf Binnenschiffe zu verlagern. Deutschland verfügt über ein umfangreiches Wasserstraßennetz. Das Hauptaugenmerk muss daher auf eine - naturverträgliche - Pflege und Erhaltung der vorhandenen Wasserwege gelegt werden. Echte Neubauvorhaben sieht der Bundesverkehrswegeplan nicht vor, wohl aber Mittel für einen moderaten Ausbau“ (BMU 2003: 2f). –

Ob die geplante Vertiefung von Unter-/Außenelbe dieser Vorgabe entspricht, ist zu prüfen: Hinsichtlich einer Beschreibung des Wasserstraßenprojekts und seiner Ziele wird auf die bereits gemachten Ausführungen in Kapitel 3.2 verwiesen.

Die umweltbezogenen Belange des Vorhabens wurden von der BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE (BfG) Anfang 2004 einer Umweltrisikoeinschätzung (URE) und einer FFH-Verträglichkeitseinschätzung unterzogen. Basis der URE war demnach eine „großräumige und entsprechend grobe Betrachtungsweise“ (BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE 2004b, a. a. O.: 7).

Die FFH-Verträglichkeitseinschätzung der BfG zum Vorhaben „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ kam hinsichtlich der 36 geprüften Schutzgebiete zu folgendem Ergebnis:

⁵¹ Es wurde je ein Beispiel aus dem Bereich Wasserstraße, Straße und Schiene im Zuständigkeitsbereich des Bundes gewählt.

Tabelle 19:**Beeinträchtigung von Schutz- und Erhaltungszielen der NATURA 2000 und IBA-Gebiete Unter- und Außenelbe durch die Baumaßnahme**

Gebietsbezeichnung	Beeinträchtigung auszuschließen	Beeinträchtigung nicht auszuschließen	Beeinträchtigung wahrscheinlich
FFH-Vorschlagsgebiet			
1. Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer		x	
2. Untere Elbe		x	
3. Küstenheiden und Krattwälder bei Cuxhaven	x		
4. Untere Seeveniederung	x		
5. Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzender Küstenstreifen		x	
6. Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und Erweiterung			x
7. Obere Krückau	x		
8. Untere Elbe bei Glückstadt	x		
9. NSG Besenhorster Sandberge und Elbsandwiesen	x		
10. Grabensystem der Kremper Marsch	x		
11. Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer		x	
12. Borghorster Elbland	x		
13. Komplex NSG Zollenspieker und NSG Kiebitzbrack	x		
14. Komplex NSG Heuckenlock und NSG Schweenssand	x		
15. Komplex NSG Neßsand und LSG Mühlenberger Loch		x	
16. Kirchwerder Wiesen	x		
FFH-Gebiet "Schattenliste"			
17. Wischhafener Süderelbe	x		
18. Untere Elbe	x		
19. Luhe von Winsen bis Mündung	x		
20. Feuchtgebiete Laßrönne	x		
EU-Vogelschutzrichtlinie Vorschlagsgebiet			
21. Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer		x	
22. Untere Elbe		x	
23. Untere Seeve- und Untere Luhe-Ilmenau-Niederung	x		
24. Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer		x	
25. Untere Elbe bis Wedel		x	
26. Vorland St. Margarethen	x		
27. NSG Besenhorster Sandberge und Elbsandwiesen	x		
28. Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer		x	
29. Mühlenberger Loch		x	
IBA-Gebiet nach Sudfeldt et al. (2002)			
30. Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer		x	
31. Winsener Elbmarsch	x		
32. Elbmarsch Stade-Otterndorf		x	
33. Pinneberger Elbmarschen	x		
34. Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer		x	
35. Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer		x	
36. Mühlenberger Loch		x	

(BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE 2004b: 153)

Bemerkenswert ist, dass das BfG eine Beeinträchtigung zumindest eines EU-Schutzgebietes (s. Tab. 19) i. S. v. § 34 Abs. 2 BNatSchG für wahrscheinlich gehalten hat, womit die Zulassungsfähigkeit des Projektes grundsätzlich in Frage gestellt wurde. Umso bedenklicher und nicht nachvollziehbar ist die nachfolgende Zusammenfassung der BfG-Gutachter in Abbildung 31, die dieses schwerwiegende Ergebnis offensichtlich „weggeneralisiert“:

Umweltrisiko				
sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch

Abbildung 31: Umweltrisiko-Bewertung mit FFH-Verträglichkeits-Einschätzung
(BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE 2004b: 160).

Entgegen der Umweltrisikoeinschätzung (URE) der BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE (BfG)), die im Falle eines erneuten Fahrrinnenausbaus seinerzeit somit nur von einem „mittleren Umweltrisiko“ ausging, ging das BfN von einem „hohen Umweltrisiko“ aus (HERBERT 11. März 2005⁵²: 72ff). - Dieser grundlegende fachliche Dissens der beiden beteiligten Bundesfachbehörden zeigt deutlichen Klärungsbedarf und deutete sich bereits in der „Gemeinsame<n> Stellungnahme von BfG und BfN zu Projekten des Bedarfsplanentwurfes für den Ausbau von Bundeswasserstraßen“ vom 6. Februar 2007⁵³ (S. 8 ff) an: Das BfN sieht demnach in einem weiteren Ausbau von Unter- und Außenelbe ein „hohes Umweltrisiko“, das BfG dagegen nur ein „mittleres“. **Dieser klärungsbedürftige Bewertungsdissens zeigt, wie wenig objektiv und einheitlich die zugrunde gelegten Bewertungskriterien zur Anwendung kommen.** Im nachfolgenden, zurzeit laufenden Planfeststellungsverfahren wurde nur die URE der BfG eingestellt, die vom BfN blieb ausgeklammert.

Das **Umweltrisiko** wurde von den BfG-Gutachtern durch ein Verschneiden der sog. „Raumbedeutung“ als ökologische Zustandsbewertung mit dem „Grad der Belastung“ als „Bewertung der Auswirkungen“ ermittelt. Hierbei wurde die jeweilige, schutzgutbezogene „Raumbedeutung“ mit den gleichen fünf Wertstufen beurteilt, wie das am Ende ermittelte Umweltrisiko. Demgegenüber wurde der jeweilige „Grad der Belastung“ nur mit den drei Wertstufen „gering“, „mittel“ und „hoch“ versehen, womit nur eine sehr vage, oberflächliche Grobeinschätzung ermöglicht wurde. Die anschließende Zusammenführung der Beurteilung in eine dann wieder fünf Bewertungsstufen umfassende Matrix für die ermittelten Risiken täuscht eine Genauigkeit vor, die bei genauer Betrachtung haltlos ist. Die schutzgutbezogene Bewertung erfolgte großenteils ohne klare, miteinander vergleichbare, nachvollziehbare Kriterien (vgl. BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE 2004a und b), ist also viel zu willkürlich.

Der **verkehrliche und wirtschaftliche Nutzen** der geplanten „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe“ wurde gemäß bisheriger Nutzen-Kosten-Untersuchung von PLANCO CONSULTING (2004) zwar ermittelt, das Ergebnis ist jedoch veraltet und hinsichtlich vieler Annahmen höchst umstritten. So haben sich allein die damals angenommenen Baukosten von ca. 180 Mio. € auf mindestens 400 Mio. € mehr als verdoppelt, andere Bewertungsgrundlagen wie der Anteil von Leercontainern, die Entwicklung durchschnittlicher Containergewichte und die Kosten des LKW-Verkehrs (Einführung der LKW-Maut) haben sich zu Lasten des Nutzen-Kosten-Verhältnisses verändert. Ob das geplante Projekt heute – unter Einbeziehung des JadeWeserPorts – im Falle einer unabhängigen Prüfung immer noch wirtschaftlich ist, erscheint zweifelhaft. (vgl. auch PROGTRANS & PROGROS 2006: 132; FELDT 2007: 4ff sowie Kap. 4.4.5 Nutzen-Kosten -Untersuchungen).

⁵² „Die nächste Elbevertiefung – Anmerkungen aus Naturschutzsicht“, BUND-Tagung „Tide-Elbe, Naturraum oder Wasserstraße“, Hamburg.

⁵³ BfN, AS Leibzig, II.5.2-6.0.5 (W), BfG, U 1/430/744.

2. Beispiel: Geplanter Bau der A22 (Küstenautobahn):

Die Industrie- und Handelskammern Bremerhaven und Stade (2008) haben den Bedarf der A22 aus ihrer Sicht auf einer eigenen Internetplattform zur A22 wie folgt begründet:

- „Containerumschlags-Rekorde in den norddeutschen Häfen,
- der ab 2010 vorhandene Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven,
- das Interesse der Chemischen Industrie an vernetzten Standorten an der Nordseeküste,
- weitere Chemie- und Energieprojekte in Wilhelmshaven mit einem Investitionsvolumen von bis zu sieben Milliarden Euro,
- der Wunsch der norddeutschen Airbus-Werke nach einer noch stärkeren Position in der Luftfahrtindustrie,
- die Sicherung der vorhandenen Industrie- und Gewerbebetriebe im Nordwesten“
(www.a22-jetzt.de/a22_information/waruma22.html, Einsicht 20. Juli 2008).



Abbildung 32: Verlauf der geplanten A 22 (Küstenautobahn)

(HANDELSKAMMERN BREMERHAVEN UND STADE 2008)

Die geplante Verbindung zwischen den Seehäfen durch Bau der A 22 wurde im BVWP 2003 bisher nur im „weiteren Bedarf“ eingestuft. Auch im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004⁵⁴ ist das Vorhaben vom BMVBS nur als „weiterer Bedarf“ mit

⁵⁴ Der neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist dem 5. Fernstraßenausbaugesetz am 16. Oktober 2004 in Kraft getreten.

„besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ eingestuft worden. Das Land Niedersachsen strebt dagegen eine Aufstufung der A22 in den „vordringlichen Bedarf“ an (LANDESAMT FÜR STRABENBAU 18. Juli 2007: 18).

Von der Regierungsvertretung Lüneburg wurde am 10. Oktober 2007 ein Raumordnungsverfahren (ROV) eingeleitet. Fristgemäße Stellungnahmen hierzu waren bis zum 15. Januar 2008 möglich. Der Erörterungstermin fand am 26. August 2008 in Nordenham statt. **Da konkrete verkehrskonzeptionelle Alternativen weder im BVWP, noch im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen geprüft wurden, besteht dieses Defizit im laufenden Raumordnungsverfahren (ROV) fort.**

In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren (ROV) wurden folgende „Planungsziele zur Stärkung der Raumstruktur/Raumentwicklung“ benannt:

- *„Schaffung einer neuen – von der hochbelasteten A 1 unabhängigen – durchgängigen Verbindung zwischen den Wirtschaftsstandorten im Ruhrgebiet und den Beneluxstaaten auf der einen Seite sowie Skandinavien, den Beitrittsländern zur Europäischen Union (EU) im Osten und Russland/GUS auf der anderen Seite. Die A 22 dient damit dem Zusammenrücken der Nordsee- und Ostseeanrainerstaaten.*
 - *Überwindung der räumlichen Trennung zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen im Unterelbegebiet und verkehrliches Zusammenwachsen der deutschen Nordseeanrainerländer.*
 - *Schaffung einer Verbindung zwischen den weit auseinander liegenden Standorten der niedersächsischen Seehäfen (Verbesserung der Hinterlandanbindung der Häfen) und Verbesserung der Erreichbarkeit des Unterelbe- und Unterweserraums“*
- (LANDESAMT FÜR STRABENBAU 18. Juli 2007: 21).

Damit wird deutlich, dass eine großräumige Förderung vor allem des besonders umweltbelastenden Güterverkehrs per LKW zwischen den Seehäfen und den Küstenregionen gefördert werden soll.

Der Nutzen der A 22 wurde gemäß bisheriger Nutzen-Kosten-Untersuchungen als (im Vergleich zu anderen Bundesverkehrswegen) relativ gering ermittelt, wobei hier jedoch in sehr kurzen Abständen voneinander und bei verschiedenen Akteuren große Unterschiede herauskamen: *„In der Tabelle zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist das NKV für die A 22 zwischen Westerstede (A 28) und Drochtersen (K 28) auf Grundlage der im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung ermittelten Baukosten mit 2,8 angegeben. In den Projektdossiers (PRINS) des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Stand vom 12.05.2003 ist für die Gesamtmaßnahme A 20/A 22 zwischen Westerstede (A 28) und Lübeck (A 1) ein NKV von 1,9 ausgewiesen. Für die unterschiedlichen Linienführungen der A 22 wurden im Rahmen der Voruntersuchungen ‘Fernstraßennetz im Nord- Westdeutschen Küstenraum’ vom Nov. 2004, NKV zwischen 3,3 und 4,2 ermittelt“* (a. a. O.: 19).

Der Bau der A 22 würde den Zielen der EU und der Bundesregierung hinsichtlich einer verstärkten Nutzung der Kurzstreckenseeverkehre („short-sea-shipping“) widersprechen, weil er einen Gütertausch zwischen Seehäfen per LKW einseitig begünstigen würde. Auch das verkehrs- und umweltpolitisch wichtige Ziel einer Verlagerung transportierter Güter von der Straße auf die Schiene würde durch die A 22 konterkariert. Es bestünde die Gefahr, dass die westlichen Konkurrenzhäfen aus Belgien und den Niederlanden, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam auf diese Weise eine gute Autobahnanbindung nach Norddeutschland erhalten und der Straßengüterverkehr von dort bzw. dorthin deutlich zunehmen würde. Das sehen PROGTRANS & PROGROS in einem Gutachten für den Bundesumweltminister ähnlich *„Damit würde nicht nur mit deutschen Steuergeldern die Konkurrenz gefördert, sondern den Anrainern der Küstenautobahn auch*

erhöhte Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe mit einem vergleichsweise geringen Nutzen entgolten“ (vgl. PROGTRANS & PROGNOSE 15. Juni 2006: 130).

In der aktuellen Untersuchung des Bundesamtes für Güterverkehr zur Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs wird lediglich festgestellt: *„Daneben setzt sich das Land Niedersachsen für die Fortführung der Bundesautobahn A 20 als A 22 auf niedersächsischem Gebiet ein, mittels derer eine Verbindung der großen nordwesteuropäischen Häfen, auch des künftigen Jade-Weser-Ports, und Wirtschaftszentren unter Anbindung von Bremerhaven und Hamburg bis zur Ostsee entstehen soll“ (BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR 2007: 45,46).* Ein konkreter Bedarf wird vom Bundesamt demnach nicht gesehen.

3. Beispiel: Geplanter Bau der Y-Trasse:

Anlass der Planungen zum Bau der Y-Trasse waren in den 90er Jahren zunächst Überlegungen zur Effizienzsteigerung im Personenverkehr. Als Hauptgrund für die neue Trasse wurde die hohe Belastung der bestehenden Hauptstrecke Hamburg–Lüneburg-Uelzen-Celle-Hannover/Lehrte genannt. Durch Bau der Y-Trasse soll(ten) die Fahrzeit im Personenverkehr zwischen Hamburg und Hannover um 13 Minuten von 69 auf 56, zwischen Bremen und Hannover um 9 Minuten von 54 auf 46 Minuten reduziert und gleichzeitig dringend benötigte zusätzliche Kapazitäten im Schienengüterverkehr geschaffen werden. So geht das Bundesverkehrsministerium davon aus, dass durch Bau der Y-Trasse nach Fertigstellung *„im Großraum Hamburg-Bremen-Hannover etwa 260 Güterzugtrassen/Tag verfügbar sein werden. Auf der Neubaustrecke werden demnach zusätzliche Kapazitäten von etwa 120 Güterzügen/Tag geschaffen: Die bestehenden Strecken im Großraum Hamburg-Lüneburg-Hannover erhalten zusätzlich etwa 140 Güterzugtrassen/Tag“ (DEUTSCHER BUNDESTAG 28.01.2008, BTDRS.16/7913).*

Demgegenüber hat SIEFER vom Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau- und Betrieb der Universität Hannover eine deutlich geringere Kapazitätserhöhung für den Güterverkehr durch Bau der Y-Trasse ermittelt: Nach seinen Berechnungen würden nur neue Kapazitäten von 60 Güterzügen/Tag auf der Y-Trasse und auf der Altstrecke von nur 70 Güterzügen/Tag – insgesamt also zusätzlich nur für 130 Güterzüge/Tag – entstehen. **Mittelfristig wären dagegen bis 2015 zusätzliche Kapazitäten für 250 Güterzüge pro Tag notwendig** (SIEFER April 2007).

Der VERKEHRSClub DEUTSCHLAND (VCD) hält den Bau der Y-Trasse zur Lösung der seehafenbezogenen Kapazitätsprobleme beim Schienengüterverkehr für völlig ungeeignet, zudem noch für viel zu teuer und unnötig umweltbelastend. Der VCD schlägt stattdessen einen Ausbau von Bestandsstrecken vor (vgl. ausführlich VCD 2003 und 2006).


Die Position des VCD, dass ein Ausbau bestehender Bahntrassen zur Bewältigung des steigenden Güterverkehrs im Zusammenhang der deutschen Seehäfen die einzig sinnvolle Lösung darstellt, wird offensichtlich auch vom BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR geteilt: *„Angesichts bereits heute existierender Engpässe sprechen sich Marktteilnehmer vor allem für kurzfristig greifende Maßnahmen zur Lösung der Infrastrukturprobleme im Hinterland der Seehäfen aus. Der Ausbau des vorhandenen Schienennetzes bzw. die Ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur, u. a. geeigneter Nebenstrecken, besitzen aus Sicht der Marktteilnehmer eindeutig Priorität vor der zeitintensiven Realisierung von Neubaustrecken. Nach Einschätzung des Bundesamtes sollte daher geprüft werden, inwieweit eine Kapazitätserweiterung des bestehenden Infrastrukturangebots im Dreieck Hamburg, Bremen, Hannover durch Ertüchtigung bzw. Ausbau von Eisenbahnnebenstrecken kurzfristig möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist“ (BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR 2007: 3).* Das Bundesamt empfiehlt anschließend folgende konkrete Möglichkeiten (Alternativen): Im Dreieck Hamburg, Bremen, Hannover liegen die Nebenstrecken Celle-Soltau-Buchholz, Langwedel-Soltau-Uelzen sowie Soltau-Winsen bzw. Soltau-Lüneburg, die zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr regelmäßig

vom Durchgangsgüterverkehr befahren, aufgrund von Baumaßnahmen auf der Strecke Hamburg – Hannover gegenwärtig jedoch zum Teil als Umgehungsstrecken genutzt werden. **Nach Darstellung des BUNDESAMTES sollte daher geprüft werden, inwieweit eine Kapazitätserweiterung des bestehenden Infrastrukturangebots im Dreieck Hamburg, Bremen, Hannover durch Ertüchtigung bzw. Ausbau derartiger Eisenbahnnebenstrecken kurzfristig möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist** (a. a. O.: 40).

Auch wenn Teile von Wirtschaft und Politik den Neubau der Y-Trasse zur Lösung bestehender Engpässe im Bahngüterverkehr immer noch fordern, so nimmt das BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR hierzu wichtige Klarstellungen vor: *„Von der geplanten Y-Trasse (Hamburg/Bremen/Hannover) versprechen sich Marktteilnehmer allenfalls eine vorübergehende Entschärfung, nicht jedoch eine Lösung der bestehenden Kapazitätsengpässe im Hinterland der deutschen Containerhäfen. Die „Y-Trasse“ sei zwar unter dem als unstrittig erachteten Aspekt der notwendigen Entmischung des schnellen Personenverkehrs vom Güterverkehr geplant, letztlich jedoch primär auf die Bedürfnisse des Personenfernverkehrs zugeschnitten worden. Insoweit beschränkten sich die positiven Impulse für den Güterverkehr voraussichtlich allein darauf, dass durch die Teilverlagerung des Personenverkehrs auf die „Y-Trasse“, die bisher dafür genutzten Strecken zugunsten des Güterverkehrs entlastet würden. An den Bedürfnissen des Schienengüterverkehrs, nämlich die Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur den gestiegenen Anforderungen im Dreieck Hannover – Hamburg – Bremen möglichst zeitnah anzupassen, laufe dieses Projekt, nicht zuletzt aufgrund der erwarteten langen Realisierungsdauer, jedoch vorbei“* (a. a. O.: 40).

Tabelle 20:

"Y-Trasse" – Ein Beitrag zur Weiterentwicklung der Hafenhinterlandverkehre der Seehäfen?



- **Rasant zunehmende Nachfrage nach Trassen**
Bis 2015 >100% mehr Zugfahrten vor allem aus dem Seehafenhinterlandverkehr Hamburgs. Hafenprognose "Hamburg" wird bislang von IST-Werten übertroffen.
- **Die Trasse kommt vsl. zu spät!**
Verkehrswachstum rasant. Unterfinanzierung BVWP. Realisation vsl. >2025
- **Die Trasse erhöht Knotenproblematik in Hamburg, Bremen und Hannover**
"Edel-Parkplatz" für Züge? Notwendige Zugzahlen nicht erreichbar.
- **Die Trasse ist teuer!**
Offizielle Kostenschätzung bisher rd. 1.3 Mrd. €. Für SGV 60 freie Trassen Hamburg-Lüneburg-Hannover durch Entmischung. Aber: Mittelzentren wie Uelzen usw. sind dauerhaft mit SPFV anzuschließen. Netto Kapazitätsgewinn für SGV fraglich!
- **Trassenkosten für Güter-EVU vergleichsweise hoch**
EVU des SGV zahlen etwa 3fachen Preis (<10 €/Trkm).
Diese sind ggü. dem Markt nicht weiterzureichen. Intermodales Wettbewerbsproblem
- **Konstruktion einer Mitnutzung durch den SGV ist nicht marktkonform**
Zeitliche Entmischung ("Nachtsprung") für ALLE EVU nicht am Markt durchzusetzen
- **Optional: Erreichbarkeit Hannover Lehrte nicht ohne Weiteres möglich**
Güterzüge über "Y-Trasse" bräuchten zusätzlichen Abzweig Richtung S-O

September 2007
20

(RÖSSLER, 1. September 2007, Vortrag im Niedersächsischen Landtag in Hannover)

Auch unabhängige Fachleute wie RÖSSLER (seinerzeit UNICONSULT Hamburg) sehen durch Bau der Y-Trasse keine geeignete Problemlösung für die im Zuge der Seehafenentwicklung

und ihrer enormen Umschlagszuwächse benötigten Kapazitäten im Schienengüterverkehr (vgl. Tabelle 20).

Ein Festhalten von Politik und Wirtschaft an Planung und Realisierung der Y-Trasse erhöht die Gefahr eines absehbaren **Verkehrskollapses des Schienengüterverkehrs** im Hinterland der Nordseehäfen, zumal durch die Y-Trasse weniger als die zur Bewältigung zunehmender Güterverkehre notwendigen Kapazitäten entstehen würden. Die Y-Trasse wäre zudem nicht schnell genug realisierbar. Man geht heute von einer Fertigstellung frühestens 2017/2018 aus, sofern nicht weitere Verzögerungen durch noch ungeklärte Anbindungsprobleme und Klagerisiken durch betroffene Anwohner entstehen. Den ursprünglich einmal angesetzten Baukosten in Höhe von 1,28 Mrd. € stehen nun Kostenschätzungen von mindesten 2-3 Mrd. € gegenüber. Ob dieses Geld zur Verfügung stehen wird, ist ebenso ungeklärt wie die Frage, ob diese Finanzmittel dann für den schnelleren und voraussichtlich effizienteren Ausbau von bestehenden Strecken im Hinterland von Hamburg und Bremen fehlen würden, denn dieser dürfte angesichts der Kapazitätsengpässe im Güterverkehr⁵⁵ vordringlich werden.

Die zur Finanzierung der Y-Trasse gemäß aktuellem Preisstand zusätzlich notwendigen Haushaltsmittel würden zu einer weiteren Verschuldung der öffentlichen Haushalte zu Lasten nachfolgender Generationen führen. Das Projekt widerspricht damit Nachhaltigkeitskriterien.

Gesamtbewertung gemäß angeführter Fallbeispiele:

Das Planungsinstrument BVWP verliert aus folgenden Gründen an Glaubwürdigkeit gegenüber seinen selbst gesetzten Zielen (s. o.):

- Wichtige Verkehrsknotenpunkte wie die Seehäfen werden nicht in den BVWP einbezogen, obwohl das bei einer kooperativen Bund-Länder-Planung möglich sein sollte.
- Eine integrative Verkehrsplanung wird in der Praxis nicht erreicht, da eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtplanung bisher fehlt.
- Notwendigkeit, Bedarf und Zweck wichtiger Verkehrswege werden bisher keiner großräumigen (standortübergreifenden) Betrachtung alternativer Lösungsmöglichkeit unterzogen.
- Die Vielzahl geplanter seehafenbezogener Infrastrukturprojekte lässt eine Prioritätensetzung vermissen, die Voraussetzung für eine schnelle Realisierung ist.
- Das Vermeidungspotential zur Vermeidung von Umweltbelastungen und Einsparung öffentlicher Finanzmittel kann so nicht erreicht werden.

Ohne Beseitigung dieser Defizite ist eine nachhaltige Seehafenentwicklung nicht möglich.

Nur unter Einbeziehung standort- und verkehrsträgerübergreifender Alternativen könnte auch der 2001 von allen EU-Mitgliedstaaten beschlossenen, spätestens seit Mitte 2004 im Zuge der Direktwirkung anzuwendenden Richtlinie 2001/49/EG zur Strategischen Umweltpflichtprüfung (SUP) Rechnung getragen werden. Dass beim BVWP 2003 keine SUP durchgeführt wurde, ist ein wesentliches Defizit: Die stattdessen durchgeführten Umweltrisikoeinschätzungen (URE) erfolgten – neben inhaltlich-fachlichen Defiziten (s. o., 1. Fallbeispiel) u. a. ohne Öffentlichkeitsbeteiligung und ohne eine Prüfung von Projekt- oder Systemalternativen, die als unverzichtbarer Bestandteil einer SUP anzusehen sind.

Wert und Qualität einer Gesamtplanung der Bundesverkehrswege für einen Zeitraum von mehr als 10 Jahren erscheinen zweifelhaft, wenn bereits kurz nach Verabschiedung des BVWP am 2. Juli 2003 wesentliche zusätzliche Verkehrsprojekte wie die geplanten Vertiefungen von Außenweser und Unter-/Außenelbe nachgemeldet wurden. Das nachträgliche Vorbringen wesentlicher Verkehrsprojekte widerspricht einer notwendigen vorausschauenden integrativen, großräumigen Gesamtplanung. Diese Versäumnisse

⁵⁵ Sofern dieser nicht, wie heute z. T. schon, zu Lasten des Personennahverkehrs „gelöst“ wird.

erschweren eine umweltvorsorgeorientierte, nachhaltige Seehafenentwicklung. Unbefriedigend ist, dass die beiden nachträglich beantragten Wasserstraßen-Projekte nur noch scheinbar den seinerzeit dem BVWP 2003 vorgegebenen Bewertungskriterien unterliegen (vgl. BMVBW, Bundesverkehrswegeplan 2003; BMU 2003): Beide Projekte wurden weder verkehrsträgerübergreifend, noch gesamträumlich mit integrativer Betrachtungsweise⁵⁶ im Rahmen der Zielsetzungen und Kriterien des BVWP geprüft, sondern erst nachträglich nach großenteils isolierter, vorhabensbezogener Betrachtung beschlossen. Das gestaltende Element, das jede Planung ausmachen sollte, ist damit weit unter den notwendigen Möglichkeiten geblieben. Auch die umweltbezogene Vorprüfung ist mangelhaft, da sie SUP-Ansprüchen (vgl. Kap. 4.2.2) nicht genügt. Die hieraus resultierenden Probleme verschieben sich in die (z. Zt. laufenden) Planfeststellungsverfahren und führen zur kaum noch lösbaren Belastung⁵⁷.

Der SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) hat in seinem Sondergutachten „Umwelt und Straßenverkehr“ im Hinblick auf den BVWP u. a. folgende Schlussfolgerung gezogen: *“Die integrierte Verkehrspolitik ist damit hinsichtlich der Umweltdimension gerade nicht als integriert anzusehen“* (SRU, Juli 2005: 129, TZ 213).

„Die bisherige Bundesverkehrswegeplanung genügt trotz jüngster Verbesserungen den Erfordernissen einer effizienten, verkehrssparenden und umweltschonenden Verkehrsplanung nicht. Die dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde liegende Planung basiert nach wie vor auf Bedarfsanmeldungen der Länder, das heißt auf einem Bottom-up-Prozess und nicht auf einem raumplanerisch fundierten, integrierten Verkehrsentwicklungskonzept des Bundes. Raumwirksamkeitsanalyse, Nutzen-Kosten-Analyse und Umweltrisikotermittlung führen zwar in die Projektauswahl durchaus auch raumplanerische und ökologische Maßstäbe ein, diese können aber trotz fortschrittlicher Bewertungsmethoden keinesfalls das fehlende Gesamtkonzept ersetzen. Dafür fehlen dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auch die erforderliche verkehrsträgerübergreifende Perspektive und die sachlich zwingende Einbindung in eine Bundesraumplanung“ (a. a. O.: 236, TZ 496).

In seiner Stellungnahme zur Föderalismusreform zum Umweltschutz wies der SRU 2006 darauf hin, dass ein bisher in Deutschland *„fehlender integrativer Ansatz“* den Erfordernissen einer sachgerechten Umweltpolitik insbesondere auch hinsichtlich europarechtlicher Umweltvorgaben nicht gerecht wird (vgl. SRU, Februar 2006: 9).

Die vorliegende Untersuchung bestätigt diese Einschätzungen des SRU. Somit bestehen erhebliche Zweifel, ob die hier untersuchten Infrastrukturvorhaben den eingangs genannten verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Zielen des Bundesverkehrswegeplans 2003 entsprechen.

4.2.2 Strategische Umweltprüfung

Die Vorgaben zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) über die Richtlinie 2001/42/EG vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-RL) traten mit Veröffentlichung im Amtsblatt der EU am 27. Juni 2001 in Kraft. Zur Umsetzung gibt Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie vor, *„die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 21. Juli 2004 nachzukommen“*.

⁵⁶ Hierzu gehören alternative Lösungsmöglichkeiten, auch unter standortübergreifender Betrachtung.

⁵⁷ Klagerisiken vor allem aufgrund umweltrechtlicher Probleme (vgl. Kap. 3.2.4 und 3.3.4).

Die nationalrechtliche **Umsetzung der UVP-RL erfolgte in Deutschland erst mit nahezu einem Jahr Verspätung** durch Neufassung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 25. Juni 2005⁵⁸. Hiernach sollen gemäß Anhang III Ziffer 1.1 auch Bundesverkehrswege- und Bedarfspläne einer obligatorischen SUP-Pflicht unterzogen werden.

Entgegen der Vorgabe aus Artikel 3 Absatz 2 der SUP-RL, wonach für Pläne und Programme aus dem Verkehrsbereich grundsätzlich eine SUP durchzuführen ist und überwiegender Fachmeinung in Deutschland (vgl. z. B. KLÖPPEL et al. 2004⁵⁹; KRAETSCHMER 5. Mai 2000; HENDLER März 2002: 16; SURBURG 2002: 304; RONELLENFITSCH November 2002: 7), hat sich das für die Bundesverkehrswegeplanung zuständige Bundesverkehrsministerium bei der nationalen Umsetzung lange dagegen ausgesprochen⁶⁰, den Bundesverkehrswegeplan einer SUP-Pflicht zu unterziehen. Somit erfolgte die Aufstellung und Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2003 ohne vorherige Durchführung einer SUP. Erst später konnte sich der Bundesumweltminister durchsetzen und eine SUP-Pflicht für Verkehrswege des Bundes in das 2005 novellierte UVP-Gesetz aufnehmen.

Anstelle einer SUP gemäß RL 2001/43/EG wurden für die einzelnen Projekte des Bundesverkehrswegeplans „*Umweltrisikoeinschätzungen (URE)*“ durchgeführt (vgl. Kap. 4.2.1). Die bei Aufstellung des BVWP durchgeführten URE waren und sind kein Ersatz für eine SUP, insbesondere

- a) weil sie keine Beschreibung des Ist-Zustandes vornehmen und sich grobenteils auf rd. 10 Jahre alte Daten beziehen, die vor den letzten Ausbaumaßnahmen erhoben wurden,
- b) weil sie ohne einen Umweltbericht gemäß Artikel 5 der SUP-RL mit den in Anhang I genannten Informationen erstellt wurden,
- c) weil sie nur eine Abschätzung der Umweltrelevanz der konkreten Vorhaben mit bereits festgelegten Projektmerkmalen und keine übergreifende Behandlung von Umweltauswirkungen, -zielen und Vermeidungsstrategien beinhalten,
- d) weil sie ohne Alternativenprüfung hinsichtlich anderer Standorte oder Verkehrslösungen und
- e) weil sie ohne eine Beteiligung von Öffentlichkeit und den Trägern öffentlicher Belange durchgeführt wurden (vgl. weitergehend KLÖPPEL et al. 2004).

Nachträgliche Anmeldungen zum BVWP, die wie im vorliegenden Fall zur geplanten Vertiefung von Außenweser- sowie Unter- und Außenelbe als wesentliche (erhebliche) Änderung des Bereichs Wasserstraßen⁶¹ anzusehen sind, hätten gemäß europarechtlicher Vorgabe (Richtlinie 2001/42/EG) seit Juli 2004 einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen werden müssen:

Mit dem **Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 15. September 2004** wurde eine optionale nachträgliche Aufnahme der Projekte „*Fahrrinnenanpassung Außenweser*“ und „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ in den Bundesverkehrswegeplan 2003 unter folgenden Bedingungen (s. u.) beschlossen:

BETREFF	Bundesverkehrswegeplan 2003, zusätzliche Neue Vorhaben Bundeswasserstraßen - Fahrrinnenanpassungen der Unter- und Außenelbe sowie der Außenweser
BEZUG	Anschreiben zur Kabinetttvorlage vom 10. September 2004
DATUM	Berlin, 15. September 2004

⁵⁸ BGBl. I 2005 vom 28. Juni 2005, S. 1757 ff.

⁵⁹ Anforderungen der SUP-Richtlinie an die Bundesverkehrswegeplanung und die Verkehrsentwicklungsplanung der Länder, UBA-Texte 13/04.

⁶⁰ Ergebnis der diesbezügliche Bund-Ländergespräche bis ca. Ende 2004.

⁶¹ Im BVWP waren bisher nur 9 Wasserstraßenprojekte aufgeführt, so dass zwei zusätzliche als wesentliche Änderung anzusehen sind.

„Zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen wird der Bund seine Bemühungen um eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte verstärken. Dazu wird die Bundesregierung die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der 'Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik' mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).

Die beiden Vorhaben Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe und Fahrrinnenanpassung der Außenweser werden für das weitere Planungsverfahren mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen und bei mit dem BMU festgestellten positiven Ergebnis den im BVWP 2003 enthaltenen Bundeswasserstraßenvorhaben gleichgestellt. Die von den Ländern vorgebrachten Anforderungen, insbesondere die ökologischen Belange und die Deichsicherheit, werden im weiteren Verfahren besonders berücksichtigt.

Gleichzeitig können die Detailplanungen und Untersuchungen zu den Vorhaben zur Fahrrinnenanpassung der Außenweser sowie der Unter- und Außenelbe aufgenommen werden, die die Basis für die Planfeststellungsverfahren sind. Die Festlegung dieser Vorhaben als prioritär kann erst erfolgen, wenn die mit Kabinettsbeschluss vom 2. Juli 2003 geforderte Priorisierung aller Maßnahmen im Bereich der Bundeswasserstraßen erfolgt ist und wenn die Länder die FFH-Nachmeldungen von Flussästuaren vorgenommen haben“

(a. a. O., Anlage 1).

Der Kabinettsbeschluss der Bundesregierung führte damit zu einer **nachträglichen Änderung des Bundesverkehrswegeplans 2003**.

Die Tatsache, dass die **Anträge auf Planfeststellung** für die geplante „*Fahrrinnenanpassung der Außenweser*“ bei der Kieler Planfeststellungsbehörde bereits am 24. Februar 2006 und die zur geplanten „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ am 12. September 2006 gestellt wurden, macht deutlich, dass man sich zwischenzeitlich zwar intensiv um die hierfür notwendigen Untersuchungen und Detailplanungen gekümmert hat, nicht jedoch um die anderen Voraussetzungen. Hierzu gehört auch das **Versäumnis einer SUP**, weil die nachträgliche Anmeldung und damit Änderung des Bundesverkehrswegeplans 2003 erst über den o. g. Kabinettsbeschluss ermöglicht wurde, also deutlich nach Ablauf der o. g. Umsetzungsfrist der SUP-Richtlinie der EU.

Versäumte Lösungsmöglichkeiten (Alternativenprüfung):

Die Alternativenprüfung gilt bereits seit Entwurf der RL 85/337/EWG, der UVP-Pflicht für Projekte, als wesentliches Instrument zur frühzeitigen Vermeidung von Umweltschäden im Rahmen eines vorsorgenden Umweltschutzes. Trotz dieser frühen Erkenntnis gelang es dann jedoch nicht, die Alternativenprüfung im Rahmen der UVP-RL für Projekte allgemein verbindlich zu machen. Dieses gelang erst viele Jahre später 2001 mit Verabschiedung der SUP-RL 2001/49/EG.

Eine Alternativenprüfung ist bei potentiell erheblichen Beeinträchtigungen, wovon hier – wie bereits dargelegt wurde - auszugehen ist, auch im Zuge von FFH-RL bzw. WRRL erforderlich. Im frühen Planungsstadium ist eine Prüfung weniger umweltrelevanter Alternativen im Rahmen einer SUP unverzichtbar. Das wurde bei den beiden hier untersuchten Wasserstraßenprojekten jedoch versäumt.

Bei Versäumnissen bietet die SUP-RL Möglichkeiten an, die Anforderungen hieran ohne allzu großen Zeitverlust und unter Vermeidung von Doppelarbeit nachzuholen. So bietet Artikel 4 Absatz 3 und 4 den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, bei bereits abgeschlossenen Verfahrensschritten im Zuge einer Planungshierarchie den materiellen Gehalt der SUP ohne zeitaufwändige und evtl. kostspielige Doppelprüfungen nachzuholen:

„Artikel 4

Allgemeine Verpflichtungen

...

(2) Die Mitgliedstaaten übernehmen die Anforderungen dieser Richtlinie entweder in bestehende Verfahren zur Annahme von Plänen und Programmen oder in neue Verfahren, die festgelegt werden, um dieser Richtlinie nachzukommen.

(3) Gehören Pläne und Programme zu einer Plan- oder Programmhierarchie, so berücksichtigen die Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen die Tatsache, dass die Prüfung gemäß der vorliegenden Richtlinie auf verschiedenen Stufen dieser Hierarchie durchgeführt wird. Die Mitgliedstaaten wenden, unter anderem zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen, Artikel 5 Absätze 2 und 3 an“ (a. a. O.).

Weil die Verfahren für Aufstellung und Beschluss des Bundesverkehrswegeplans 2003 bzw. des neuen Investitionsrahmenplans lange abgeschlossen sind und Änderungsverfahren zur nachträglichen Aufnahme der beiden hier untersuchten Wasserstraßenprojekte aufwändig gewesen wären, hätte die zweite Möglichkeit aus Artikel 4 Absatz 2 („*oder in neue Verfahren, die festgelegt werden, um dieser Richtlinie nachzukommen*“) für die Projekte Außenweservertiefung sowie Unter- und Außenelbevertiefung genutzt und angewendet werden können. Dieses wurde jedoch von den hier verantwortlichen deutschen Behörden aus Hamburg bzw. Bremen und der WASSERSTRABENVERWALTUNG des Bundes, die gleichzeitig Träger der Vorhaben (TdV) und Genehmigungsbehörde sind⁶², nicht genutzt und somit versäumt.

Als letzte Möglichkeit hätte den Anforderungen der SUP-RL durch Erstellung eines Umweltberichts gemäß Artikel 5 der RL in den Unterlagen zu den jeweiligen Planfeststellungsverfahren der Ausbauplanungen von Weser und Elbe eingestellt sein müssen. Auch diesen Rechtsvorgaben wurde nicht entsprochen. - Ein detaillierter Abgleich des „Soll“ und „Ist“ bei den gemäß SUP-RL erforderlichen Angaben würde den Rahmen dieser Untersuchung sprengen, so dass hier beispielhaft nur auf das folgende (entscheidungsrelevante) Defizit verwiesen werden soll:

Mit **Artikel 5, Absatz 1 der SUP-RL** ist vorgegeben, dass „*vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, ermittelt, beschrieben und bewertet*“ werden müssen. „*Welche Informationen zu diesem Zweck vorzulegen sind, ist in Anhang I angegeben*“ (a. a. O.).

Was das bedeutet, führte GINSKY (2005: 696) trefflich aus: „*Nach § 14 g Abs. 1 UVPG müssen in dem von den Behörden zu erstellenden Umweltbericht die ‘vernünftigen Alternativen ermittelt, beschrieben und bewertet’ werden. Nach Artikel 5 SUP-RL sind bei der Definition der ‘vernünftigen Alternativen’ die Ziele und der geographische Anwendungsbereich des Plans oder Programms zu berücksichtigen. Da der Anwendungsbereich der Bundesverkehrswegeplanung sich auf ganz Deutschland erstreckt und die Ziele auch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung umfassen, dürften andere Standorte wie Wilhelmshaven oder Cuxhaven unter Berücksichtigung des Verständnisses der SUP-RL als ‘vernünftige Alternativen’ i. S. des § 14 g Abs. 1 UVPG anzusehen sein*“ (ebenda).

Eine derartige **Alternativenprüfung**, die auch nach deutschem Zulassungsrecht zumindest hinsichtlich sich aufdrängender (vernünftiger) Alternativen notwendig ist, wurde bei den geplanten Fahrwasservertiefungen von Weser und Elbe bisher versäumt: Eine Prüfung möglicher und sinnvoller Alternativen hätte zu einer Gefährdung der jeweiligen Projektrealisierung führen können:

⁶² Hieraus können „Befangenheiten“ entstehen, die ein objektives und unabhängiges Verfahren erschweren oder sogar verhindern.

So wurde nicht nur von Umweltverbänden und Politikern, sondern auch von Unternehmensberater ROLAND BERGER & PARTNER bereits im Oktober 2000 im Auftrag der drei norddeutschen Küstenländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg⁶³ darauf hingewiesen, dass ein Ausbau von Cuxhaven für große Containerschiffe eine weitere Elbevertiefung „erheblich gefährden“ würde. Für den Fall „erheblicher Investitionen für einen zusätzlichen Tiefwasserterminal in der Elbmündung“ sah ROLAND BERGER & PARTNER „ernst zu nehmende rechtliche Risiken (...) wenn eine weitere Elbevertiefung als Eingriff in das Gewässerregime versagt werden könnte, weil die Alternative Cuxhaven besteht“ (a. a. O.: 5), - eine schon damals zutreffende Bewertung.

Die mittlerweile auf ca. 400 Millionen Euro veranschlagte sehr kostspielige und für die Umwelt voraussichtlich sehr nachteilige „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe“ könnte über die Alternative eines wesentlich weniger aufwändigen und somit viel weniger umweltrelevanten und viel weniger kostspieligen Ausbaus von Cuxhaven vermieden werden. Hierzu würde zunächst bereits ein leistungsfähiger Liegeplatz für große Containerschiffe ausreichen.

Einen weiteren Hinweis auf die Eignung Cuxhavens für den Containerumschlag gibt die bei Bau des bereits containerfähigen Eurokais von Cuxport vor mehr als 15 Jahren von Hamburg durchgesetzte sogenannte „Containersperrklausel“, die das Abfertigen von Vollcontainerschiffen in Cuxhaven für 10 Jahre untersagte und nach ihrer Auflösung durch Staatsvertrag zwischen Niedersachsen und Hamburg im Oktober 2005 heute nicht mehr gilt. Vom Geschäftsführer der Betreiberfirma Cuxport AHLERS, wurde in einer Presseerklärung vom 19. August 2007 konsequenterweise erneut vorgeschlagen, den Standort Cuxhaven verstärkt für Containerverkehre zu nutzen (vgl. HANNOVERSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG vom 21. August 2007). Aus Hamburg folgte aber erneut eine Ablehnung, da man anscheinend befürchtet(e), dieses könnte die angestrebte Elbevertiefung gefährden. In DIE WELT online war am 21. August 2007 zu lesen: „HHLA: Keine Absichten zum Ausbau Cuxhavens“. – Bei dem Dementi ist bemerkenswert, dass die HHLA mit rd. 25 Prozent an Cuxport beteiligt ist.

Ein Ausbau des Standortes Cuxhaven für große Containerschiffe wäre zudem auch eine **Alternative zur geplanten Außenweservertiefung**. Hierfür ist insbesondere aber der von den Bundesländern Niedersachsen und Bremen gemeinsam mit dem Bremerhavener Hafenbetreiber BLG Logistik Group und der Reederei MAERSK geplante Tiefwasserhafen JadeWeserPort im benachbarten Wilhelmshaven eine reale Alternative Alternative, auch weil dieser bereits in Bau ist.

BLG-Chef ADEN hat sich schon wiederholt öffentlich für den Bau des JadeWeserPorts ausgesprochen⁶⁴. Aufgrund der begrenzten Erweiterungsmöglichkeiten des 2008 eingeweihten Containerterminal IV in Bremerhaven wird der JadeWeserPort deshalb unter Insidern konsequenterweise als „CT V“ bezeichnet⁶⁵. Für HOLTERMANN, dem Chef von BREMENPORTS und seit April 2003 zugleich lange Zeit nebenamtlicher Geschäftsführer der JADE WESER PORT-REALISIERUNGSGESELLSCHAFT, war der Bau des JadeWeserPorts bereits 2003 „eine zwingend notwendige Maßnahme zur Erweiterung der Hafenanlagen in Bremerhaven (...). An der Jade findet Bremerhaven im kommenden Jahrzehnt eine sinnvolle Ergänzung, meint Holtermann. Die Bauvorhaben in Wilhelmshaven und Bremerhaven sind für ihn eine strategische Einheit, auch wenn sie geographisch an unterschiedlichen Orten durchgeführt werden. Gerne will er sich mit seinem Unternehmen deshalb auch in die Realisierung einbringen“ (SNIPPE 2003).

⁶³ Standortanalyse Tiefwasserhafen Deutsche Bucht, Kurzfassung Endbericht.

⁶⁴ Z. B. am 17. Januar 2003 in Bremen.

⁶⁵ <http://www.bis-bremerhaven.de>.

Wie der Name „**JadeWeserPort**“ bereits zum Ausdruck bringt, wird die **Jade-Weser-Region** schon lange⁶⁶ als **eine Hafenregion** angesehen. Wie aus einem entsprechenden Vergleich mit dem Hafen von Rotterdam in der nachfolgenden Abbildung 33 deutlich wird, sehen dieses auch die Projektträgern des JadeWeserPorts aus Niedersachsen und Bremen so. Gleicher Auffassung ist auch REISE (2004: 197): „*Wilhelmshaven ist daher im Wesentlichen nichts anderes als ein neuer Terminal Bremerhavens, an dessen unternehmerischem Risiko sich Niedersachsen beteiligen wird*“ (ebenda⁶⁷).



Die Containerhäfen der Nordwestregion Bremerhaven und Wilhelmshaven liegen in kurzer Distanz zueinander und wachsen zu einer Hafengruppe zusammen. Die in beiden Häfen abgefertigten Liniendienste in verschiedenen Fahrtgebieten ergänzen das Gesamtangebot dieser Seehafengruppe. Dadurch ergeben sich Synergieeffekte für Reeder und Verloader gleichermaßen.

Abbildung 33: Jade-Weser-Region als eine Hafenregion (BREMENPORTS & JADE WESER PORT-REALISIERUNGSGESELLSCHAFT 4/2004: 4/5)

Hinsichtlich der Ziele und des in Artikel 5, Absatz 1 vorgegebenen Prüfrahmens der SUP-RL („*Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen*“) ist das bereits planfestgestellte Projekt Tiefwasserhafen JadeWeserPort somit als Alternative für das Projekt „*Fahrrinnenanpassung Außenweser*“ und die Schaffung entsprechenden Umschlagskapazitäten⁶⁸ zur Leichterung großer Containerschiffe in Cuxhaven – zumindest⁶⁹ – als Alternative zum Projekt „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ anzusehen.

Damit ist eine rein auf die Hafenstandorte Bremerhaven bzw. Hamburg reduzierte Betrachtung von Ausbauvarianten (wie in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen) als Alternativenprüfung im Sinne der SUP-RL völlig unzureichend: Der „**geographische Anwendungsbereich**“ (a. a. O.) des Bundesverkehrswegeplans 2003 bzw. des Investitions-

⁶⁶ Vgl. z. B. WILHELMSHAVENER ZEITUNG, Sonderbeilage (10. Juli 1971): „*Jade-Weser-Port - Deutschlands Universalhafen, Küstenregion zwischen den beiden Häfen Wilhelmshaven und Bremerhaven vereinen, Wilhelmshavener Planungsteam legt neuen Entwicklungsplan vor*“.

⁶⁷ Dissertation an der TU Dresden zum Thema „*Offshore-Containerterminals als Transshipment-Hub – dargestellt am Beispiel der Deutschen Bucht*“.

⁶⁸ Hier würde zunächst ein leistungsfähiger Großcontainerliegeplatz ausreichen.

⁶⁹ Zudem wäre Cuxhaven in diesem Fall auch eine Alternative zur geplanten Außenweservertiefung.

rahmenplans bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist eine **gesamtnationalstaatliche Betrachtung**, so dass zumindest der deutsche Nordseeküstenbereich einzubeziehen wäre. Dieses hätte sinnvoller Weise im Zuge der im o. g. Kabinettsbeschluss der Bundesregierung beschlossenen Voraussetzung einer **nationalen Seehafenkonzeption** sachgemäß und rechtzeitig **unter Umsetzung der Vorgaben der SUP-RL** erfolgen können, was bis heute jedoch versäumt wurde. Es ist völlig unangemessen, wenn bei großen Seehäfen, die als Schnittstellen des globalen Güterverkehrs fungieren, nur eine lokale, standortbezogene Alternativenprüfung durchgeführt wird.

„Das Prinzip der strategischen Umweltprüfung ist zwar relativ einfach, die Umsetzung der Richtlinie bedeutet für die Mitgliedstaaten jedoch eine beträchtliche Herausforderung. Sie betrifft häufig die Grundlagen der Entscheidungsfindung im öffentlichen Sektor. In vielen Fällen werden stärker strukturierte Planungs- und Konsultationsverfahren erforderlich sein. Die Vorschläge müssen systematischer anhand von Umweltkriterien beurteilt werden, um wahrscheinliche Auswirkungen zu ermitteln, ebenso die Auswirkungen realistischer Alternativen“ (EU- KOMMISSION, Generaldirektion Umwelt 2003, S. 2).

Alternativenprüfung beim Projekt JadeWeserPort:

Da es sich beim Projekt JadeWeserPort um keinen Plan und um kein Programm im Sinne der SUP-RL handelte, bestand keine Pflicht zur Anwendung der SUP-RL, auch wenn das fachlich sinnvoll gewesen wäre. Die diesbezüglichen Ausführungen auf Seite 772 des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) sind insofern nicht zu beanstanden. Das zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch gültige Niedersächsische Landesraumordnungsprogramm (LROP 1994) ist aus der Zeit vor der SUP-RL, so dass auch hieraus keine Verbindlichkeit für eine SUP abzuleiten ist.

Alternativenprüfung bei den Projekten hafenbezogene Wendestelle bei Bremerhaven und Hafenerweiterungen von Cuxhaven:

Bei beiden Projekten handelte es sich um keinen Plan und um kein Programm im Sinne der SUP-RL. Es wurde auch kein Plan – wie z. B. der BVWP – hierfür geändert, so dass bei beiden Projekten keine Pflicht zur Anwendung der SUP-RL bestand.

4.2.3 Raumordnung

Die Raumordnung des Bundes und der Länder führte bisher nicht zu einer dringend notwendigen integrierten Gesamtplanung der Seehäfen und ihrer Verkehrswege. Dabei hat der Gesetzgeber hier sachgemäß anspruchsvolle Zielvorgaben gemacht:

„Eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt“ ist gemäß § 1 Abs. 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG) als *„Aufgabe und Leitvorstellung der Raumordnung“* (§ 1 ROG) anzusehen. Dabei sind gemäß Ziffer 2 *„die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln“*. Gemäß § 2 ROG haben sich *„die Grundsätze der Raumordnung“* hieran auszurichten.

„Es ist vorzusehen, dass die öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 Abs. 3 ihre raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen aufeinander und untereinander abzustimmen haben“ (§ 14 ROG).

„Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sind in einem besonderen Verfahren untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abzustimmen (Raumordnungsverfahren). Durch das Raumordnungsverfahren wird festgestellt,

- 1. ob raumbedeutsame Planungen oder Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und*
- 2. wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können (Raumverträglichkeitsprüfung)“ (§ 15 ROG).*

Die Realität sieht hier häufig anders aus: Eine Abstimmung scheitert in der Regel schon an den Landesgrenzen, was beispielsweise bei den hier untersuchten Seehafenprojekten und ihrer Verkehrswege deutlich wird: So verfolgt Hamburg selbstbewusst seine eigenen Interessen und sieht keine Lösung in einem zukünftigen Tiefwasserhafen für große Containerschiffe in Wilhelmshaven. Hamburger Interessen sind noch lange nicht die von Niedersachsen oder Bremen⁷⁰ und umgekehrt. So setzt jedes Bundesland weiterhin vorrangig auf seine Häfen und einen für den Steuerzahler unnötig kostspieligen Wettbewerb untereinander.

Auch wenn es sich bei den hier untersuchten Projekten JadeWeserPort, Ausbau der Außenweser und von Unter- und Außenelbe zweifellos um raumbedeutsame Projekte von überregionaler Bedeutung im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (ROV)⁷¹ handelt, so wurde jeweils auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet. Damit haben die hier verantwortlichen Länder von der Möglichkeit eines Verzichts gemäß § 15 Abs. 2 ROG Gebrauch gemacht, obwohl § 1 Nr. 11 der ROV vorgibt, dass für den *„Ausbau, Neubau und Beseitigung einer Bundeswasserstraße, die der Bestimmung der Planung und Linienführung nach § 13 des Bundeswasserstraßengesetzes bedürfen“*, grundsätzlich ein ROV durchzuführen ist. Die hier beteiligten Bundesländer Hamburg und Bremen sind allerdings gemäß § 15 Abs. 8 ROG von der Verpflichtung zur Durchführung eines ROV befreit: *„Für die Länder Berlin, Bremen und Hamburg gilt die Verpflichtung, Raumordnungsverfahren durchzuführen, nicht“*.

Aus Planungssicht ist der Verzicht auf ein ROV unbefriedigend, weil darin gemäß § 15 ROG *„die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme auf die in den Grundsätzen des § 2 Abs. 2 genannten Belange unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen“* sind, was i. d. R. im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren nicht mehr geprüft wird. *„Die Feststellung nach Satz 2 schließt die Prüfung vom Träger der Planung oder Maßnahme eingeführter **Standort- oder Trassenalternativen** ein“* (§ 15 ROG). - Im ROV ist die Durchführung einer UVP obligatorisch, womit hier die zweite Möglichkeit zur frühzeitigen Prüfung aller relevanten Umweltbelange unterlassen wurde.

Eine **notwendige, integrierte Gesamtplanung** der (deutschen) Nordseeküstenregion wäre grundsätzlich zwar Aufgabe der Raumordnung, sie scheiterte bisher jedoch am Föderalismus: Die hier maßgeblichen vier Küstenländer Niedersachsen, Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein sind selbst für die Raumordnung/Landesplanung (einschließlich ihrer jeweiligen Anteile am Küstengewässer) zuständig. Für den seewärtigen Bereich der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) ist der Bund zuständig. Das BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE (BSH) erstellt derzeit für die AWZ ein *„maritimes Raumordnungsprogramm“* zwecks Koordination der unterschiedlichen Interessen.

Die bisherige Raumordnungspraxis spiegelte häufig Länderinteressen und Ziele einflussreicher Interessengruppen wieder: Wie z. B. das aktuelle Niedersächsische

⁷⁰ So auch der Hamburger SPD-Spitzenkandidat NAUMANN zur Hamburger Bürgerschaftswahl Anfang 2008 vor laufender Fernsehkamera mündlich.

⁷¹ BGBl. I 1990, 2766.

Landesraumordnungsprogramm (LROP) zeigt, werden nach wie vor projekt- und zielorientierte Wunschlisten⁷² aus Politik und Interessengruppen umgesetzt. Dass die damit verbundenen Konflikte auch im Bereich Seehäfen nicht gelöst werden, zeigt die Tatsache, dass es im LROP Zielüberlagerungen – etwa von Vorrangfunktionen – gibt, die nicht miteinander vereinbar sind: So stellen beispielsweise Überlagerungen von Vorrangfunktionen für Natur und Landschaft und hafengebundenem Gewerbe oder einem Vorrangstandort für Großkraftwerke - wie im Bereich von Wilhelmshaven - einen ungelösten Zielkonflikt dar (vgl. LROP Nds.).

Konfliktpotentiale werden auch aufgrund des Generalisierungsgrades des LROP häufig ausgeblendet und dadurch in nachgelagerte Verfahren verschoben. Notwendige Prioritätensetzungen bei konkurrierenden Nutzungsansprüchen werden zu häufig unterlassen oder auf Kosten von Umweltbelangen getroffen. - Beispiel: Vorranggebiete für Naturschutz in den Flußunterläufen von Weser und Elbe scheinen kein Hindernis für weitere Ausbaumaßnahmen als Bundeswasserstraße zu sein. Den Maßstäben einer nachhaltigen Raumentwicklung wird ein solches LROP nicht gerecht. Die Integration einer europa- wie auch nationalrechtlich in Deutschland vorgeschriebenen strategischen Umweltprüfung (SUP) erfolgte im aktuellen Niedersächsischen LROP materiell nur unzureichend, insbesondere weil eine aus Umweltsorgensicht unverzichtbare Alternativenprüfung gerade bei umstrittenen Vorhaben – wie die Beispiele seehafenbezogener Infrastrukturprojekte zeigen - nicht oder nur völlig unzureichend erfolgt (s. z. B. Handhabe beim JadeWeserPort). Somit ist die SUP im Nds. LROP allenfalls rudimentär in unzureichender Form abgearbeitet worden, was zu Problemverlagerungen in nachgeordnete Planfeststellungsverfahren und letztlich zu gerichtlichen Auseinandersetzungen führt.

4.2.4 Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM)

Von einer integrierten Gesamtplanung wie von der EU über das Integrierte Küstenmanagement (IKZM) vorgeschlagen⁷³ sind Raumordnung und Landesplanung an der Nordseeküste aus vorgenannten Gründen weit entfernt. Aufgrund des unverbindlichen Charakters spielt das IKZM in bestehenden Planungs- und Entscheidungsprozessen bisher keine erkennbare Rolle. Das wird durch das Ergebnis des Diskussionsprozesses zur Entwicklung einer „nationalen IKZM-Strategie“ durch den Bundesumweltminister bestätigt (vgl. www.ikzm-strategie.de). In dieser Hinsicht hat sich auch der SRU in seinem Sondergutachten zum Meeresumweltschutz in Nord- und Ostsee kritisch geäußert (vgl. SRU 2004, TZ 423, 424 und 437).

Gründe und Ziele der EU-Initiative zum IKZM:

Gemäß der *„Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2002 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa“* (2002/43/EG) wird insbesondere aufgrund der dort vorangestellten Erwägungsgründe 1 – 7 und 9 deutlich, dass der IKZM-Prozess aufgrund des hohen Drucks vielfältiger Nutzungen in den europäischen Küstenregionen sowie deren Folgen für notwendig erachtet wird:

- *„Im Bewertungsbericht der Europäischen Umweltagentur für 1999 wurde eine fortlaufende Verschlechterung des Zustands in den Küstengebieten Europas, und zwar sowohl*

⁷² Vgl. z. B. *„Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Länder zur Seehafenpolitik“* (KONFERENZ d. WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSMINISTER bzw. –SENATOREN d. NORDDEUTSCHEN KÜSTEN-LÄNDER v. 22. Februar 1999).

⁷³ Siehe *„Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2002 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa“* (2002/43/EG).

der Küsten selbst als auch der Qualität der Küstengewässer, festgestellt“ (4. Erwägungsgrund).

- *„Die Bedrohung der Küstenzonen der Gemeinschaft wächst infolge der Klimaänderungen, die ein Ansteigen des Meeresspiegels, Veränderungen in der Häufigkeit und Stärke von Stürmen sowie eine verstärkte Küstenerosion und Überschwemmungen auslösen“ (5. Erwägungsgrund).*
- *„Das Bevölkerungswachstum und die zunehmenden Wirtschaftsaktivitäten stellen eine zunehmende Bedrohung des ökologischen und des sozialen Gleichgewichts von Küstengebieten dar“ (6. Erwägungsgrund).*

Eine Umsetzung des IKZM in Deutschland reduziert sich im Wesentlichen auf Forschungsprojekte, Tagungen/Kongresse und Diskussionsrunden (Partizipation) der verschiedenen Interessengruppen („Shakeholder“). Bei den Arbeitstreffen des BMU zur Vorbereitung der nationalen IKZM-Strategie⁷⁴ wurde deutlich, dass ein Großteil der Interessenvertreter entschieden gegen eine verbindliche Anwendung des IKZM ist. Dieses wurde dem BMU beispielsweise in den Stellungnahmen des VERBANDES DEUTSCHER REEDER v. 23. Juni 2005 oder der IHK Oldenburg v. 30. Mai 2005 in Vorbereitung der Nationalen IKZM-Strategie mitgeteilt und ist auch im Jahresbericht 2005/2006 des ZDS (vgl. dort S. 27, 28) entsprechend dokumentiert (www.zds-seehaefen.de/information/jahresbericht.html).

In keinem der untersuchten seehafenbezogenen Infrastrukturprojekte spielte das IKZM eine erkennbare Rolle im Planungsprozess, geschweige denn im Planfeststellungsverfahren.

4.3 Genehmigungspraxis

4.3.1 Nationale Rechtsvorgaben

Der **Ausbau der Seehäfen** ist Sache der Bundesländer in Kooperation mit der Hafenwirtschaft. Die hierzu notwendigen Genehmigungen laufen nach Landesrecht, sofern nicht Bundeskompetenzen durch einen wesentlichen Eingriff in Bundeswasserstraßen berührt sind. In diesem Falle sind die Vorgaben des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) heranzuziehen:

„§ 12 Allgemeine Vorschriften über Ausbau und Neubau

(1) Der Ausbau und der Neubau der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege sind Hoheitsaufgaben des Bundes.

(2) Ausbau sind die Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung einer Bundeswasserstraße, einer Kreuzung mit einer Bundeswasserstraße, eines oder beider Ufer, die über die Unterhaltung hinausgehen und die Bundeswasserstraße als Verkehrsweg betreffen. Für die Beseitigung einer Bundeswasserstraße gelten die Vorschriften über den Ausbau entsprechend.“

...

„(7) Beim Ausbau oder dem Neubau einer Bundeswasserstraße sind in Linienführung und Bauweise Bild und Erholungseignung der Gewässerlandschaft sowie die Erhaltung und Verbesserung des Selbstreinigungsvermögens des Gewässers zu beachten. Die natürlichen Lebensgrundlagen sind zu bewahren. Ausbaumaßnahmen müssen die nach §§ 25a bis 25d des

⁷⁴ Hieran hat der Autor dieser Studie als Obmann der Verbände 2005 und 2006 aktiv teilgenommen.

Wasserhaushaltsgesetzes maßgebenden Bewirtschaftungsziele berücksichtigen. Ausbau- oder Neubaumaßnahmen werden so durchgeführt, dass mehr als nur geringfügige Auswirkungen auf den Hochwasserschutz vermieden werden.“

„§ 14 Planfeststellung, vorläufige Anordnung

(1) Der Ausbau, der Neubau oder die Beseitigung von Bundeswasserstraßen bedarf der vorherigen Planfeststellung. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion; sie ist auch Genehmigungsbehörde. ...“

Die Projekte JadeWeserPort und die hafenbezogene Wendestelle von Bremerhaven in der Außenweser wurden gemäß WaStrG planfestgestellt. Für die geplanten Ausbaumaßnahmen von Außenweser sowie Unter-/Außenelbe laufen derzeit entsprechende Planfeststellungsverfahren. Für die vergleichsweise kleinen Hafenerweiterungen in Cuxhaven wurden Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 119 ff. Niedersächsisches Wassergesetz durchgeführt.

In die jeweiligen Planfeststellungsverfahren sind u. a. die Bestimmungen des UVP-Gesetzes, des Bundesnaturschutzgesetzes und des Wasserhaushaltsgesetzes einzubeziehen. Analog zu den Bundesgesetzen wurden bzw. werden für die Hafenerweiterungen das Niedersächsische Naturschutzgesetz und das Niedersächsische Wassergesetz (NWG) herangezogen. Auf eine konkrete Darstellung der vielfältigen umweltrechtlichen Bestimmungen auf Bundes- und Länderebene wird hier verzichtet, weil es den Rahmen dieser Arbeit sprengen würde.

4.3.2 Rechtsvorgaben der EU

Für die hier untersuchten fünf Planfeststellungsverfahren geben die nachfolgenden **Umweltrichtlinien der EU** wesentliche Vorgaben für das nationale Umweltrecht:

- Richtlinie 79/409/EWG vom 2. April 1979 „über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten“, - Vogelschutz-Richtlinie (VS-RL),
- Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 „zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen“, - Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL),
- Richtlinie 2000/60/EG vom 23. Oktober 2000 „zur Schaffung eines Ordnungsrahmens zur Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich Wasserpolitik“, - Wasserrahmen-Richtlinie (WRRL),
- Richtlinie 85/337/EWG „über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten“ in der Fassung der Änderungs-Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 – Projekt-UVP-Richtlinie (UVP-RL),
- Richtlinie 2001/42/EG vom 27. Juni 2001 „über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“ – Strategische Umweltprüfung (SUP-RL).

Die nationale Umsetzung der europäischen Vorgaben ist zwingend, sofern diese hinlänglich bestimmt und präzise sind. Deshalb wurde stellvertretend für die nationalen Bestimmungen vom Autor in einer eigenständigen Arbeit eingehend untersucht, inwieweit die Vorgaben dieser EU-Richtlinien umgesetzt wurden und wo Defizite mit erheblicher Bedeutung festzustellen sind (FELDT 2008a). Hierzu wurden die Planfeststellungsunterlagen der fünf Seehafenprojekte, die auch Gegenstand dieser Arbeit sind, hinsichtlich der jeweiligen Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (UVU), FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen, die Vorhabensbeschreibungen, Planrechtfertigungen und sonstige hier wesentliche Unterlagen in Bezug auf die Vorgaben vorgenannter Richtlinien der EU untersucht.

Da eine Detailanalyse den Charakter dieser Studie sprengen würde, werden hier nur die wesentlichen Ergebnisse eingestellt:

Bei der **UVP** der fünf untersuchten Projekte erfolgte bei den geprüften alternativen Lösungsmöglichkeiten im Regelfall allenfalls eine nur sehr überschlägige Untersuchung, die einer schutzgutbezogene Betrachtung gemäß Umweltbegriffsdefinition aus Artikel 2 der UVP-Richtlinie nicht genügt. Eine **SUP**, die eine Alternativenprüfung vorsieht, wurde in keinem der Projekte durchgeführt. Bei der **FFH-RL** und der **WRRL** spielen insbesondere mögliche kumulative Wirkungen anderer Vorhaben im Auswirkungsbereich eine Rolle, die in den Planfeststellungsverfahren häufig unsachgemäß ausgeklammert wurden. Weil auf diese Weise eine notwendige Gesamtbetrachtung der Umweltauswirkungen aller hierfür relevanten Projekte bisher umgangen wurde, wird gegen die Ziele und Vorgaben der genannten EU-Richtlinien verstoßen.

Wesentlich ist, inwieweit die **festgestellten Richtlinienverstöße** von entscheidungserheblicher Bedeutung sind und sich auf die Zulassungsfähigkeit oder Art und Umfang des jeweiligen Projektes auswirken können. Dieses betrifft insbesondere eine notwendige Betrachtung alternativer Lösungsmöglichkeiten im Falle potentieller erheblicher Beeinträchtigungen gemäß FFH- / VS- oder WRRL. In der vergleichenden Bewertung der Umweltrelevanz in Tabelle 21 erfolgt eine Reihenfolge der Priorisierung unter Umweltgesichtspunkten. Die kleinste Zahl (1) weist auf die geringste Umweltrelevanz hin, die größte Zahl (5) auf die umfangreichste. Daraus ergibt sich gleichzeitig eine Reihenfolge hinsichtlich entsprechender Präferenzen unter Umweltgesichtspunkten bei Projektauswahl und – Realisierung:

Tabelle 21: Zusammenfassende Darstellung von Verstößen gegen EU-Umweltrichtlinien

	FFH- /VS-RL „Natura-2000“	UVP-RL f. Projekte	WRRL	SUP- RL	Vergleichende Umweltrelevanz ⁷⁵
Projekt JadeWeserPort	X	X	XX	O	4
Wendestelle Bremerhaven	X	X	X	O	2
Außenweser- vertiefung	XX	X	XX	X	3
Vertiefung von Unter- /Außenelbe	XX	XX	XX	X	5
Hafenausbau Cuxhaven	(X)	(O)	(X)	O	1

Zeichenerklärung:

n.u. = nicht untersucht

o = kein Verstoß nachweisbar

(o) = kein Verstoß von entscheidungserheblicher Bedeutung

(x) = Verstoß ggf. nur über kumulative Wirkungen mit anderen Vorhaben

x = Verstoß gegen die Ziele und Vorgaben der RL wahrscheinlich

xx = Verstoß gegen die Ziele und Vorgaben der RL deutlich

(FELDT 2008a: 168)

Bei den untersuchten Projekten sind insbesondere entscheidungserhebliche Verstöße gegen die Flora-Fauna-Habitat- und die Wasserrahmen-Richtlinie festzustellen. Aufgrund der Vielzahl menschlicher Einflüsse und komplexer Wirkungsbeziehungen ist der genaue

⁷⁵ Diese Bewertung erfolgt unabhängig von den festgestellten RL-Verstößen. Die Rangfolge bezieht sich somit ausschließlich auf eine Abschätzung des jeweiligen Ausmaßes der Umweltbeeinträchtigungen.

Umfang der projektbedingt negativen ökologischen, hydrologischen und morphologischen Veränderungen der Tideflüsse und Küstengewässer nur schwer projektbezogen zuzuordnen. Aufgrund der nur eingeschränkt erfolgten Betrachtungen in den projektbezogenen Zulassungsverfahren wurden die kumulativen Gesamtwirkungen und notwendigen Vermeidungsstrategien hierbei zumeist nur unzureichend berücksichtigt. Dabei war offensichtlich die Genehmigungs- und Durchsetzungsfähigkeit von Großprojekten im Vordergrund, die bei den projektbezogenen Bewertungen weitere umweltbezogene Verschlechterungen des Gesamttraumes zumeist in den Hintergrund treten lässt. Eine **Gesamtbetrachtung** ist **notwendig** und deshalb auch Gegenstand dieser Untersuchung.

Die analysierten Fälle zeigen insgesamt eine große Anhäufung an Verstößen gegen Gemeinschaftsrecht auf, wodurch entsprechender Handlungsbedarf deutlich wird. Da es sich hier ausnahmslos um öffentliche Infrastrukturprojekte handelt, ist mit einer Beseitigung der Defizite kaum zu rechnen. Nichtregierungsorganisationen wie Umweltverbände, die eine Defizitbeseitigung fordern, sind aufgrund der mit gerichtlichen Auseinandersetzungen verbundenen Kosten durchweg überfordert, zumal hier in der Regel auch das Geld für externe Sachverständigengutachten fehlt.

Dass derartige Verstöße gegen EU-Umweltrecht nicht vernachlässigbar sind und korrigiert werden sollten, macht die KOMMISSION selbst deutlich: *„Die lückenlose Anwendung, Durchsetzung und Umsetzung sämtlicher geltender Rechtsvorschriften ist ein strategisches Schwerpunktziel für die Laufzeit dieses Programms. Die Kommission wird daher nicht nachlassen, Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten einzuleiten und gegebenenfalls beim Europäischen Gerichtshof Klage gegen Mitgliedstaaten erheben, um sie zu zwingen, ihrer durch die Annahme der geltenden Rechtsvorschriften eingegangenen Pflicht nachzukommen“* (KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN 24.01.2001: 14).

Ein **wesentliches Ergebnis** der Überprüfung der Umsetzung vorgenannter EU-Richtlinien (vgl. FELDT 2008a) ist, dass **bei frühzeitiger und korrekter Anwendung der SUP-Richtlinie** in einem vorgelagerten Verfahren **wohl sämtliche späteren Richtlinien-Verstöße im Planfeststellungsverfahren hätten vermieden werden können**: So hätte eine Gesamtbetrachtung mit integrierter SUP im Zuge des Bundesverkehrswegeplans, eines länderübergreifenden Raumordnungsplans oder eines Seehafenkonzeptes die in der vorangestellten Abbildung 19 dargestellte vergleichende Abschätzung ebenso leicht ermitteln können wie den zwingenden Bedarf zur Lösung der zukünftigen Seeverkehrsinfrastrukturen. Als Konsequenz hieraus wäre eine Prioritätensetzung mit Projektauswahl unter Einbeziehung der Umweltbelange möglich gewesen. Aus Umweltsicht besonders konfliktträchtige Projekte wie die geplante Vertiefung von Unter- und Außenelbe wären auf diese Weise bzw. über Alternativen vermutlich frühzeitig ausgesondert worden. Somit wären spätere Klagen wegen Verstoßes gegen europäische Umweltrichtlinien vermeidbar (gewesen).

Anwendung des Umweltvorsorgeprinzips im EU-Umweltrecht:

Der **notwendige frühzeitige Ansatz des Umwelt- und Planungsrechts** spiegelt sich auch im Europarecht wieder. Die Entstehungsgeschichte der untersuchten EU-Umweltrichtlinien zeigt, dass mit der Vogelschutzrichtlinie 1979 und der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 1992 zunächst der Arten- und Biotopschutz neben einer medienübergreifenden Betrachtung umweltrelevanter Projekte 1985 im Vordergrund stand. Dabei setzte sich sehr schnell die Erkenntnis durch, dass **nur eine möglichst frühzeitige und gesamthafte Betrachtung einen wirksamen Beitrag zur Vermeidung von Umweltbelastungen im Sinne des Vorsorgeprinzips leisten kann**. Hierzu wäre eine Strategische Umweltprüfung gemäß SUP-RL und angezeigt (gewesen).

Allen Richtlinien ist gemein, dass sie einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten sollen, dass sie parallel anzuwenden sind und einige Querbezüge aufweisen. Besonders deutlich wird das bei Vogelschutz-, FFH-RL und WRRL. Aber auch zwischen UVP- und SUP-RL bzw. zwischen FFH- und SUP-RL gibt es beachtliche Querbezüge. – Aufgrund dessen sollte eine **lösungsorientierte Gesamtbetrachtung** vorgenommen werden. Wesentlich ist dabei auch eine Gesamtbetrachtung aller Vorbelastungen und in absehbarer Zeit zu erwartenden Zusatzbelastungen durch umweltrelevante Pläne, Programme und Projekte auf den Untersuchungsraum und seine angrenzenden Bereiche hinsichtlich möglicher kumulativer Wirkungen. Aus Umweltvorsorgesicht sind hier anstelle optimistischer Annahmen „worst case“- Prognosen zugrunde zu legen. - Hinsichtlich dieser Vorgaben wurden bei den untersuchten Projekten aufgrund zu eingeschränkter Betrachtung zum Teil erhebliche Mängel festgestellt (vgl. FELDT 2008a).

Ein guter ökologischer Zustand der Gewässer ist i. d. R. Voraussetzung für biologische Vielfalt in diesem Bereich. Dieses unterstreicht die Bedeutung einer parallelen, sachgemäßen Anwendung von EU-Vogelschutz-, FFH- und Wasserrahmenrichtlinie: *„Ausbauvorhaben von Bundeswasserstraßen sind, soweit sie zu einer Verschlechterung des Gewässerzustands führen, nur zulässig, wenn keine alternativen Lösungen vorhanden sind“* (GINSKY 2005: 691, vgl. auch Jacoby März 2003)

Gemäß Artikel 6 Absatz 4 der FFH-RL bzw. § 34 Abs. 3 BNatSchG ist bei negativem Ergebnis einer FFH-VP, das heißt wenn durch einen Plan oder ein Projekt – ggf. auch in kumulativer Wirkung mehrerer Pläne und Projekte – eine möglicherweise erhebliche Beeinträchtigung eines europäischen Vogelschutz- oder FFH-Gebiets (Natura 2000) **nicht ausgeschlossen** werden kann, der Plan oder das Projekt **nur dann zulässig**, wenn dieser/s

- *„aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“* erforderlich **und**
- *„eine Alternativlösung nicht vorhanden ist“*.

Notwendig sind zudem *„Ausgleichsmaßnahmen, um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist“*.

Bei den Projekten „Fahrrinnenanpassung“ von Außenweser bzw. Unter-/Außenelbe werden diese Bedingungen nicht erfüllt weil

- der notwendige Nachweis, dass es zu keinen Beeinträchtigungen von Natura 2000 Gebieten im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 der FFH-RL kommen kann, von den Trägern beider Vorhaben bis heute nicht erbracht wurde;
- bereits heute die weltgrößten Containerschiffe auf der Außenweser nach Bremerhaven und auf der Außen- und Unterelbe nach Hamburg verkehren (können) und es nur darum geht, im Einzelfall höhere Schiffsauslastungen und weitgehend tideunabhängige Verkehre zu ermöglichen, so dass es keine „zwingenden Gründe“ für weitere Vertiefungen gibt;
- keine ausreichenden „Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ nachgewiesen wurden, da vor allem private Reedereien von den geplanten Vertiefungen profitieren würden. Über eine höhere private Profitabilität bei Reedereien, die Hafenanläufe durch höhere Beladungsmöglichkeiten großer Container- und Massengutschiffe reduzieren wollen, ist ein primär öffentliches Interesse nicht nachweisbar. Hinsichtlich möglicher fiskalischer Effekte liegen keine Untersuchungen vor, die ein „überwiegendes öffentliches Interesse“ begründen würden. Das gilt auch für nennenswerte Arbeitsplatzeffekte, die von den Trägern der seehafenbezogenen Infrastrukturprojekte bisher nicht entsprechend nachgewiesen wurden⁷⁶ (vgl. Kap. 3.2.3 u. 3.3.3).
- für das Projekt Außenweservertiefung mit dem aktuellen Bau des JadeWeserPorts *„eine Alternativlösung vorhanden“* ist;

⁷⁶ Rein spekulative (unbelegte) Annahmen sind hier ebenso wenig als Nachweis anzusehen, wie unbelegte Angaben von Interessenvertretern der Seehäfen.

- für das Projekt Unter- und Außenelbevertiefung ist zumindest mit Cuxhaven ebenfalls „eine Alternativlösung vorhanden“ ist (vgl. Kap. 7.2.3).
- mit wesentlich kleineren Ausbauvarianten weitere weniger umweltbelastende „Alternativlösungen vorhanden“ sind.

Aus diesen Gründen sind die **geplanten Fahrwasservertiefungen von Außenweser und Unter-/Außenelbe gemäß Artikel 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 3 BNatSchG unzulässig.**

„Ist das betreffende Gebiet ein Gebiet, das einen prioritären natürlichen Lebensraumtyp und/oder eine prioritäre Art einschließt, so können nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der KOMMISSION, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden“ (Artikel 6 Abs. 4 der FFH-RL).

Von den geplanten Baumaßnahmen an Elbe und Weser wären voraussichtlich auch **prioritäre Arten** nachteilig betroffen, zumindest jedoch lässt sich dieses nicht zweifelsfrei auszuschließen. Aufgrund dessen ist gemäß **Artikel 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 4 BNatSchG** ebenfalls von einer **Unzulässigkeit der geplanten Baumaßnahmen** auszugehen.

„Im Zweifelsfalle sind, genauso wie bei negativen Schlussfolgerungen, das Vorsorge- und das Vorbeugeprinzip anzuwenden und die Verfahren gemäß Artikel 6 Absatz 4 zu befolgen. Allerdings kann unter Umständen auch die Befolgung des Vorsorgeprinzips und die Zugrundelegung eines vorbeugenden Ansatzes zu der Entscheidung führen, den Plan oder das Projekt nicht weiter zu verfolgen.

In diesem Sinne hat der Gerichtshof bereits in der Rechtssache C-127/02 Waddenvereniging und Vogelbeschermingsvereniging entschieden (wie durch das Urteil in der Rechtssache C-6/04 Kommission gegen Vereinigtes Königreich und Nordirland bestätigt), dass Artikel 6 Absatz 3 der Habitat-Richtlinie das Erfordernis der Prüfung von Plänen oder Projekten auf ihre Verträglichkeit davon abhängig macht, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr besteht, dass sie das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen. Unter Berücksichtigung insbesondere des Vorsorgegrundsatzes, liegt eine solche Gefahr dann vor, wenn anhand objektiver Informationen nicht ausgeschlossen werden kann, dass der betreffende Plan oder das betreffende Projekt das fragliche Gebiet erheblich beeinträchtigt“ (Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2007: 4).

Dieses trifft auch auf die beiden geplanten Fahrwasserprojekte an Außenweser und Unter-/Außenelbe zu (vgl. BfN 3. Mai 2007; FELDT 2008a; NLWKN 3. Mai 2008).

„Der oben erwähnte Ansatz geht auch aus dem Urteil des Gerichtshofs vom 26. Oktober 2006 in der Rechtssache C-239/04s in Bezug auf den Bau einer Autobahn in Portugal hervor. In diesem Urteil wird erklärt, dass jeder aus wissenschaftlicher Sicht vernünftige Zweifel daran, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt werden wird, vor der Genehmigung des Projekts ausgeräumt sein muss“ (EU-KOMMISSION 2007: 4).

Bei den geplanten Fahrwasserprojekten an Außenweser und Unter-/Außenelbe konnten solche Zweifel von den Vorhabensträgern bisher nicht ausgeräumt werden.

Der nachfolgenden Darstellung in Tabelle 22 liegt eine überschlägige Ausnahmeprüfung gemäß Artikel 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 3 BNatSchG zugrunde (vgl. FELDT 2008a):

Tabelle 22: Ausnahmeprüfung gemäß FFH-RL und WRRL (FELDT 2008a: 176)

	Beeinträchtigung der Umwelt ⁷⁷ voraussichtlich	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses?	Gibt es Alternativen ?	Naturschutzrechtliche Zulässigkeit des Projektes?
Projekt JadeWeserPort	relativ hoch	Ja	Ja (Cuxhaven)	?
Wendestelle Bremerhaven	relativ gering	Ja	nur bedingt (geringere Abmessungen)	Ja
Außenweservertiefung	mittel	Nur bedingt (vorwiegend privater Reedernutzen)	Ja (JadeWeserPort, Cuxhaven oder kleinere Ausbauvariante)	Nein
Vertiefung von Unter-/Außenelbe	sehr hoch	Nur bedingt (vorwiegend privater Reedernutzen)	Ja (Cuxhaven oder kleinere Ausbauvariante)	Nein
Hafenausbau Cuxhaven	relativ gering	Ja	Nein	Ja

Alternativlösungen sind im Lichte der Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu sehen und dürfen nicht auf die Projektzulassungsebene mit ihrer häufig zu eingengten Zielbestimmung reduziert werden. Wenn beispielsweise ein konkretes Bemessungsschiff bei den geplanten Fahrwasservertiefungen frühzeitig festgelegt wurde, so handelt es sich hierbei bereits um eine Konkretisierung übergeordneter Planungsziele, die nur wenig Raum für alternative Lösungsmöglichkeiten lässt.

Eine **konsequente Anwendung der (SUP)** beim Bundesverkehrswegeplan bzw. dessen Änderung im Bereich Wasserstraßen durch nachträgliche Aufnahme der Projekte „*Fahrrinnenanpassung Außenweser*“ und „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ oder bei einem – von Vertretern der Bundesregierung wiederholt angekündigten⁷⁸ - (See)Hafenkonzept würde bei Abschätzung der jeweils voraussichtlich projektbedingten Umweltbeeinträchtigungen vermutlich ebenfalls zu dem hier dargestellten Ergebnis (vgl. Tab. 22) führen.

Auch die EU-KOMMISSION spricht sich bei der FFH-VP für eine breit angelegte Alternativenprüfung aus: „*Anschließend sollten die zuständigen Behörden die Möglichkeit eines Rückgriffs auf Alternativlösungen prüfen, die besser gewährleisten, dass das betreffende Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. In diesem Zusammenhang sind alle möglichen Alternativen (und insbesondere ihre relativen Auswirkungen in Bezug auf die Erhaltungsziele, die für das in Frage stehende Natura 2000-Gebiet festgelegt wurden), die Integrität des Gebiets und sein Beitrag zur globalen Kohärenz des Netzes Natura 2000 zu analysieren. Diese Lösungen sollten im Regelfall bereits im Rahmen der laut Artikel 6 Absatz 3 durchzuführenden Verträglichkeitsprüfung bestimmt worden sein. Dazu könnten alternative Standorte (oder ggf. Trassen), andere Größenordnungen oder Entwicklungspläne bzw. alternative Prozesse gehören*“ (KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN Januar 2007: 7).

⁷⁷ Unter Einbeziehung der in den Projekten einbezogenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen.

⁷⁸ Mündl. Aussagen v. Staatssekretär HENNERKES (BMVBS) am 23. November 2006 u. 29. August 2007 gegenüber BUND / WWF; Schreiben v. Bundesumweltminister GABRIEL v. 1. Februar 2007 an Lutz Heilmann (MdB) und Aussage von Bundesverkehrsminister TIEFENSEE 2007 in den Medien..

Das **Projekt einer weiteren Vertiefung der Außenweser** ist überflüssig, da die Hafentreiber von Bremerhaven am Bau des JadeWeserPorts mit wesentlich größeren möglichen Tiefgängen maßgeblich beteiligt sind. Gerade auch weil Bremerhaven – wie prognostiziert - kapazitätsmäßig in einigen Jahren voll ausgelastet sein wird, ist eine größere Fahrwassertiefe zur Kapazitätssteigerung und -auslastung nicht notwendig. Da die weltweit größten Containerschiffe bereits heute nach Bremerhaven verkehren, ist der Nutzen einer weiteren Vertiefung für die regionale Wertschöpfung und den Arbeitsmarkt nur gering und angesichts der Kapazitätsgrenzen allenfalls nur kurzfristig steigerbar. Nutznießer wären einige Reedereien, die flexibler über den jeweiligen Hafenanlauf entscheiden könnten.

Dieses gilt auch für das **Projekt einer weiteren Vertiefung der Tideelbe** auf über 135 km bis nach Hamburg, wovon gemäß aktueller Tiefgangsstatistik der real erreichten Tiefgänge nur wenige Einzelschiffe profitieren würden. Bereits heute verkehren die weltgrößten Containerschiffe nachweislich auch nach Hamburg und nutzen die Tiefgangspotentiale, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht einmal aus. Die seltenen Einzelfälle könnten zur Vermeidung von Wartezeiten im seewärts vorgelagerten Cuxhaven teilentladen (geleichtert) werden. Somit bleiben lediglich die Restriktionen des tideabhängigen Schiffsverkehrs, die bei einem Tidegewässer grundsätzlich hinzunehmen sind und nur unter unverhältnismäßig hohen Kosten (und Risiken) beseitigt werden können. Eine Reduzierung (und möglichst weit gehende Beseitigung) der Tideabhängigkeit ist der eigentliche Grund für die von Reedern und Hafengewirtschaft geforderte weitere Fahrwasservertiefung nach Hamburg.

Bei Transshipmentcontainern, die nach Skandinavien oder in den Ostseeraum weitertransportiert werden, wäre dagegen eine seewärtige Verlagerung verkehrlich sinnvoller als der fortgesetzte Umweg über Hamburg. – Somit ist das Projekt „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ volkswirtschaftlich weder notwendig, noch zweckmäßig (vgl. Kap. 5.5, 5.6 und 7).

Die **alternativen Lösungsmöglichkeiten** zur Minimierung von Umweltbeeinträchtigungen und gleichzeitiger Wahrung der notwendigen verkehrlichen und wirtschaftlichen Anforderungen ohne Schaden für Arbeitsmarkt und Volkswirtschaft lassen sich am besten im Rahmen eines **nationalen Seehafenkonzeptes**⁷⁹ verdeutlichen (vgl. Kap. 7).

4.4 Finanzierungspraxis

4.4.1 Finanzierung Seehafeninfrastruktur - Grundsätzliche Bewertung

Zu einer fachübergreifenden Betrachtung der wesentlichen Entscheidungsgrundlagen für Infrastrukturprojekte im Bereich Seehäfen gehören auch Finanzierungsfragen. Als Bewertungsmaßstab einer nachhaltigen Entwicklung spielt auch die Staatsverschuldung eine wesentliche Rolle (vgl. Kap. 2.2). Eine nachhaltige Entwicklung zeichnet sich dadurch aus, dass die vorhandenen monetären Mittel der öffentlichen Haushalte nicht durch zusätzliche **Schulden zu Lasten nachfolgender Generationen** überzogen werden.

Die Finanzierung notwendiger öffentlicher Infrastrukturen im Verkehrssektor ist eine öffentliche Aufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge: *„Gemeinsame Aufgabe des Bundes und der Küstenländer ist es, in ihren jeweiligen Zuständigkeiten für eine funktionsgerechte infrastrukturelle Ausstattung bzw. Anbindung der deutschen Seehäfen zu sorgen. In der Verantwortung des Bundes liegen auf der Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen und im Rahmen des gesamtwirtschaftlich Vertretbaren nach dem Bundesverkehrswegeplan die*

⁷⁹Ggf. als Teil eines nationalen Hafenkonzepts.

seewärtigen Zufahrten und die Hinterlandanbindungen, die wesentliche Voraussetzung der wirtschaftlichen Tätigkeit der deutschen Seehäfen sind“ (KONFERENZ d. WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSMINISTER bzw. –SENATOREN d. NORDDEUTSCHEN KÜSTENLÄNDER v. 22. Februar 1999).

Öffentliche Infrastruktur wird dabei wie folgt definiert:

„Sie umfasst Investitionen in das Schienennetz sowie Bau und Unterhaltung aller Bestandteile des übrigen für alle Verkehrsnutzer offenen Verkehrswegesystems innerhalb des Hafens und der Verbindungen zum nationalen und internationalen Verkehrsnetz, wie

- *natürliche und künstliche Wasserwege mit der seewärtigen Zufahrt, den Anschlüssen an Binnengewässer sowie die Hafenbecken einschließlich Schleusen, Molen und Verkehrssicherungseinrichtungen,*
- *Straßen und sonstige Verkehrsflächen,*
- *Bahnanlagen, Zugänge zur Schiene,*
- *und damit zusammenhängende Sicherheits-, Flutschutz- und Umweltschutzmaßnahmen einschließlich Baggerung sowie Behandlung und Unterbringung von Baggergut“*

(ebenda).

Die staatlich finanzierten Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind chronisch unterfinanziert⁸⁰, was ihre Realisierung häufig erheblich verzögert. Prioritätensetzungen sind notwendig, aber in der Regel schwierig und unpopulär, da sie nicht selten regionale „Verteilungskämpfe“ auslösen. Zur Unterfinanzierung im Wasserstraßenbereich hatte das BMU am 30. August 2004 „*Eckpunkte Hafenkonzept 2010*“ vorgelegt und auf die Notwendigkeit einer Prioritätensetzung verwiesen. Wie nachfolgend noch aufgezeigt wird, stieß dieses jedoch auf Ablehnung bei der Seehafenverkehrswirtschaft. So resümiert der ZDS in seinem Jahresbericht 2004 zu den von ihm geforderten 17 seehafenbezogenen Infrastrukturprojekten: *„Die Unterfinanzierung beläuft sich also auf 82 Prozent. Der größte Teil der Projekte ist damit stark gefährdet.“* (ZDS 2005: 7) Eine Prioritätensetzung zu Lasten einzelner Projekte aus seinem Forderungskatalog lehnt der ZDS - soweit aus öffentlichen Verlautbarungen bekannt⁸¹ - bis heute jedoch ab.

Hinsichtlich einer Finanzierung der Seehäfen wird häufig auch auf § 1 Abs. 1 Seehafenaufgabengesetz verwiesen: *„Dem Bund oblieg(t)(...) neben den beteiligten Ländern die Vorsorge für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen“.*

Was das konkret bedeutet, ist jedoch nicht weiter definiert. - Reicht es aus, dass die Seehäfen ausreichende Umschlagskapazitäten vorhalten (?) oder müssen sie auch die von Reedern und der Hafenwirtschaft gewünschten Fahrwassertiefen vorhalten?

Die Befürworter weiterer Fahrwasservertiefungen leiten einen (Rechts-) Anspruch aus dem *„Gesetz über den Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921“* ab, lassen hierbei jedoch außer Acht, dass hiernach allenfalls Vertiefungszusagen für einen tideabhängigen Verkehr (auf der Hochwasserwelle) gemacht wurde und ohnehin Anwendbarkeit und Tragweite dieser sehr alten Rechtsvorgabe anzuzweifeln ist (vgl. hierzu GEULEN 8. Dezember 2004).

Bei den Seehäfen und ihre Infrastrukturen bestehen grundsätzlich folgende Zuständigkeiten:

⁸⁰ So beispielsweise auch Bundeskanzlerin A. MERKEL in ihrer Rede am 26. Mai 2008 anlässlich der BDI-Infrastrukturkonferenz *„Netzindustrien im 21. Jahrhundert – Lebensqualität, Sicherheit, Wohlstand“*: *„Spätestens seit den 90er Jahren ist der Bundesverkehrswegeplan unterfinanziert“* (www.bundesregierung.de/Content/DE/Rede/2008/05/2008-05-26-merkel-bdi.html), Einsicht 22.12.2008)

⁸¹ Vgl. hierzu die Jahresberichte, Pressemitteilungen und Äußerungen auf Veranstaltungen von Vertretern des ZDS (www.zds-seehaefen.de).

- Der Bund ist für die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der Seehäfen gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003 zuständig.
- Die jeweiligen Küstenländer sind für die unmittelbar hafenbezogene Infrastruktur wie Schleusen, Molen, Straßen, Bahnanlagen, Baggergut, Kaimauern sowie die Geländebereitstellung innerhalb des Hafens zuständig.
- Die jeweiligen Nutzer der Seehäfen sorgen für die Suprastruktur (Bau, Unterhaltung, Finanzierung und Betrieb der Hochbauten, Flächenbefestigungen, Kräne) (vgl. DANNEMANN 2005: 32,33).

Die spezielle (terminalbezogene) Infrastruktur „umfasst die Bereitstellung, insbesondere

- *baureifen Geländes in der erforderlichen Höhenlage einschließlich Grobplanung,*
- *von Kaimauern als integrierende Bestandteile des Geländes.*

Auch diese Investitionen sind Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge analog zur Bereitstellung von erschlossenen Gewerbeflächen außerhalb von Häfen, unbeschadet des Umstandes, dass die Nutzer für die Nutzung von Flächen und Kaimauern angemessene Entgelte zu zahlen haben“ (ebenda).

Was „**angemessene Entgelte**“ sind, wird dabei allerdings offen gelassen. Über das was angemessen ist, gibt es höchst unterschiedliche Meinungen, wie die folgende Darstellung des HAMBURGER ABENDBLATTs widerspiegelt: *„Hafengeld, Kaimauermieten, Pachten - die Hamburger Hafenverwaltung HPA (Hamburg Port Authority) dreht kräftig an der Preisschraube. Doch die höheren Kosten stoßen bei vielen Betrieben auf Unmut. Hinter den Kulissen ist daher jetzt ein Streit zwischen HPA und der DB-Güterbahntochter Railion eskaliert. In einem Brief an Wirtschaftssenator Uldall (CDU) droht der Railion-Vorstand mit einer `Verstopfung` der Containerterminals. Hintergrund ist ein neues Preissystem fürs stadteigene Hafennetz, das immerhin 330 Kilometer umfasst. Seit 1. Januar kosten leere Waggons erstmals Geld, wenn sie dort stehen“ (HAMBURGER ABENDBLATT 12. Januar 2008).*

Um angebliche Mehrkosten von 4,4 Millionen Euro/Jahr doch noch abzuwenden, schreckt die RAILION AG, die 75 Prozent des Güterverkehrs im Hafen abwickelt, laut Darstellung des ABENDBLATTES sogar vor Erpressungsversuchen nicht zurück: *„Sollte das Preissystem nicht geändert werden, werde Railion keine leeren Containertragwagen mehr dem Hafen zuführen. `Innerhalb kurzer Zeit wird dies zu einer Verstopfung der Seehafenumschlagbetriebe führen`, heißt es in dem Schreiben wörtlich“ (ebenda).*

Bei der heute zunehmend ausschließlich **privatwirtschaftlichen Nutzung terminalbezogener Infrastruktur** sind Entgelte nach Auffassung des Autors dieser Studie erst dann angemessen, wenn sie eine **Refinanzierung der öffentlichen (Vor)Leistungen** erbringen. Ansonsten würden die Schuldenlasten öffentlicher Haushalte weiter steigen und zu weiteren Belastungen nachfolgender Generationen führen. Das widerspricht den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung.

Hafenmieten mit vier Euro pro Quadratmeter und Jahr im Hamburger Hafen gelten beispielsweise als *„spottbillig: Ein Gewerbegrundstück im hafennahen Rothenburgsort kostet dagegen laut Maklerfirma Engel & Völkers etwa 1,5 Euro pro Quadratmeter - pro Monat! Und genau das ist der Punkt, warum die HPA derzeit oft im Kreuzfeuer ist. Gründungsauftrag bei ihrem Übergang vom Amt für Strom- und Hafenbau in eine Körperschaft öffentlichen Rechts im Oktober 2005 war die Maßgabe, künftig wirtschaftlich zu arbeiten. Also mehr Dienstleister als Wirtschaftsförderer zu sein“ (HAMBURGER ABENDBLATT 12. Januar 2008).* Aufgrund der in Hamburg geplanten Investitionen von 2,9 Milliarden Euro bis 2015 wird es schwer werden, auf diese Weise eine Kostendeckung zu erreichen.

Der Bund beteiligt sich an den Hafenlasten der norddeutschen Küstenländer im Rahmen des Bund-Länder-Finanzausgleiches. In der aktuellen Förderperiode 2005-2019 werden vom Bund folgende jährlichen Transferleistungen als etwa 10 %-ige Abgeltung als vertikaler Zuschuss des Bundes (Art. 104 a Abs. 4 Grundgesetz) für Infrastrukturinvestitionen wie den Bau oder Ausbau von Hafenanlagen, von Verkehrswegen und öffentlichen Verkehrsflächen geleistet:

- Bremen 10,7 Mio. Euro
 - Hamburg 21,0 Mio. Euro
 - Mecklenburg-Vorpommern 2,6 Mio. Euro
 - Niedersachsen 2,0 Mio. Euro
 - Schleswig-Holstein 2,0 Mio. Euro
- (vgl. DANNEMANN 2005: 40).

Aufgrund des fortschreitenden Strukturwandels in unseren Seehäfen hinsichtlich der Umschlagsarten (Containerisierungsgrad) und Nutzungsformen (zunehmende Rolle privater Umschlagsunternehmen wie EUROGATE) ist eine fortgesetzte öffentliche Finanzierung der Hafeninfrastuktur durch Steuergelder zu hinterfragen.

4.4.2 Hafenausgaben des Landes Hamburg

Das **Land Hamburg** will innerhalb weniger Jahre 746 Millionen Euro (2005-2009) in den Ausbau seines Hafens investieren (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG 1. Februar 2005), bis 2015 sogar 2,25 Milliarden Euro (DVZ.de, 3. Januar 2007). - Zu den Maßnahmen im Einzelnen vgl. Kap. 3.2.2). Um die notwendigen Finanzmittel für den Hafenausbau aufbringen zu können, wurde die HHLA am 2. November 2007 an die Börse gebracht. Diese Teilprivatisierung hat der Hansestadt rd. eine Milliarde. Euro eingebracht. Diese Summe soll größtenteils in den Ausbau hafenbezogener Infrastrukturen fließen.

Hamburg macht im Zuge des **Länderfinanzausgleichs Seehafendefizite** von **über 20 Mio. Euro jährlich** als „*Nettohafenlasten*“: (Differenzen zwischen den hafenbezogenen Ausgaben und Einnahmen) geltend (vgl. BREMER SENATOR FÜR FINANZEN 2002).

Hamburgs Kostenanteil am geplanten Ausbau der seewärtigen Hafenzufahrt wird bisher mit **102,5 Mio. €** beziffert (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG SENAT, 9. Oktober 2007: 9), die zu erwartenden Kostensteigerungen noch nicht berücksichtigt:
Die letzte Vertiefung von Unter- und Außenelbe 1999 hat im Bereich des Hamburger Hafens bis heute zu einer Vervielfachung der Kosten der Unterhaltungsbaggerungen geführt: *„Während im Hafen einschl. Bundeswasserstraße (Delegationsstrecke) bis 1999 Unterhaltungsbaggerungen im Umfang von relativ konstant 2 bis 3 Mio. Euro p. a. erforderlich waren, sind diese Mengen seit dem Jahr 2000 bis 2004 auf rd. 9 Mio. Euro gestiegen. Im Jahr 2005 war es deshalb bereits erforderlich, mit kurzfristigen Maßnahmen die notwendigen Mindesttiefen sicher zu stellen und Mittel unverzüglich nachzufordern (s. Drucksache 18/2847 vom 13. September 2005). Mit dem Land Schleswig-Holstein ist zur Vermeidung des tidal-pumping-Effekts vereinbart worden, jährlich 1,5 Mio. m³ Sedimentablagerungen in die Nordsee umzulagern. Die Notwendigkeit, zukünftig Anteile des Gesamtaufkommens der Sedimentation nicht mehr innerhalb der Elbe umzulagern, sondern in die Nordsee zu verbringen, führt zu einem Anstieg der jährlichen Kosten der Baggergutunterbringung auf ca. 46,2 Mio. Euro“* (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG SENAT, 20. Dezember 2005, S. 6). Stärker mit Schadstoffen belasteter Hafenschlick wird weiterhin kostspielig an Land deponiert wobei auch hier die Flächen in Hamburg knapp

werden. - Eine weitere Fahrwasservertiefung würde voraussichtlich zu einer weiteren deutlichen **Erhöhung** der **Unterhaltungsbaggerungen** führen, die allein im Hamburger Bereich nach Schätzungen des Autors auf 60-80 Mio. Euro jährliche Kosten ansteigen könnten (so auch UMWELTSTIFTUNG WWF 2006: 21f).

4.4.3 Hafenausgaben des Landes Bremen

Für die Bremischen Häfen sind hohe **hafenbezogene Defizite** belegt. „Die Freie Hansestadt Bremen hat im Durchschnitt der Jahre 1997 bis 1999 jährlich rund 108 Millionen Euro an Nettohafenlasten aufbringen müssen. Dabei sind also die hafenabhängigen Einnahmen bereits gegen gerechnet“ (BREMER SENATOR FÜR FINANZEN 2002 u. a.). Für den Zeitraum von 2005 bis 2009 gibt der ehemalige Bremer Finanzstaatsrat DANNEMANN jährliche Hafenlasten von 123,4 Mio. € an, von denen Bremen mit 112,7 Mio. € 91,3% zu tragen hat (a. a. O., S. 6).

Laut Mitteilung des Bremer Senats vom 16. Januar 2007 betragen die **öffentlichen Hafeninvestitionen** von 1995 bis 2006 insgesamt 913,457 Mio. Euro, davon 192,457 Mio. Euro allein in 2006. Die privaten Hafeninvestitionen werden für den gleichen Zeitraum mit 450 Mio. Euro für Bremerhaven angegeben. Für den Zeitraum 2007 bis 2012 will die Hafenvirtschaft dort noch einmal 410 Mio. Euro investieren, wobei die Schwerpunkte im Ausbau des neuen CT IV liegen (BREMISCHE BÜRGERSCHAFT, 16. Januar 2007, S. 3).

Tabelle 23: Hafenlasten in Bremen

Zusammengefasste Darstellung in Tsd. €	Ist 2000	Ist 2002	Ist 2004	Anschlag 2005	Planung 2006	Planung 2007	Planung 2008
Einnahmen gesamt			1.163	1.080	1.085	1.098	1.114
Ausgaben gesamt (Hafenlasten –brutto-)			100.860	108.303	121.815	118.181	134.707
Hafenlasten –netto-	89.279	107.020	99.693	107.224	120.730	117.083	133.593
Abzüglich Erstattungen:							
Hafenlasten Abgeltungen durch den Bund	-46.016	-46.016	-46.016	0	0	0	0
Finanzhilfen des Bundes für Seehäfen	0	0	0	-10.737	-10.737	-10.737	-10.737
Hafenlasten abzüglich Erstattungen	43.263	61.004	53.677	96.487	109.993	106.346	122.856
Anteil der Erstattungen an Hafenlasten	51,5%	42,9%	46,2%	10,0%	8,9%	9,2%	8,0%

(gekürzt gem. BREMER BÜRGERSCHAFT 2006, Drs.16/1059⁸²)

Auch wenn das Land Bremen mit mindestens 90 Millionen Euro (NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR 2004) nur einen kleinen Teil der Finanzierungskosten des JadeWeserPorts zu tragen hat, so ist es finanziell bereits sehr stark mit seinen landeseigenen Projekten belastet. Die für den Bau des CT IV seinerzeit veranschlagten 500 Millionen Euro sind nur ein Teil der insgesamt in Bremen innerhalb von

⁸² Unter Bezug auf: Gutachten „Finanzverfassung und Aufgabenrestriktionen von Ländern unter besonderer Berücksichtigung der Haushaltsnotlage der Freien Hansestadt Bremen“, RENZSCH,W: Otto- von- Guericke Universität Magdeburg, S. 80 und 81.

10 Jahren vorgesehenen Hafeninvestitionen in Höhe von 800 Mio. Euro (vgl. BREMEN KEYPORTS MARKETING 2006: 8). Hinzu kommen über 200 Mio. € für den Neubau der Kaiserschleuse.

Tabelle 24: Zusammensetzung der bremischen Hafencosten

Nettoausgaben	Ist 2004	Planung 2009
	in Mio. Euro	
Konsumtiv*	49,6	46,0
Investiv	50,1	86,8**
Hafencosten	99,7	132,8

Quelle: Senator für Finanzen

** darin enthalten Kapitaldienstfinanzierungen für:

▪ Fischereihafenschleuse	7,6
▪ CT III	13,4
▪ CT IIIa	5,2
▪ CT IV	16,8
▪ Baggergutentsorgung	5,0
▪ Schleuse Oslebshausen	0,7
▪ umgestalteter Osthafen	1,4
▪ zusammen	50,1

(DANNEMANN 6. Oktober 2006: 4).

Zunehmend kostspielig wird für Bremen auch der hafenbezogene Anteil zur Herstellung immer größerer Fahrwassertiefen- und Breiten: Allein der Bau der hafenbezogenen Wendestelle hat rd. 30 Mio. € gekostet. Als jährliche Unterhaltungskosten für den Hafen und seine Fahrwasserverhältnisse wird vom Bremer Bürgermeister ein Aufwand von 100 Mio. € angegeben (BÖHRNSEN, 18. Februar 2007).

4.4.4 Finanzierung JadeWeserPort

In seiner „Standortanalyse Tiefwasserhafen Deutsche Bucht“ empfiehlt die Unternehmensberatung ROLAND BERGER: „Die öffentliche Finanzierung von Hafeninfrastruktur birgt das Risiko, dass die Kostendegression von Großcontainerschiffen teilweise auf Kosten des Steuerzahlers finanziert wird (...) Angesichts des bestehenden Finanzierungssystems in Deutschland, bei dem die Kosten für die Hafeninfrastruktur in wesentlichen Teilen durch die öffentliche Hand getragen werden, führt dies zu einer Renditeoptimierung privater Unternehmen zu Lasten der öffentlichen Hand (...) Die absehbaren Infrastrukturkosten für einen Tiefwasserhafen zeigen, dass eine alleinige Finanzierung aus öffentlichen Kassen nicht vertretbar ist, insbesondere angesichts der nur geringen absehbaren regionalwirtschaftlichen Effekte. Deshalb schlägt Roland Berger ein weitgehend privates Finanzierungskonzept vor.“ (ROLAND BERGER & PARTNER 2000, S.8).

Diese Empfehlung, die Wirtschaft maßgeblich an den Baukosten des JadeWeserPorts zu beteiligen, wurde immerhin von den norddeutschen Regierungschefs GABRIEL, SCHERF und RUNDE in ihrer Vereinbarung zum Bau vom 21. März 2001 aufgegriffen: „Die Regierungschefs der drei Länder sind sich darin einig, dass Entwicklung und Betrieb des Tiefwasserhafens nur mit maßgeblicher Beteiligung privater Investoren zur Reduzierung der öffentlichen Investitionen auf ein Minimum und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien erfolgen kann. Dies betrifft sowohl die private Finanzierung der Infrastruktur für die 4 Liegeplätze in der ersten Ausbaustufe mit mindestens 50 % - als auch die Finanzierung der

kompletten Suprastruktur und des Terminalbetriebes selbst. Dieser Tiefwasserhafen soll von der norddeutschen Hafenwirtschaft - niedersächsischen, bremischen und Hamburger Hafenunternehmen - gemeinsam betrieben werden.“

Diese **Festlegung einer mindestens 50%igen finanziellen Beteiligung der Wirtschaft** wurde auch im „Gesellschaftsvertrag der Jade Weser Port-Entwicklungsgesellschaft mbH“ übernommen. Welchen kurzen Bestand diese Festlegung dennoch hatte, wurde schon sehr bald deutlich: Eine private Beteiligung an der Errichtung der Kaianlagen des JadeWeserPorts wurde von der Wirtschaft abgelehnt. Schon frühzeitig wurde von führenden Vertretern des europäischen Marktführers EUROGATE mitgeteilt, den zukünftigen JadeWeserPort betreiben zu wollen. Dabei kritisierte ADEN, Chef der BLG, die sich 1999 mit der Hamburger EUROKAI als EUROGATE zusammengeschlossen hat, die ursprüngliche Forderung Niedersachsens, der Terminalbetreiber solle sich an den Infrastrukturkosten in Höhe von rund 160 Mio. Euro zur Hälfte beteiligen: *„Diese Forderung erschwert das Ganze. Wir sollen schließlich schon Pacht und die Suprastruktur bezahlen“* (www.welt.de, 28. Januar 2002). - Bemerkenswert ist, dass es zu diesem Zeitpunkt noch nicht einmal eine öffentliche Ausschreibung über den zukünftigen Betreiber des JadeWeserPorts gab, diese jedoch (u. a. europarechtlich) notwendig war und erst wesentlich später erfolgte.

Offensichtlich haben solche ablehnende Stimmen aus der Hafenwirtschaft gegenüber einer maßgeblichen Mitfinanzierung der Ausbaurkosten dazu geführt, dass der oben zitierte Beschluss der drei Regierungschefs zum Bau des JadeWeserPorts auf Kosten des Steuerzahlers fallengelassen wurde. Die zum Bau des JadeWeserPorts notwendigen Planungskosten von mindestens 11 Mio. Euro und die für den Bau in Höhe von insgesamt etwa **700 Mio. Euro** werden stattdessen über notwendige Kreditaufnahmen in die ausnahmslos stark überschuldeten öffentlichen Haushalte von Niedersachsen, Bremen und Wilhelmshaven eingestellt. Somit addieren sich die öffentlichen Ausgaben für den JadeWeserPort unter Einbeziehung der Zinslasten langfristig auf schätzungsweise **1,5 bis 2 Milliarden Euro**. Die beiden Bundesländer Niedersachsen und Bremen, die glaubhaft machen wollen, dieses solide finanzieren zu können, gehören zu den kapitalschwächsten der Republik. Die Behauptung, die Kosten würden langfristig über die Einnahmen gedeckt, erscheint aufgrund bisheriger Erfahrungen unglaubwürdig: So lag die Refinanzierungsquote der seehafenbezogenen Ausgaben in Niedersachsen – soweit bekannt - bei nur 30-33 % (vgl. PROGTRANS & PROGROS Juni 2006: 78), was ein weiteres Indiz für eine viel zu geringe Wirtschaftlichkeit öffentlicher Hafeninvestitionen ist.

Der designierte Hauptbetreiber⁸³ des JadeWeserPorts, der größte europäische Umschlagsbetrieb EUROGATE trägt lediglich die Kosten seiner Suprastruktur wie Containerbrücken und Gebäude. Auch wenn die Politik die von Betreiberseitig vorgesehene Investitionssumme in Höhe von 300-350 Mio. Euro als Erfolg darstellt, so sollten diese notwendigen Mindestinvestitionen bei exklusiver Alleinnutzung des von der öffentlichen Hand finanzierten Containerterminals eine Selbstverständlichkeit sein. Ob die für die Hafennutzung vom Betreiber erhobenen Gebühren zur Refinanzierung angemessen sein werden, ist mangels Offenlegung der Betreiberkonzessionen nicht bekannt, erscheint jedoch gemäß der bisherigen Erfahrungen mit dem großen Defizit bei der Refinanzierung (NIEDERS: MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT; TECHNOLOGIE UND VERKEHR 1995: 62f) fragwürdig zu sein. Auch REISE (2004: 197) sieht in der Finanzierung des JadeWeserPorts durch die öffentliche Hand erhebliche Risiken.

JadeWeserPort Geschäftsführer WERNER rechnete bereits Ende 2005 *„mit einer Kostensteigerung beim Bau des Terminals mit rund 70-80 Millionen Euro“* (WILHELMSHAVENER ZEITUNG, 28.12.2005). Kurz nach Auftragsvergabe an die Firma

⁸³ Nach öffentlicher Ausschreibung zum Betreiben des JadeWeserPorts erhielt EUROGATE den Zuschlag und machte dann die weltgrößte Reederei MAERSK mit Sitz in Dänemark zum Partner.

BUNTE wurde das Land Niedersachsen bereits mit Nachforderungen in Höhe von 60 Mio. € für gestiegene Stahlpreise infolge des verzögerten Baubeginns konfrontiert. Aufgrund dessen und weiteren zu erwartenden Preissteigerungen ist fraglich, ob die hier geschätzten Baukosten in Höhe von 700 Mio. € für die erste Ausbaustufe des JadeWeserPorts ausreichen werden.

4.4.5 Finanzausgaben für die Bundeswasserstraßen Weser, Elbe und Jade

Für die geplante **Vertiefung von Unter- und Außenelbe** werden laut Aussage des Hamburger Wirtschaftssenators GEDASCHKO gemäß einer Meldung der HANNOVERSCHEN ALLGEMEINEN ZEITUNG vom 29. November 2008 mittlerweile **400 Millionen Euro** benötigt. Bisher waren nur 350,7 Mio. Euro eingeplant worden, wovon der Bund gemäß aktuellem Finanzierungsplan mit 250 Mio. Euro den größten Anteil beisteuern wollte (BMVBS, 24.10.2006).

Tabelle 25: Öffentliche Ausgaben für die drei zukünftigen großen Containerhäfen
(eigene Zusammenstellung / Abschätzung)

Maßnahmen	Kurzfristige (Bau-)Kosten bis etwa 2010	Langfristige Gesamtkosten mit Zins und Tilgung etwa ⁸⁴
JadeWeser Port	700 Mio. Euro	1,5 – 2 Mrd. Euro
Unterhaltungskosten seewärtige Zufahrt	ca. 7-8 Mio. Euro jährlich 35-40 Mio. Euro (5 Jahre)	210-240 Mio. Euro (aus laufenden Haushaltsmitteln)
Aktuelle Hafenausbaukosten Bremische Häfen (10 Jahre) (davon CT IV)	800 Mio. Euro (500 Mio. Euro)	1,5 – 2 Mrd. Euro (1 Mrd. Euro)
Aktuelle Hafenausbaukosten Hamburg - bis 2009 - bis 2012	746 Mio. Euro 2.250 Mio. Euro	1,5 – 2 Mrd. Euro 4,4 – 6 Mrd. Euro
Vertiefung von Unter- und Außenelbe	350 Mio. Euro	800-900 Mio. Euro
Unterhaltungskosten HH Hafen u. seewärtige Zufahrt	90-100 Mio. Euro jährlich ⁸⁶ 450-500 Mio. Euro (5 Jahre)	2,7- 3 Mrd. Euro (aus laufenden Haushaltsmitteln)
Vertiefung von Unter- und Außenweser	ca. 50 Mio. Euro	120-140 Mio. Euro
Unterhaltungskosten Bremische Häfen u. seewärtige Zufahrten	13-15 Mio. Euro 65 -75 Mio. Euro (5 Jahre)	390- 450 Mio. Euro
Kosten insgesamt:	3,010 – 3,075 Mrd. Euro	11,62 – 14,73 Mrd. Euro⁸⁷

Hinzu kommen die laufenden **Unterhaltungskosten**, die allein für die seewärtige Bundeswasserstraße Elbe bis Hamburg laut UMWELTSTIFTUNG WWF (2006: 13) von der WSD Nord mit zuletzt **64,3 Mio. Euro jährlich** angegeben wurden. Davon wurden in den

⁸⁴ Unter Annahme notwendiger Kreditaufnahmen unter marktüblichen Zinsen mit üblicher 30 jähriger Tilgung. Bei den angenommenen Unterhaltungskosten wird im Jaderevier unverändert der Durchschnittswert der letzten Jahre angesetzt, im Elbrevier und Weserrevier als Folge der Vertiefung jeweils ein Aufschlag von 10-20% angenommen (Schätzungen in Anlehnung an UMWELTSTIFTUNG WWF, November 2006).

⁸⁵ Zeitraum: 30 Jahre

⁸⁶ Schätzungen auf Basis der HPA und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

⁸⁷ Hierbei konnten noch nicht projektierte, jedoch absehbare Hafenausbaukosten nach 2010 noch nicht berücksichtigt werden. Unter Einbeziehung weiterer Hafenausbauten würde sich diese Kostenschätzung noch wesentlich erhöhen.

letzten 10 Jahren jährlich durchschnittlich 16,05 Millionen Euro für Unterhaltungsbaggerungen in diesem Fahrwasserbereich vom Bund aufgewendet (a. a. O.).

Die kostenmäßigen Aufwendungen der geplanten **Vertiefung der Außenweser** werden aktuell mit **28,3 Mio. €** angegeben. Hinzu kommt, dass die **Unterweser** parallel bis nach Bremen für **18,5 Mio. €** vertieft werden soll. Für die laufende Unterhaltung der Bundeswasserstraße Weser wurden gemäß WSD Nordwest im Bereich der Außenweser bis Bremerhaven zuletzt jährlich 26,2 Mio. € und für die Unterweser bis Bremen zusätzlich jährlich 30,2 Mio. € ausgegeben. Hiervon wurden in den letzten 10 Jahren durchschnittlich knapp 7 Mio. € jährlich für Unterhaltungsbaggerungen im Bereich Unter- und Außenweser benötigt (a. a. O.).

Für das Jaderevier nach Wilhelmshaven lagen die jährlichen Aufwendungen der Bundeswasserstraßenverwaltung zuletzt bei 30,2 Mio. Euro, wovon durchschnittlich etwa 7,5 Mio. € auf die jährlichen Unterhaltungsbaggerungen der letzten 10 Jahre entfielen (a. a. O.).

4.4.6 Nutzen-Kosten-Untersuchungen

Bei großen Verkehrsinfrastruktur-Maßnahmen wie den umstrittenen **Fahrwasservertiefungen** von Weser und Elbe sind **Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU)** erforderlich, die seit vielen Jahren anscheinend immer vom Gutachter PLANCO CONSULTING erstellt wurden. Offensichtlich gibt es hier keine öffentlichen Ausschreibungen, obwohl dieses durch das Haushaltsrecht vermutlich vorgegeben ist. Damit gibt es auch keine Konkurrenten bzw. abweichende NKU. Das Problem dieser Exklusivvergaben an die Firma PLANCO ist, dass die hierfür verwendeten Methoden sich weder einer allgemeinen öffentlichen Fachdiskussion zu stellen haben, noch dass diese durch unabhängige Dritte kritisch überprüft werden. Die von PLANCO ermittelten Kosten-Nutzen-Relationen sind in der Regel für die Auftraggeber sehr positiv, was der (politischen) Durchsetzbarkeit der Projekte und ihrer Finanzierung zugute kommt.

Auf die bereits erwähnte kritische Studie der UMWELTSTIFTUNG WWF (2006) zu den Kosten, der Finanzierung und dem fragwürdigen Nutzen der bis Hamburg und Bremen bzw. Bremerhaven geplanten Fahrwasservertiefungen wird von der HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT in einer Stellungnahme vom 22.11.2006 lediglich angemerkt: *„Bereits in 2003 wurde für die geplante Fahrrinnenanpassung eine umfangreiche Nutzen-Kosten-Untersuchung erstellt. Diese hat gezeigt, dass der Fahrrinenausbau eine hohe volkswirtschaftliche Rentabilität aufweist. Die für die Umsetzung des Vorhabens veranschlagten Mittel sind also gut angelegtes Geld für die wirtschaftliche Zukunftssicherung ganz Norddeutschlands. Von ihr profitieren nicht nur Reeder und Hafengewirtschaft, wie der WWF behauptet, sondern die gesamte Gesellschaft. Denn mehr als 150.000 Arbeitsplätze die allein in der Hamburger Metropolregion vom Hafengeschehen abhängen, werden so gesichert“* (HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT 22.11.2006).

In einer Studie von DEECKE (ehem. TU Hamburg Harburg) im Auftrag von BUND und UMWELTSTIFTUNG WWF kam dieser hinsichtlich der NKU von PLANCO CONSULTING aus 1991 zu den letzten Fahrwasservertiefungen von Weser und Elbe zu folgendem Ergebnis: *„Als Fazit kann festgehalten werden, dass die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die Vertiefungsmaßnahmen an Außenweser und Unterelbe nicht geeignet sind, den volkswirtschaftlichen Nutzen der größeren Containerschiffe nachzuweisen“* (DEECKE 1998: 33).

Laut DEECKE wurde von PLANCO „kein nennenswerter volkswirtschaftlicher Nutzen der Großcontainerschiffe“ nachgewiesen (ebenda). – Angemessene Konsequenzen aus dieser berechtigten und seinerzeit veröffentlichten Kritik hat es – wie die neue NKU aus 2004 zum erneut geplanten Fahrrinnenausbau zeigen – offensichtlich weder bei PLANCO, noch dessen Auftraggebern, den Trägern des Vorhabens, gegeben:

Anfang 2004 stellte PLANCO in seiner **NKU zur aktuell geplanten Vertiefung von Unter- und Außenelbe** einen bis zu 13fachen Nutzen heraus, allerdings nur bei isolierter projektbezogener Betrachtung. Anstelle eines für Verkehrsinvestitionen des Bundes grundsätzlich notwendigen **gesamtwirtschaftlichen** Maßstabs erfolgte lediglich eine vorwiegend regionalwirtschaftliche Betrachtung. - Bei gleichzeitiger Annahme einer Realisierung des geplanten JadeWeserPorts geht der von PLANCO ermittelte Nutzen auf 4,3 zurück. Eine Betrachtung der sich aufdrängenden Alternativ-Variante eines Containerterminals in Cuxhaven und einer auf mehr Kooperation setzende Seehafenkonzeption wurde dagegen nicht vorgenommen, was als großes Versäumnis anzusehen ist.

Die ebenso wie die NKU zu den geplanten „Fahrrinnenanpassungen“ von Außen- bzw. Unterweser überraschend positiven Nutzenergebnisse von PLANCO wurden bis heute nicht revidiert, obwohl Untersuchungsmethodik wie auch Ergebnis wiederholt auf Kritik gestoßen sind: So haben beispielsweise Gutachter von PROGTRANS & PROGROS in einer Studie zur Nachhaltigen Seehafenentwicklung im Auftrag des BMU deutliche Kritik an den NKU von PLANCO zu den aktuell geplanten Fahrwasservertiefungen von Weser und Elbe geübt:

„Auch wenn bei der Erarbeitung des Verkehrsmengengerüsts Interdependenzen zwischen einzelnen Projekten berücksichtigt werden, so bleibt die gesamtwirtschaftliche Bewertung doch eine Einzelprojektbewertung. Würden beispielsweise die CO₂ –Emissionen aller Ausbaumaßnahmen im Hinterland der Seehäfen in ihrer Gesamtheit betrachtet, so müsste festgestellt werden, dass die Emissionsbilanz weit ungünstiger als bei den Einzelprojektbewertungen ausfallen und den Klimaschutzziele der Bundesregierung entgegenstehen würde. In diesem Zusammenhang weist auch PLANCO in seinen Machbarkeitsstudien für die beiden Vertiefungsprojekte Unter- und Außenelbe sowie Außenweser (2003 und 2004) auf einen zentralen Schwachpunkt der Nutzen-Kosten-Untersuchungen, nämlich dass es sich um Maßnahmenbewertungen im Hinblick auf die einzelnen Häfen handelt und nicht um die Bewertung der Investitionsmaßnahmen im Kontext eines Gesamthafenkonzepts.

Insbesondere im Hinblick auf die Bewertung hochkomplexer Wasserstraßen-Vertiefungsprojekte mit weit reichenden Folgen weist das BVWP Bewertungsverfahren erhebliche Defizite auf. (...) Die Einsparung an CO₂-Emissionen wurde mit einem monetären Satz von 205 EUR je t CO₂ bewertet. Dieser Satz entspricht zwar der EWS, aber nicht mehr neueren Untersuchungen, die sich mit den Vermeidungskosten an der Erreichung des Kyoto-Ziels orientieren. Hier wird von einem Wert zwischen 19 und 20 EUR pro vermiedener t CO₂ ausgegangen. Der Wert von 20 EUR/t CO₂ ist auch mit den Marktpreisen für eine t CO₂ (8,60 bis 40 EUR) im Zusammenhang mit dem Emissionshandel kompatibel. Der Nutzen wird hier um den Faktor 10 zu hoch angesetzt“ (Prograns/Prognos 2006: 132).

Aktuell geht PLANCO bei der monetären Bewertung von Umweltschäden selbst nur noch von 70 € je Tonne CO₂ aus (PLANCO CONSULTING & BfG, November 2007: 18) und folgt dabei einer Empfehlung des Umweltbundesamtes. Allein diese veränderte Annahme reduziert den in der NKU zur geplanten Vertiefung von Unter- und Außenelbe im Januar 2004 dargestellten Nutzen um fast zwei Drittel.

Bei den in der NKU gleichzeitig viel zu niedrig angesetzten Unterhaltungskosten kommen die Gutachter von PROGTRANS & PROGROS zu dem Ergebnis, dass „unter Berücksichtigung o.

g. Aspekte das Nutzen-Kosten-Verhältnis weit ungünstiger aussehen würde und es fraglich wäre, ob die Projekte noch in den vordringlichen Bedarf fallen würden“ (a. a. O.: 133).

Durch die zumindest seit Ende 2007 - ohne „*Fahrrinnenanpassung*“ – bereits weitgehend vermiedenen doppelten Hafenanläufe in der Nordrange fällt eine weitere Nutzenkomponente der NKU in Höhe von 469,7 Mio. Euro weg. Die seinerzeit von PLANCO zugrunde gelegten Baukosten der geplanten Vertiefung von Unter- und Außenelbe haben sich nach neuesten Kostenschätzungen - wie bereits dargestellt - längst mehr als verdoppelt. - Bei der offensichtlich notwendigen **Aktualisierung** bzw. **Korrektur** der von PLANCO in der NKU getroffenen Annahmen (vgl. FELDT 30. April 2007: 4-15) wäre dem Projekt mittlerweile anstelle der von PLANCO seinerzeit festgestellten hohen Profitabilität voraussichtlich eine **Unwirtschaftlichkeit** zu bescheinigen.

Wie angesichts dessen von Vertretern der Bundesregierung immer wieder behauptet wurde, die von Hamburg geforderte „*Fahrrinnenanpassung*“ weise gemäß der NKU von PLANCO „*eine hohe volkswirtschaftliche Rentabilität*“ auf, ist sachgemäß somit nicht mehr nachvollziehbar (vgl. BT-Drs. 16/3943 sowie Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN zur „*wirtschaftlichen Notwendigkeit der geplanten Vertiefung von Unter- und Außenelbe*“ vom 16. April 2007, S. 1 u. 9f.). Demgegenüber gebe es „*keine neuen Erkenntnisse*“ schrieb die Parlamentarische Staatssekretärin ROTH beim BMVBS am 11. September 2007 an den Grünen Bundestagsabgeordneten STEENBLOCK. Wortgleich antwortete später der Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung TÖRKEL in seinem Schreiben im Auftrag von Minister TIEFENSEE vom 23. November 2007 an RADEMACHER vom „*Regionalen Bündnis gegen Elbvertiefung*“.

Obwohl wesentliche neue Erkenntnisse wie z. B. auch eine nahezu Verdoppelung der haushaltsmäßig budgetierten Baukosten vorhanden sind, die faktisch zu einer deutlichen Verschlechterung des von PLANCO seinerzeit ermittelten Nutzens führen, wurden dieses von verantwortlicher Seite im BMVBS somit bisher bestritten.

Wie angesichts der von Bremen und Hamburg im Zuge des Länderfinanzausgleichs eingeräumten hohen **Seehafendefizite** (s. o.) das vor Entscheidungen kostspieliger Hafeninfrastrukturmaßnahmen gutachtlich beauftragte PLANCO Consulting immer wieder einen hohen Nutzen bescheinigte (Beispiele: Containerterminal IV in Bremerhaven, Fahrwasservertiefungen nach Bremen, Bremerhaven und Hamburg), ist nicht nachvollziehbar. Ebenso wenig nachvollziehbar sind einige von PLANCO hierfür zugrunde gelegte Annahmen, (vgl. hierzu weitergehend FELDT 30. April 2007: 4 – 15).

5. Grundlagen einer nationalen Seehafenkonzeption

5.1 Ziele und Anforderungen

Ziel einer nachhaltigen Seehafenentwicklung ist, bei möglichst effektivem und sparsamem Einsatz finanzieller und umweltbezogener Ressourcen einen möglichst großen Nutzen zu erzielen. Eine Belastung nachfolgender Generationen ist dabei zu vermeiden. Die Wirtschaft erwartet einen möglichst reibungslosen Warenverkehr im Export wie im Import mit ausreichenden Kapazitäten, der Steuerzahler eine sparsame Mittelverwendung, die Umwelt einen möglichst geringen Ressourcenverbrauch und so wenig Beeinträchtigungen wie möglich.

„Eine wichtige Zielvorgabe für die Seehafenkonzeption besteht darin, das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen als Schnittstelle des globalen Gütertransportes zu stärken, mit den Zielen der Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen. Das bedeutet, dass ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Ziele gleichgewichtig zu betrachten sind. Durch die Koordinierung der Anstrengungen aller Beteiligten müssen Lösungen gefunden werden, die den betroffenen Umweltbelangen Rechnung tragen, den Anliegen der betroffenen Bevölkerung gerecht werden und gleichzeitig eine möglichst hohe gesamtwirtschaftliche Effizienz gewährleisten“ (PROGTRANS & PROGNOSE 2006: 1).

Seitens der Seehafenwirtschaft wird die *„Sicherung und Herstellung gleicher Rahmenbedingungen für einen fairen Seehafenwettbewerb in Europa“* immer wieder als wichtiges Ziel genannt (DANNEMANN 2005: 32). Im internationalen Wettbewerb ist die nationale Konkurrenzfähigkeit beim Warentransport gegeben, wenn

- die Transportkosten nicht wesentlich höher als im internationalen Maßstab sind und
- Konkurrenten aus dem Ausland die gleiche Transportleistung nicht wesentlich günstiger anbieten können.

Der umgeschlagene Container kostet hierzulande nur gut ein Drittel gegenüber Ostasien und nur etwa die Hälfte gegenüber unseren Handelspartnern in Nordamerika, was nicht nur Ausdruck hoher Konkurrenzfähigkeit, sondern vor allem auch hoher öffentlicher Förderungen ist (vgl. Kapitel 4.4). Dieses zeigt grundsätzlich den Spielraum zur Refinanzierung der öffentlichen Seehafeninvestitionen auf. Aus Steuergeldern finanzierte Infrastrukturen sollten sich rentieren und auf diese Weise auch refinanzieren. Überschuldete öffentliche Haushalte gehen zu Lasten nachfolgender Generationen und widersprechen insofern einer nachhaltigen Entwicklung. Dieses sollte bei allen öffentlichen seehafenbezogenen Investitionen berücksichtigt werden.

Der für Verkehrsfragen im BUNDESUMWELTMINISTERIUM zuständige Abteilungsleiter LAHL fasste in einem Interview mit der DEUTSCHEN VERKEHRSZEITUNG (DVZ) vom 19. Februar 2005 den Handlungsbedarf zum geplanten Seehafenkonzept des Bundes trefflich zusammen: *„Für uns sind vier Punkte von Bedeutung: die Stärkung der Seeschifffahrt, eine Optimierung der Arbeitsteilung und Kooperation, die Minimierung der Umwelteingriffe und die Verbesserung der Ertragskraft der Hafenwirtschaft an der Nordsee, um die staatlichen Beihilfen schrittweise vollständig abbauen zu können. Wir sehen Optimierungspotenziale nicht nur in der Wertschöpfungskette vertikal, wie das die Unternehmen an der Küste schon sehr vorbildlich betreiben, sondern auch zwischen den Standorten an der Küste, also in Form von Kooperation und Arbeitsteilung. Das geht auch in die Richtung, ob es dann sinnvoll ist, an den drei oder vier Standorten in die gleiche Infrastruktur zu investieren und vorzuhalten, oder ob es nicht besser ist, da stärker zusammenzuarbeiten“ (LAHL / BMU, 19 Februar 2005).*

Wie exemplarisch bereits in Kapitel 3 und 4.2 / 4.3 aufgezeigt wurde, verläuft die Seehafenentwicklung unter Einbeziehung der seewärtigen Zufahrten und Hinterland-

anbindungen seit vielen Jahren zu sehr auf Kosten der Umwelt. Umweltrechtliche Vorgaben wie das Verschlechterungsverbot gemäß FFH-Richtlinie bzw. gemäß Wasserrahmenrichtlinie der EU und die daraus resultierenden Konsequenzen (vgl. GINSKY 2005) führen ebenso zu Interessenkonflikten wie die Bewertung der Frage, ob geplante Ausbaumaßnahmen zu einer wesentlichen Beeinträchtigung gemäß Artikel 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG führen. Aufgrund dessen forderten Vertreter der Seehafenwirtschaft gegenüber der Brüsseler EU-KOMMISSION bereits Freistellungen von den europäischen Naturschutzrichtlinien, weil sie sich hierdurch behindert fühlen. Fachliche Leitlinien, deren Fertigstellung für 2009 geplant ist, sollen das Problem lösen (vgl. EU-KOMMISSION 18. Oktober 2007).

National und international müssen erhebliche Anstrengungen zur stärkeren Schonung von Umwelt und Biodiversität unternommen werden. Streit gibt es allerdings über Art und Umfang der notwendigen Rücksichtnahme, insbesondere wenn es um konkrete Projekte wie die erneut geplanten Fahrwasservertiefungen nach Hamburg, Bremerhaven, Brake, Bremen und Emden geht. Dabei sind ausgewogene Lösungen gefragt und wohl nur übergreifend im Rahmen einer **Gesamtkonzeption** möglich.

Die Belange des Klimaschutzes werden immer wichtiger. Aufgrund des zunehmenden Schiffsverkehrs und des Standes der Technik besteht ein erhebliches Einsparpotential bei klimarelevanten Gasen und Luftschadstoffen durch das Verfeuern emissionsärmerer Treibstoffe (vgl. Kap. 7.5.3) und einer besseren Kooperation der Seehäfen.

Für den Menschen sind neben ausreichenden Erwerbsmöglichkeiten zur Sicherung des Lebensunterhaltes ein gesundes Wohn- und Arbeitsumfeld unverzichtbare Lebensgrundlagen. Negative Auswirkungen des Güterverkehrs wie Lärm, Feinstaub oder klimarelevante Gase müssen deshalb soweit wie möglich vermieden bzw. minimiert werden. Freizeit- und Erholungswert von Natur und Landschaft sowie Ernährungsgrundlagen wie Fischerei und Landwirtschaft in gesundheitlich unbedenklicher Form sind zu wahren und unter den konkurrierenden Belangen angemessen zu gewichten.

Eine nachhaltige Seehafenentwicklung ist erst dann erreicht, wenn allen genannten Belangen ausreichend genüge getan wird. Ein optimaler Zielerfüllungsgrad der einzelnen Belange ist dabei kaum möglich: Die von der Wirtschaft geforderten optimalen wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen gehen zwangsläufig zu Lasten der Umwelt, optimale Bedingungen für die Umwelt würden die Wirtschaft womöglich (zu?) sehr einschränken. Aufgrund dessen ist eine nachhaltige Entwicklung immer eine Gradwanderung, die sich um Ausgewogenheit bemühen muss und die nur über Kompromisse zwischen den betroffenen Belangen möglich ist. Notwendige Kompromisse sollten sachgemäß und fair ausfallen und durch integrale Entwicklungskonzepte bestmöglich umgesetzt werden.

Eine angemessene Berücksichtigung der angeführten Belange einer **nachhaltigen Seehafen-Entwicklung** kann am ehesten durch Erstellung und Umsetzung einer **integrierten Gesamtkonzeption** erreicht werden und wird hier deshalb empfohlen. Bei der Aufstellung einer solchen Nationalen (See)Hafenkonzeption ist eine integrierte Strategische Umweltprüfung (SUP) gemäß EU-RL 2001/42/EG aus bereits dargestellten Gründen (vgl. Kapitel 4.22) erforderlich.

5.2 Nationale Seehafenkonzeption

5.2.1 Stand der Diskussion

Hafenkonzepte gibt es bisher nur auf Länderebene in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen, was zumindest Ausdruck eines entsprechenden Bedarfs ist. Daher sollte ein nationales nachhaltiges (See)Hafenkonzept Grundlage aller weiteren Entwicklungen sein.

Umweltschutzverbände fordern ein solches Konzept schon seit rd. 20 Jahren. Die Bundesregierung hat per Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 festgelegt, eine nationale „**Seehafenkonzeption**“ aufzustellen. Diese soll auf Grundlage der „*Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Länder zur Seehafenpolitik*“ (KONFERENZ d. WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSMINISTER bzw. –SENATOREN d. NORD-DEUTSCHEN KÜSTENLÄNDER v. 22. Februar 1999) erstellt und mit den Küstenländern abgestimmt werden. Eine Grundlage des Kabinettsbeschlusses waren die „**Eckpunkte Hafenkonzept 2010**“ des BMU vom 30. August 2004, worin ein Hafenkonzept auch „zur Bündelung strategischer Vorteile“ empfohlen wird.

Dagegen sprach sich der ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEVERKEHRSBETRIEBE (ZDS) anlässlich der 4. Nationalen Maritimen Konferenz) per Pressemitteilung vom 27. Januar 2005 dafür aus, dass „nationalen Forderungen nach einem Hafenkonzept, das eine Arbeitsteilung zwischen den Seehäfen festschreibt, eine klare Absage erteilt wird“.

Die Koordinatorin der maritimen Wirtschaft der Bundesregierung WÖHRL, äußerte am 22. Dezember 2006 in einem Interview gegenüber der LANDESZEITUNG LÜNEBURG: „Wir haben ein nationales Hafenkonzept, das die Bundesregierung mit den Küstenländern abgestimmt hat und zusammen mit Ihnen fortschreibt“ (www.landeszeitung.de/dokumente/interv20061222). Diese Aussage überrascht, weil ein solches Konzept seinerzeit selbst im hierfür zuständigen **Bundesverkehrsministerium** nicht bekannt war. So kündigte der dort ehemals zuständige Staatssekretär HENNERKES die Erstellung eines nationalen Hafenkonzeptes gegenüber Vertretern der Umweltverbände im November 2006 an. Ein erster Entwurf sollte demnach im Herbst 2007 vorliegen⁸⁸ und dann mit den Bundesländern und anderen Beteiligten diskutiert und abgestimmt werden. Dabei sollte ein breiter raumordnerischer Ansatz verfolgt werden. Auch Bundesverkehrsminister TIEFENSEE kündigte die Erstellung eines solchen Konzeptes erst an (BMVBS 21. November 2007).

Der vom BMVBS im Juli 2008 vorgelegte „**Masterplan Güterverkehr und Logistik**“ führt hierzu in Abschnitt A 7 „Erstellung eines nationalen Hafenkonzeptes“ (S. 25) u. a. aus: „Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands gehören zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft. Es besteht wachsender Bedarf für die Koordinierung einer nationalen Hafenpolitik unter Einbindung der Binnenhäfen.“ ...

„Um diesen Herausforderungen zu begegnen bedarf es gemeinsamer Verantwortung und Aktivitäten von Bund, Ländern und der Wirtschaft. Hafenpolitik ist zu einer nationalen Aufgabe geworden. Deswegen wird ein nationales Hafenkonzept mit Maßnahmen u. a. zu folgenden Themenbereichen erarbeitet“ (a. a. O., weitergehend s. Anlage 3).

Vom Land Hamburg (vgl. HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT, 22.11. 2006) und von Vertretern der Seehafenwirtschaft wurde die Erarbeitung eines nationalen Hafenkonzeptes bisher abgelehnt: „Wir haben deutlich gemacht, dass wir das Eckpunkte-

⁸⁸ So auch Bundesumweltminister GABRIEL in seinem persönlichen Schreiben vom 1. Februar 2007 an HEILMANN, MdB von der Linkspartei.

papier des BMU und eine verordnete Arbeitsteilung zwischen den Häfen strikt ablehnen“ (ZDS 2005: 27).

Von einer „*verordneten Arbeitsteilung*“ ist in dem Eckpunktepapier des BMU vom August 2004 zwar nirgendwo die Rede, der ZDS befürchtet offensichtlich aber eine Überprüfung und Neubewertung der 15 Projekte, deren Realisierung von der Branche seit Jahren auf Basis der „*Gemeinsame(n) Plattform des Bundes und der Länder zur deutschen Seehafenpolitik*“ (KONFERENZ d. WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSMINISTER bzw. –SENATOREN d. NORDDEUTSCHEN KÜSTEN-LÄNDER am 22. Februar 1999 in Kiel) gefordert wird⁸⁹. Der Bund soll diese kostspieligen Projekte mit einem zweistelligen Milliardenbetrag zwar finanzieren, jedoch wurde eine integrierte Seehafenpolitik vom ZDS bisher abgelehnt: „*Gleichzeitig „haben wir betont, dass es auch nicht hinnehmbar ist, über das Instrument IKZM Hafeninfrastukturpolitik zu betreiben. Auf unsere Intervention hin wurden die von uns monierten Passagen in dem IKZM-Berichtsentwurf gestrichen“ (ebenda).*

Angesichts dieser Ablehnung einflussreicher Branchenvertreter wundert es nicht, dass das von der Bundesregierung bereits im September 2004 beschlossene und vom zuständigen BMVBS bereits wiederholt angekündigte Hafenkonzept, erst für 2009 in Aussicht gestellt.

5.2.2 Kooperation und Arbeitsteilung

Privatwirtschaft:

Firmenbezogene Kooperationen sind in der Seehafenverkehrswirtschaft längst üblich, wenn sich die jeweiligen Kooperationspartner einen Nutzen davon versprechen. Das führte zu einer Reihe von Fusionen bzw. Allianzen bei Reedereien⁹⁰, aber auch bei Hafenumschlagsbetrieben. So entstand mit **EUROGATE** durch einen Zusammenschluss der Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG) mit der ehemaligen Hamburger Eurokai 1999 der **größte Containerterminal-Betreiber in Europa**. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz in Bremen und schlägt vorwiegend Container in Bremerhaven und Hamburg, aber auch in Italien und Portugal um. EUROGATE bevorzugt hierzu eigene Terminals, die nicht selbst errichtet, sondern wie im Falle des JadeWeserPorts mit 40 Jahren langfristig möglichst günstig gepachtet werden. Der Geschäftsführer von EUROGATE, SCHIFFER, beschrieb im Jahre 2000 die Rahmenbedingungen und Unternehmensstrategie:

„Der Markt verlangt zuverlässige Logistikketten, die rund um den Erdball funktionieren. Logistik denkt und handelt grundsätzlich weltweit. Für den Materialfluss stellt sich keine Standortfrage (...) Das Ziel war die Realisierung einer Unique Selling Position. Mit EUROGATE haben wir die standortzentrierte Hafensorientierung überwunden. Wir bieten dem Markt Container Terminals an allen Küsten Europas und im Binnenland. (...) Die Terminals in Bremerhaven und in Hamburg bilden den Schwerpunkt unseres North Gates. Die Stärke Bremerhavens ist die Lage an der Nordsee. Die Stärke Hamburgs liegt in der zentralen Position im Schnittpunkt der Nord-Süd-Verkehrsachse. Der Raum Hamburg gehört zu den starken Wirtschaftsregionen in Europa. Unsere Strategie ist, dem Markt nicht nur Hafenstandorte, sondern Leistungspakete anzubieten. Diese Strategie hat fünf Basiselemente: Terminals an allen europäischen Küsten, alle Dienstleistungen rund um den Container auf den Terminals, intermodale Vernetzung der Terminals mit dem Hinterland, value-added terminal distribution und Logistikdienstleistungen. Mit diesem Leistungsprofil sind wir eine europäische Transportgruppe.“ (SCHIFFER / EUROGATE 2000).

⁸⁹ Hieraus wurden mittlerweile mind. 18 Projekte mit Seehafenbezug.

⁹⁰ Beispiele: Durch Übernahme von SEA-LAND durch MAERSK entstand hier die größte Containerreederei der Welt; die englische Reederei P & O hat mit der niederländischen NEDLLOYD zu P&O NEDLLOYD fusioniert; die jüngste Übernahme von CP-SHIPS aus Kanada durch die deutsche HAPAG LOYD – Reederei.

Damit ist EUROGATE zweifellos hervorragend aufgestellt. Als Kehrseite könnte der europäische Marktführer jedoch eine zunehmende marktbeherrschende Stellung erlangen, auch weil das Umschlagsunternehmen eng mit MAERSK, der größten Containerreederei der Welt, kooperiert.

Jean-Fancois Mahé, Senior Vice President Container Logistics der französischen Reederei CMA CGM warnte während der Terminal Operators Conference (TOC 2006) am 1.06.2006 in Hamburg vor den Risiken der Konzentration im Containerumschlag auf dem Weltmarkt. Für CMA / CGM bestehe deshalb die strategische Herausforderung darin, weltweit Umschlagskapazitäten sicherzustellen: „*Wir sind bestrebt, ein weltweites Terminalnetz aufzubauen*“. Mahé lud andere Reedereien ein, sich an diesem Projekt zu beteiligen (DVZ.de 1. Juni 2006).

Präsenz an möglichst vielen Hafenstandorten und Angebote in wesentlichen Teilen der Transportkette verfolgen auch Konkurrenten wie RHENUS: Auf Betreiben und unter Leitung von RHENUS wurde Anfang 2006 die LOGISTICS WORLD ALLIANCE (LWA) gemeinsam mit den Logistikern AZKAR (Spanien und Portugal), BARTOLINI (Italien), BIBBY DISTRONUTION (Großbritannien), MGF LOGISTIQUE (Frankreich) gegründet. Eigenen Angaben zufolge sind die Partner in Europa mit 24.000 Mitarbeitern gemeinsam an 500 Standorten aktiv (DVZ.de 9. März 2006).

Die Hamburger HHLA engagiert sich in anderen Seehäfen wie Lübeck als Brücke zum Ostseeraum, aber auch international in St. Petersburg oder Odessa.

Einflussmöglichkeiten von Politik und Administration:

Bereits die Koalitionsvereinbarung der ehemaligen rot-grünen Niedersächsischen Landesregierung vom 11.06.1990 strebte aus „*ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten eine vernünftige Kooperation der bundesdeutschen Seehäfen auf der Basis der jeweiligen Standortvorteile*“⁹¹ an (HOLOCHER 2003). Der länderübergreifende Einfluss Niedersachsens blieb dabei jedoch gering und hat bisher auf Bundesebene kaum Gehör gefunden. Ein Grund dafür dürfte sein, dass bundespolitische Entscheidungen im Bereich der Seehäfen traditionell von Hamburg und Bremen und ihren Lobbyvertretern dominiert werden.

In Niedersachsen wurde über den Zusammenschluss von NIEDERSACHSENPORTS zumindest administrativ und in der Außendarstellung eine Kooperation der niedersächsischen Seehäfen erreicht und ein **Niedersächsisches Hafenkonzzept** landesweit aufgelegt. Allerdings hat dieses bisher fragwürdige Doppelplanungen wie zum Beispiel im Bereich des gleichzeitig in Brake und dem benachbarten Cuxhaven geplanten Umschlags von Offshore-Windenergieanlagen nicht verhindert. - Zur Vermeidung unnötiger Doppelinvestitionen und Umweltbeeinträchtigungen ist hier eine strikte landesweite Steuerung notwendig.

„*Aufgabe des zu erarbeitenden deutschen Hafenkonzpts muss es sein, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der zweite europäische Hub an der deutschen Küste liegt. Deutschland wird es*“ sich⁹² „*finanziell nicht leisten können, mehrere Hubs zu entwickeln. Wenn Deutschland an der Nordrange mit einem eigenen Hub für Megacarrier antreten will, gelingt dies nur durch eine Konzentration der Kräfte auf den Standort, der die besten geographischen Standortfaktoren aufweist*“ (BUNDESMINISTER FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT 30. August 2004).

Aufgrund der besseren Fahrwasserverhältnisse ist das am besten in Wilhelmshaven möglich.

⁹¹Der Autor dieser Untersuchung war seinerzeit an der fachlichen Bearbeitung des Themenblocks Häfen und Schifffahrt im Zuge der Koalitionsverhandlungen unmittelbar beteiligt.

⁹² Sprachliche Korrektur gegenüber Original eingefügt.

Mit der Entscheidung zum Bau des JadeWeserPorts wurde 2001 eine länderübergreifende Kooperationsvereinbarung getroffen, die von Hamburg bereits 2002 wieder aufgekündigt wurde. Somit war die länderübergreifende Kooperation zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg nicht lange von Bestand, weil sich Hamburg stattdessen – wohl auf Druck der Hafenvirtschaft (vgl. Anhang 2) - auf seine eigenen Interessen zur (einseitigen) Stärkung des Hamburger Hafens mit Verdoppelung der Containerumschlags-Kapazitäten und das hierfür vorangetriebene Projekt „*Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ zurückgezogen hat. Dieses wäre womöglich bei einer Standortentscheidung in Cuxhaven nicht passiert, weil ein Containerterminal an der Elbmündung für Hamburg wesentlich attraktiver gewesen wäre als im vergleichsweise abseitigeren Wilhelmshaven. Von Hamburger Politikern wie dem ehemaligen Oberbürgermeister VOSCHERAU und Vertretern der Hafenvirtschaft wurde seinerzeit vergeblich ein entsprechendes Engagement in Cuxhaven gefordert.

Derartige Länderegoismen funktionieren solange wie der Bund dieses⁹³ mangels übergreifender Seehafenkonzeption und notwendiger Prioritätensetzung finanziert und sich nicht zu einer eigenen, gesamtwirtschaftlich sinnvolleren Haltung (Hafenkonzept mit notwendiger Prioritätensetzung) durchringt, die auch Nachhaltigkeitskriterien genügt.

Nicht unerwähnt bleiben soll ein Versuch Schleswig-Holsteins, Hamburg eine seehafenbezogene Kooperation anzubieten: „*Auf den Hamburger Hafen kommen derzeit viele Nutzungswünsche zu (wachsende Stadt mit Wohnen am Wasser, Kreuzfahrtschiffe, dynamisch wachsender Containerumschlag), die miteinander nicht kompatibel sind. Hier wäre denkbar, dass sich Hamburg bezüglich der hafenvirtschaftlichen Nutzung stärker auf den Containerbereich spezialisiert und Massengutladung tendenziell eher über den Hafen Brunsbüttel abgewickelt wird, der sich dafür sehr gut eignet*“ (SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER LANDTAG 28. August 2007).

„*Mit der Verlagerung des Kupferkonzentratumschlagelages für die Norddeutsche Affinerie nach Brunsbüttel ist ein erster Schritt in diese Richtung erfolgt, der allerdings weniger gezielten Kooperationsanstrengungen geschuldet ist, sondern eher Ergebnis einer Verdrängungspolitik im Hamburger Hafen aufgrund der genannten vielfältigen anderweitigen Nutzungsansprüche*“ (ebenda).

5.2.3 Integrierte Gesamtplanung

Die öffentliche Hand war und ist traditionsgemäß für den Bau und die Unterhaltung (öffentlicher) Verkehrsinfrastrukturen zuständig. Solange der Staat im föderalen System allerdings nicht zu einer wirklichen **Gesamtschau mit Prioritätensetzung** fähig ist, besteht die Gefahr, dass hinsichtlich der staatlich vorgehaltenen Infrastruktur lokale wie auch interessenbezogene Begehrlichkeiten über das Notwendige und Mögliche gestellt werden. Damit wird eine umweltgerechte, nachhaltige Entwicklung in Frage gestellt.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 ohne Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß EU-RL 2001/42/EG ist Beispiel für eine unzureichende, den Nachhaltigkeitskriterien der Bundesregierung in vielen Punkten nicht gerecht werdende Verkehrspolitik (vgl. auch NIESTROY 2000). Die im Zuge des BVWP lediglich projektbezogen vorgenommene „*ökologische Risikoeinschätzung*“ wird den Anforderungen an eine SUP nicht gerecht (vgl. Kapitel 4.2.2).

⁹³ Wie z. B. die von Hamburg beantragte „*Fahrinnenanpassung*“.

Eine zukunftsweisende Bundesverkehrswegeplanung hat auch im Bereich der Seehäfen eine notwendige Gesamtschau unter Berücksichtigung der jeweiligen Stärken und Schwächen mit dem Ziel zeitgemäßer standortübergreifender Kooperationen vorzunehmen. Anstelle einer Fortsetzung des viel zu lange dominierenden „Bürgermeisterwettbewerbs“ (s. auch VOSCHERAU 12. Dezember 2004) und einer Befriedung einflussreicher Interessengruppen ist ein **nachhaltiges Seehafenkonzept auf Basis einer integrierten Gesamtplanung notwendig**, das sich auf das wirklich Erforderliche und Sinnvolle beschränkt.

Auch im aktuellen **Masterplan Güterverkehr und Logistik** wird das Ziel eines „*integrierten Verkehrskonzepts*“ auf Basis eines „*integrierten Verkehrssystems*“ vorgegeben (BMVBS, Juli 2008, S. 11ff.). Möglichkeiten zur Erreichung der ebenfalls herausgestellten Ziele einer **notwendigen Verkehrsvermeidung** werden dagegen kaum angesprochen, so dass der Masterplan den Eindruck erweckt, dass es sich bei dem Ziel eines nachhaltigen, integrierten Verkehrskonzeptes vorrangig um eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit handelt und weniger um Umwelt- oder soziale Belange. Hier sind entsprechende Kurskorrekturen bzw. Konkretisierungen notwendig. Dieses könnte und sollte die angekündigte nationale Hafenkonzeption beinhalten.

In den „*Eckpunkten Hafenkonzept 2010*“ des Bundesumweltministers wird zutreffend darauf hingewiesen, dass an der Nordsee (Nordrange) „*nach 2010 nur eine sehr begrenzte Zahl – wahrscheinlich ein oder zwei Tiefwasserhäfen – wirtschaftlich arbeiten können*“ (BMU 30.08.2004).

Weil nach übereinstimmender Einschätzung Rotterdam seine dominierende Marktposition behalten wird, macht es wenig Sinn, wenn Deutschland nach der Entscheidung zum Bau des JadeWeserPorts im März 2001 als **dem** (einzigen) deutschen Tiefwasserhafen nun auf einmal über weitere Fahrwasservertiefungen nach Hamburg und Bremerhaven ab 2012 gleich mit drei miteinander konkurrierenden deutschen Tiefwasserhäfen für Containerschiffe westlichen Konkurrenten Paroli bieten will. Eine Fortsetzung und Verschärfung des kostspieligen nationalen Seehafenwettbewerbs geht weiterhin unnötig zu Lasten von Umwelt und Steuerzahler.

5.2.4 Überwindung bestehender Hemmnisse

5.2.4.1 Hemmnisse zu Kooperation und Arbeitsteilung

Führende Vertreter der Seehafenbranche wie ZDS-Chef ADEN haben sich bisher gegen eine verstärkte Kooperation der Seehäfen und ein Nationales Seehafenkonzept ausgesprochen (vgl. Kapitel 5.2.2). Man befürchtet anscheinend Kürzungen bei der Vielzahl staatlich finanzierter Infrastrukturprojekte, etwa bei den geplanten Fahrwasservertiefungen, die über eine bessere Seehafenkooperation überflüssig werden (könnten): So kritisierte der UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG e.V. den Bundesverkehrsminister, als dieser Alternativen zur Elbvertiefung ansprach: „*Tiefensee hatte gegenüber den Elmshorner Nachrichten geäußert, dass Schiffsverkehr, der auch an anderer Stelle anlanden könnte, nicht ohne Not nach Hamburg gelotst werden sollte. Wir halten es für äußerst befremdlich und irritierend, wenn der Bundesverkehrsminister in den Wettbewerb zwischen den Häfen eingreift, so der Präsident des Unternehmensverbandes Hamburg e. V. PETERS. Im Übrigen entscheiden nach wie vor die Reeder und nicht die Politik darüber, welche Schiffe welche Häfen anlaufen, so PETERS weiter. PETERS weist darauf hin, dass dies bereits das zweite Mal ist, dass Äußerungen von Bundesverkehrsminister TIEFENSEE für Verwirrung gesorgt haben*“ (UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG, 22. Mai 2008).

Offensichtlich befürchtete man, dass die bisherige Unterstützung durch Bundesverkehrsminister TIEFENSEE für die geforderte Elbvertiefung (vgl. www.zukunft-elbe.de) schwinden könnte. Bei der Darstellung des UNTERNEHMENSVERBANDS ist zwar zutreffend, dass die Reeder darüber entscheiden, welche Schiffe welche Häfen anlaufen, allerdings entscheidet die Politik über die **steuerfinanzierten Rahmenbedingungen**. Wenn nun der hierfür zuständige Bundesverkehrsminister darüber nachdenkt, ob es wirklich notwendig ist, möglichst viele Containerschiffe über weitere kostspielige Fahrwasservertiefungen weiterhin überproportional nach Hamburg zu lenken, oder ob es auch günstigere, sinnvolle Alternativen hierzu gibt, so ist das nicht nur legitim, sondern seine Aufgabe. Dass bisherige Bundesverkehrsminister diese Aufgabe nicht wahrgenommen haben und lediglich den Wünschen einer Finanzierung der von der Hafenwirtschaft geforderten Infrastrukturprojekten nachgekommen sind, zeigt die Tatsache, dass diese Projekte bisher **ohne die fundierte Grundlage einer nationalen Seehafenkonzeption** nur im Sinne einflussreicher Vertreter aus Hamburg und Bremen entschieden und steuerfinanziert wurden. Die Pressemitteilung des UNTERNEHMENSVERBANDS macht deutlich, dass man es nicht gewohnt ist, dass der Bundesverkehrsminister eigene Auffassungen vertritt, die im Einzelfall von den Interessen der Hamburger Hafenwirtschaft abweichen können. Dabei hat der Bundesverkehrsminister zunächst dem Allgemeinwohl und allen Seehäfen gerecht zu werden und nicht primär Hamburger Interessen. Die im Zuständigkeitsbereich des BMVBS für die jeweiligen Planfeststellungsverfahren verantwortlichen Behörden haben gemäß umweltrechtlicher Vorgaben sogar die **Verpflichtung, Alternativlösungen mit einzubeziehen**.

„Die Äußerungen des Bundesverkehrsministers verunsichern jedoch nicht nur die Reeder, sondern auch Hafenunternehmen und Stadt. Die Hamburger Hafenwirtschaft und die Freie und Hansestadt Hamburg werden gemeinsam bis 2015 mehr als 5 Mrd. Euro in den Ausbau der Hafeninfra- und Suprastruktur investieren. Diese Investitionen wären bei einem Scheitern oder einer weiteren Verzögerung des geplanten Fahrriennaubaus gefährdet. Die Hamburger Hafenwirtschaft fordert den Bundesverkehrsminister daher auf, nicht zu Lasten Hamburgs in den Wettbewerb unter den deutschen Seehäfen einzugreifen“, so Peters“ (ebenda).

Der erwogene Verzicht einer einseitigen Bundesförderung zugunsten Hamburgs (ca. 250 Mio. € für Fahrwasservertiefung) kann wohl kaum als Eingriff in den Wettbewerb der deutschen Seehäfen zu Lasten Hamburgs gewertet werden, wenn gleichzeitig die bisherigen Fahrwasservertiefungen und die erneut geplante nicht als solcher Eingriff gesehen werden. - Letzteres hat dazu geführt, dass der am meisten im Binnenland gelegene deutsche Seehafen trotz rasanter Schiffsgrößenentwicklung heute der mit Abstand umschlagsstärkste (bis zur Wirtschaftskrise) mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten ist. Einzig Bremerhaven konnte durch die parallelen Fahrwasservertiefungen einen ähnlichen Umschlagsboom erreichen. Eine Vielzahl deutscher Seehäfen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein konnte dagegen trotz zum Teil wesentlich besserer Fahrwasserverhältnisse vergleichsweise wenig vom bisherigen Umschlagswachstum profitieren. Die Darstellung des Hamburger Unternehmensverbands, die geplanten Investitionen in die Hamburger Seehafeninfrastruktur sei ohne weitere Fahrwasservertiefung gefährdet, ist wenig überzeugend - wie mit dieser Studie später noch aufgezeigt wird. Aufgrund von Marktposition und Standortvorteilen des Hamburger Hafens wird die geforderte erneute Fahrwasservertiefung nur marginal darüber entscheiden, ob der Umschlag weiter wächst, sondern lediglich einen moderaten Einfluss auf die Höhe des zukünftigen Umschlagswachstums haben. Anstelle eines fortgesetzten Wachstums mit zweistelligen jährlichen Prozentraten wird ein um ein oder zwei Prozent geringeres Wachstum bei Verzicht auf die geplanten Vertiefungsmaßnahmen auch Vorteile für die Metropolregion Hamburg bringen, weil sie dann die Verkehrszuwächse eher angemessen bewältigen und der drohende Kollaps besser abgewendet werden kann.

5.2.4.2 Hemmnisse einer integrierten Gesamtplanung

Von der **Seehafenbranche** wurden **Wunschlisten** zu allen Seehafenstandorten mit Hilfe örtlicher Politiker durchgesetzt. Hierzu wird erwartet, dass der Bund nicht nur die im Bundesverkehrswegeplan (BVBW) angemeldeten 15 Verkehrsprojekte gemäß „*Gemeinsamer Plattform des Bundes und der Länder*“ zur Seehafenpolitik von 1999 realisiert, sondern auch die in den BVWP nachträglich eingebrachten seewärtigen Fahrwasservertiefungen nach Hamburg und Bremerhaven (vgl. z. B. ZDS, 27. Januar 2005). Dabei werden Veranstaltungen wie die Maritimen Konferenzen (vgl. z. B. BUNDESMINISTER FÜR WIRTSCHAFT, Januar 2005) genutzt, um den Forderungen zum gewünschten (vorrangigen) Ausbau der seehafenbezogenen Infrastruktur immer wieder Nachdruck zu verleihen. Dass alle seehafenbezogenen Projekte mangels ausreichender Haushaltsmittel kaum finanzierbar sind, scheint weder die treibenden politischen Kräfte vor Ort, noch die hier maßgeblichen Branchenvertreter von einer notwendigen Prioritätensetzung zu überzeugen (vgl. z. B. ZDS, 1. November 2007: 2).

Gemäß einer Zusammenstellung des BMU würde allein eine Realisierung der gemäß Bundesverkehrswegeplan „*vordringlich*“ eingestellten Wasserstraßenprojekte 5,1 Milliarden Euro bis 2015 kosten, obwohl hierfür bislang nur 900 Mio. Euro im Haushalt vorgesehen waren (BMU August 2004, S. 4)⁹⁴. Nicht berücksichtigt sind dabei die zu erwartenden Kostensteigerungen. - Auch wenn hier über das vom Bundeskabinett am 20. April 2005 beschlossene „*Sonderprogramm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur*“ für alle 15 seehafenbezogenen Bundesverkehrswege des „*vordringlichen Bedarfs*“ zusätzlich 257 Mio. Euro bis 2008 zur Verfügung gestellt werden und auch das aktuell von der Bundesregierung beschlossene Konjunkturprogramm weitere Gelder zu Verfügung stellen will, bleibt unter Einbeziehung der zum Teil drastisch gestiegenen Baukosten⁹⁵ eine **deutliche Unterfinanzierung** bestehen, die zu **Prioritäten** bei Art und Umfang der von Küstenländern und Hafenverkehrswirtschaft geforderten Baumaßnahmen oder zu deren deutlicher zeitlicher Streckung zwingt. – Der aktuelle Masterplan Güterverkehr und Logistik spricht sich an mehreren Stellen für eine notwendige Priorisierung aus (a. a. O.: 10, 14, 44, 46). Der Weg einer höheren Staatsverschuldung widerspricht einer nachhaltigen Entwicklung.

Aufgrund der in Deutschland im Containerverkehr marktbeherrschenden Position der Seehäfen Hamburg und Bremerhaven und ihres großen politischen Einflusses ist zu befürchten, dass anstehende Entscheidungen zu Seehafeninfrastrukturen vor allem zu ihren Gunsten und weiterhin eher zu Lasten der strukturschwachen Flächenländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein gehen. Daran ändert auch die Tatsache, dass die Flächenländer in Randgemeinden der Stadtstaaten Hamburg und Bremen von deren Häfen profitieren, wenig. Die von Hamburg und Bremen immer wieder betonten Arbeitsplatzeffekte ihrer Häfen für Niedersachsen und Schleswig-Holstein halten – wie in Kapitel 3.2.2 und 3.3.2 aufgezeigt - einer Überprüfung nicht stand.

Da der Bund für die Finanzierung der von Hamburg und Bremen beantragten Vertiefungsmaßnahmen der Bundeswasserstraßen großenteils zuständig ist, trägt er eine besondere Verantwortung. Das gilt nicht nur für eine wenig sinnvolle Fortsetzung einer begrenzten nationalen Hafenkonzurrenz, sondern auch für sinnvolle Kurskorrekturen wie sie mit dieser Arbeit vorgeschlagen werden. Wie bereits aufgezeigt (vgl. Kapitel 3), sind die beantragten Fahrinnenvertiefungen von Elbe und Weser nicht umweltverträglich. Deren „*ökologische Vertretbarkeit*“ war jedoch seinerzeit Bedingung für eine Realisierung der beiden Projekte (vgl. Vorgaben gem. Kabinettsbeschluss der BUNDESREGIERUNG v. 15.

⁹⁴ Siehe hierzu Interview der DEUTSCHEN VERKEHRSZEITUNG (DVZ) vom 19.02.2005 mit dem zuständigen Abteilungsleiter im BMU, LAHL (www.DVZ.de).

⁹⁵ So haben sich die ursprünglichen Kostenschätzungen für die Projekte Y-Trasse bzw. Unter-/Außenelbvertiefung bis heute mehr als verdoppelt.

September 2004) und wurde wenige Monate später vom zuständigen Abteilungsleiter des BMU bekräftigt: „*Es werden aber weder die Weser- und die Elbevertiefung noch Wilhelmshaven umgesetzt werden können, wenn die Umweltverträglichkeit nicht gegeben ist und wenn die Deichsicherheit nicht garantiert ist*“ (LAHL / BMU, 19. Februar 2005).

Um einem **nationalen Hafenkonzert** eine Chance in der Umsetzung zu geben, **bedarf es übergreifender, gesamtwirtschaftlicher Sichtweisen**, die jedoch in der bisherigen Genehmigungspraxis fehlen, wie u. a. das Beispiel des Planfeststellungsbeschlusses zur letzten „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ von 1999 zeigt: „*Die von den Einwendern vorgeschlagene Hafenkooperation steht nicht mit dem gerechtfertigten Planziel in Einklang. Das übergeordnete Planziel des vorliegenden Vorhabens zielt auf den Erhalt und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. (...) Selbst bei Vernachlässigung des Planziels würde etwa der anstelle der Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterelbe vorgeschlagene Ausbau der Außenweser die Tiefgangs- und die daraus folgenden Wettbewerbsprobleme des Hamburger Hafens in keiner Weise beseitigen. Im Erläuterungsbericht, Teil B, ist zutreffend und ausführlich dargestellt, dass eine derartige Kooperation weder realisierbar noch wirtschaftlich sinnvoll ist (Hamburger Wirtschaftsbehörde 1999).*“

Sofern der Fokus – wie in diesem Fall - nur auf einen Standort wie Hamburg gerichtet wird, haben Alternativlösungen, die über ein Hafenkonzert möglich wären, keine Chance.

Die ablehnende Haltung der Hamburger Wirtschaftsbehörde gegenüber einer verstärkten Kooperation unter den Seehäfen wird durch ihre Reaktion auf einen Vorschlag der UMWELTSTIFTUNG WWF Deutschland deutlich: „*Der Vorschlag des WWF, auf die eine oder andere Hafeninfrastrukturmaßnahme zugunsten einer norddeutschen Hafenkooperation zu verzichten, widerspricht vollständig den Realitäten der internationalen Transportwirtschaft. Denn solch eine Hafenkooperation könnte nur mit einer massiven Umlenkung von Verkehrsströmen zu einzelnen Hafenstandorten verwirklicht werden. Ein solcher planwirtschaftlicher Ansatz wird weder bei den Hafenunternehmen noch bei Reedern und anderen Transportunternehmen Unterstützung finden und ist daher von vornherein zum Scheitern verurteilt*“ (HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT, 22. November 2006).

Inwiefern die Anerkennung natürlicher Gegebenheiten wie begrenzter Fahrwassertiefen bei Tideflüssen wie Weser und Elbe durch Verzicht eines weiteren Ausbaus zu einer „*massiven Umlenkung von Verkehrsströmen*“ führt und als „*planwirtschaftlicher Ansatz*“ anzusehen ist, kann sachlich nicht nachvollzogen werden.

Zu den bestehenden Rahmenbedingungen gehören geographische Bedingungen und natürliche Restriktionen eines Tideflusses wie von Unter- und Außenelbe. Wenn diese natürlichen Rahmenbedingungen nicht erneut durch weitere Fahrwasservertiefungen zugunsten Hamburgs verändert werden, so hat das kaum etwas mit einer „*massiven Umlenkung von Verkehrsströmen*“ zu tun und ist auch kein „*planwirtschaftlicher Ansatz*“. Die HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT, die primär dem Allgemeinwohl verpflichtet sein sollte, hat hier dagegen offensichtlich die Auffassung der Branchenvertretung ZDS übernommen (vgl. ZDS 2004: 10,11).

Eine Reduzierung der Steuergelder des Bundes zugunsten einer weiterhin einseitigen Infrastrukturförderung von Hamburg bzw. Bremen würde zu einem längst überfälligen Subventionsabbau führen und wäre eher Ausdruck realer Marktwirtschaft statt von Planwirtschaft. Da wir in Deutschland mit Bau des JadeWeserPorts und seiner Erweiterungsmöglichkeiten sowie den Standortvorteilen von Nischenhäfen wie Cuxhaven und Brunsbüttel geeignete Kooperationsmöglichkeiten haben, handelt es sich bei der von

Hamburg geforderten weiteren seewärtigen Fahrrinnenvertiefung um eine Finanzierung nicht zwingend notwendiger Infrastrukturmaßnahmen durch die öffentliche Hand (vgl. ROLAND BERGER 2000: 2), die eine einseitige Förderung des Hamburger Hafens wäre. Wenn die Elbe nicht weiter vertieft würde, wird dieses angesichts der vielen Standortvorteile des Hamburger Hafens wohl kaum zu einer „massiven Umlenkung von Verkehrsströmen“ führen, sondern allenfalls die bis zu Beginn der Wirtschaftskrise jährlich zweistelligen prozentualen Wachstumsraten im Containerumschlag etwas reduzieren. Bei einer nationalen Seehafenkooperation ließe sich ein Teil der Transshipment-Container über Nachbarhäfen wie Cuxhaven umschlagen, was struktur- und arbeitsmarktpolitisch sogar vorteilhaft wäre.

Die einseitige Förderung der Marktpositionen von Hamburg und Bremerhaven würde andere deutsche Seehäfen – wie bisher - benachteiligen, am steigenden Ladungsaufkommen stärker zu partizipieren. Dieses wird auch bei einem Vergleich der Umschlagsentwicklung deutscher Nordseehäfen untereinander deutlich. Bei Verzicht auf die von Hamburg und Bremen geforderten weiteren Vertiefungen von Unter-/Außenelbe bzw. der Außenweser könnten seewärtige Hafenstandorte wie Wilhelmshaven, Cuxhaven und Brunsbüttel ihre Standortvorteile gegenüber Skandinavien und die Ostseeregion stärker als bisher nutzen. Es geht somit nicht um Ladungslenkung, sondern um den Abbau einseitiger, den nationalen und internationalen Wettbewerb verzerrende staatliche Förderungen zugunsten von Hamburg und Bremen. Von einer Kooperation auf Basis der jeweiligen standortbezogenen Stärken und Schwächen würde die Volkswirtschaft vermutlich mehr profitieren als von einer Fortsetzung der kostspieligen nationalen Seehafen Seehafenkonkurrenz.

Wesentliche Hemmnisse einer integrierten Gesamtplanung liegen im Föderalismus, aber auch an dem zersplitterten und unzureichenden Planungs- und Umweltrecht (vgl. Kap. 4.2, 4.3). So auch der SRU: „Durch die starke Segmentierung der verkehrsbezogenen Anordnungsbefugnisse und Planungsinstrumente steht das geltende Recht insgesamt einer integrierten Verkehrsplanung mehr im Wege als dass es sie fördert“ (SRU: 229, TZ 472).

Bis heute scheint es am politischen Willen bzw. der ausreichenden Kraft zu fehlen, hieran etwas Grundlegendes zu ändern, wie der zweite Anlauf zur Verabschiedung eines Umweltgesetzbuchs zeigt, der zu scheitern droht.

5.3 Privatwirtschaftliche Verantwortung anstelle öffentlicher Subventionen

5.3.1 Finanzierung der Seehafeninfrastruktur

Die Maritime Koordinatorin der Bundesregierung WÖHRL, hat in einem Interview gegenüber der LANDESZEITUNG LÜNEBURG am 22.12.2006 geäußert: „Die Bundesregierung subventioniert nicht Häfen, sondern kommt nur ihrer verfassungsrechtlichen Aufgabe nach, die Bundesstraßen zu Wasser und zu Land bedarfsgerecht auszubauen“ (www.landeszeitung.de/dokumente/interv20061222.pdf). Dabei stellt sich die Frage, **wie und von wem der Bedarf definiert wird**. Würde man beispielsweise den Wünschen vieler Spediteure und Logistikunternehmen folgen, so müsste der Bund ein riesiges Ausbauprogramm der Bundesautobahnen und –Fernstraßen auflegen, das wohl kaum finanzierbar wäre.

Schon jetzt sind vom Bund allein für 2008 Ausgaben von 4,93 Mrd. € für Bundesfernstraßen, 3,69 Mrd. € für Schienenwege des Bundes und 0,8 Mrd. € für Bundeswasserstraßen vorgesehen (vgl. Abb.33). Dieser Kostenplanung von 9,42 Mrd. € stehen Einnahmen aus den

verkehrsbezogenen Abgaben (Maut) von lediglich 2,59 Mrd. € gegenüber, was einer Refinanzierungsquote von lediglich 27,5% entspricht:

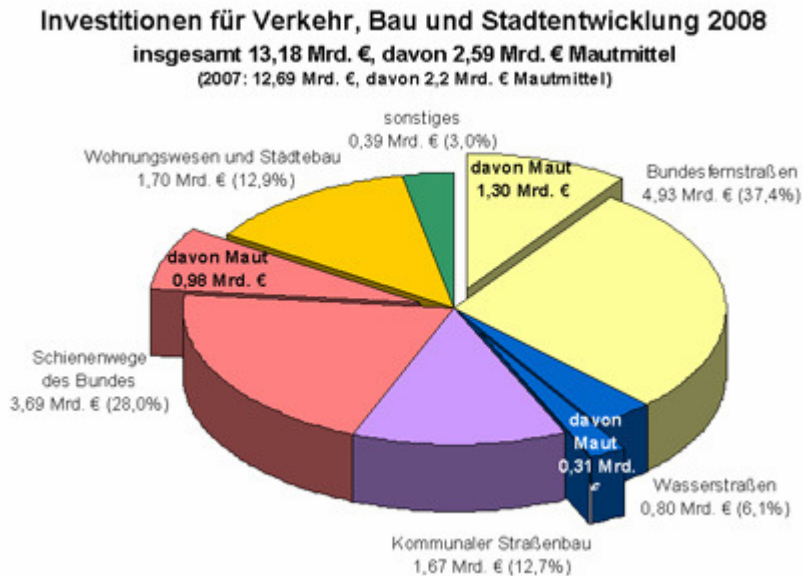


Abbildung 34 Verkehrsinvestitionen des Bundes 2008
 (VERKEHRINFRASTRUKTURFINANZIERUNGSGESELLSCHAFT 2008, www.vifg.de)

Zur Beurteilung der Allgemeinwohlfrage ist zu klären, ob eine Infrastrukturmaßnahme vielen bzw. allen oder nur wenigen Nutzern zugute kommt. So werden weitere Fahrwasservertiefungen nur von einigen Reedereien mit einer relativ kleinen Zahl von großen Schiffen genutzt. Eine Reduzierung tideabhängiger Verkehre bringt diesen Reedereien zwar Vorteile, ist jedoch nicht unbedingt erforderlich, solange eine tideabhängige Erreichbarkeit der Seehäfen bzw. der Einsatz etwas kleinerer Seeschiffe möglich ist. Die Herstellung eines weitgehend tideunabhängigen Verkehrs auch für große Containerschiffe – wie von Reedern und Hafenwirtschaft gewünscht - führt bei Tidegewässern mit drei Metern Tidenhub zu immer aufwändigeren und kostspieligeren Ausbaumaßnahmen. Wie an der Zunahme der Projekt- und deren Folgekosten im Laufe der Entwicklung ersichtlich ist (vgl. Kap. 4.4), würde das den begrenzten Nutzen nicht mehr rechtfertigen.

Infrastrukturmaßnahmen, die später ausschließlich privatwirtschaftlich betrieben werden, wie das bei Containerterminals zunehmend der Fall ist, können kaum wie bisher als öffentliche Aufgabe angesehen werden: So können börsenorientierte Unternehmen wie EUROGATE gegenüber ihren Aktionären stolz auf zweistellige prozentuale Renditen verweisen, weil die Nutzungsgebühren derartig gering sind, dass heute bspw. in Niedersachsen lediglich eine Refinanzierungsquote von etwa 33% erreicht wird (vgl. NIEDERS: MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT; TECHNOLOGIE UND VERKEHR 1996: 62f⁹⁶).

Die weitgehende Finanzierung des JadeWeserPorts durch die öffentliche Hand ist deshalb weder zeit-, noch sachgemäß: Der spätere Nutzer EUROGATE wird lediglich die Kosten zur Errichtung der Suprastruktur wie Containerbrücken und Gebäude übernehmen, also nur etwa 30% der Milliardeninvestition und eine bisher nicht bekannte, vermutlich aber „moderate“ Nutzungsgebühr. Der Jade-Weser-Port gilt in der Hafenwirtschaft deshalb auch „als risikoarme Milliarden-Investition. Das einzige echte Risiko wäre ein Zusammenbruch der

⁹⁶ Dabei wurde sogar noch auf Folgendes hingewiesen: „Ein Kostendeckungsgrad, der nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ermittelt würde (einschl. AdA, Verzinsung des Anlagekapitals, Pensionslasten usw.), läge noch erheblich niedriger“ (NIEDERS: MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT; TECHNOLOGIE UND VERKEHR 1996: 62f)

globalen Wirtschaft“, so der Vorstandsvorsitzende des Bremer Gütertransporteurs BLG Logistic Group und Vorstand von EUROGATE, ADEN (www.logistikportal-niedersachsen.de, Pressebericht v. 24. April 2006).

Weil die öffentliche Hand mit rd. 700 Mio. Euro etwa 70% des Milliardenprojektes finanziert, nimmt sie den Betreibern einen Großteil des (unternehmerischen) Risikos ab (so auch REISE 2004: 197). Aufgrund der Hafenkonzurrenz trauen sich die Verantwortlichen aus Politik und Hafensadministration zudem offensichtlich bisher nicht, angemessene, kostendeckende Hafengebühren zu verlangen. Hier wäre ein konzertiertes Vorgehen über den nationalen Bereich hinaus im Bereich der konkurrierenden Nordrangehäfen sinnvoll und wohl auch notwendig.

Hinsichtlich der von der Seehafenverkehrswirtschaft weiterhin geforderten staatlichen Finanzierung aller seehafenbezogenen Infrastrukturen weist das Bremer ISL im Rahmen einer Expertise über Kooperationsmöglichkeiten deutscher Seehäfen zutreffend darauf hin *„dass in den kommenden Jahren auch vor dem Hintergrund der angestrebten und erforderlichen Reduzierung des öffentlichen Engagements in der Infrastrukturfinanzierung weitergehende Formen der Kooperation zwischen den Häfen gefunden werden müssen, um zu einer noch besseren Nutzung der knappen Ressourcen zu kommen“* (ISL, Januar 2005: 29).

Die geplanten Maßnahmen und Projekte sind jeweils hinsichtlich unnötiger **Doppelinvestitionen** auf den Prüfstand zu stellen: Wie bereits in Kapitel 3.4 dargestellt, hatten die drei Küstenländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg im März 2001 beschlossen, gemeinsam einen Tiefwasserhafen für Containerschiffe an der deutschen Nordseeküste zu bauen. Nachdem Hamburg diese Kooperations-Vereinbarung im Mai 2002 wieder aufkündigte, wurden mit den Vorhaben einer weitgehenden Vertiefung von Unter-/Außenelbe und einer ebenso weitgehenden Vertiefung der Außenweser, gleich zwei Projekte vorangetrieben, die den vereinbarten Zweck des JadeWeserPorts über die derzeitig und absehbar verkehrenden Großcontainerschiffe in wesentlicher Hinsicht in Frage stellen: Anstelle des ursprünglich vereinbarten Baus eines einzigen deutschen Tiefwasserhafens für Containerschiffe würden bei Realisierung aller drei Projekte zukünftig auf nur rd. 100 Kilometer Luftlinie mit Bremerhaven und Hamburg gleich drei große deutsche Seehäfen nahezu um die gleiche Ladung im globalen Wettbewerb konkurrieren. Wie die drei norddeutschen Regierungschefs bei ihrer gemeinsamen Entscheidung zum Bau des Tiefwasserhafens für Containerschiffe an der Jade richtig erkannt haben, benötigt Deutschland keine drei Tiefwasserhäfen (so auch BMU 2004, s. o.). Eine Realisierung der Fahrwasservertiefungen nach Hamburg und Bremen/Bremerhaven würde zu einer Fortsetzung der uralten Konkurrenz der beiden Hafenstandorte Hamburg und Bremen/Bremerhaven führen. Diese sollte zugunsten einer **hafen- und firmenübergreifenden Kooperation** aufgegeben werden, damit Umweltressourcen geschont und ein wirtschaftlicher Betrieb, also auch eine Kostendeckung der enormen öffentlichen Infrastrukturen, möglich wird.

Aufschlussreich ist hier ein Vergleich zu den ostasiatischen Handelspartnern. Dort ist die Dichte der angebotenen Seehafenstrukturen geringer als in Europa im Bereich der Nordrange, zudem werden die Häfen dort intensiver genutzt und haben höhere Auslastungen (vgl. HVB Group und DREWRY, Februar 2005): *„Diese beneidenswerte Position der asiatischen Haupthäfen erlaubt eine entsprechende Preisgestaltung für die Hafendienstleistungen. Konkret heißt das: Ein Container, der in Nordwesteuropa für rund 100 Dollar verladen worden ist, wird in Hongkong oder Singapur für fast 300 Dollar wieder gelöscht. Pro Container-Move ist das ein Unterschied von etwa 200 Dollar. Hinzu kommt das erheblich geringere Lohnniveau in Asien. Über die Zeit hat sich dort ein unglaubliches Kapital angehäuft, das man heute auf den Weltmärkten einsetzen kann“* (ADEN 2005: 16).

Solange sich führende Vertreter der hiesigen Seehafenwirtschaft wie ZDS-Chef ADEN gegen eine Hafenkooperation und Prioritätensetzung bei den Infrastrukturprojekten wenden und stattdessen den öffentlich finanzierten Ausbau aller Seehäfen, ihrer seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen in ihrer ganzen Bandbreite fordern, wird sich an diesem für den Steuerzahler stark defizitären Zustand wohl kaum etwas ändern. Eine nationale, besser noch eine Arbeitsteilung innerhalb der EU würde dagegen große **Einsparpotentiale** zum Nutzen aller freisetzen.

Bei der Schaffung und Unterhaltung vorwiegend privatwirtschaftlich genutzter Hafinfrastruktur ist mehr privatwirtschaftliche Verantwortung notwendig. Das gilt für Projekte wie den mit rd. 500 Mio. Euro steuerfinanzierten CT IV in Bremerhaven ebenso wie für den JadeWeserPort, aber auch für alle weiteren Hafenneu- oder Ausbauten:

„Ein Vergleich mit anderen Ländern zeigt, dass ein wirtschaftliches Betreiben auch der Infrastruktur von Häfen möglich ist. Erstes Beispiel in Nordeuropa sind die privatisierten britischen Häfen. In Asien ist das Geschäftssystem durch weitgehende Abwälzung der Kosten für Infrastruktur auf die Reeder gekennzeichnet. Die beschriebenen Unterschiede im Geschäftssystem schlagen sich in den Erlösen nieder. In Asien werden deutlich höhere Preise (Liege-, Umschlagsgebühren) pro umgeschlagenen Container erzielt (zwischen 20 und 40 US \$ pro TEU, in Einzelfällen bis 200 \$ pro TEU). Eine Erhöhung des Gebührenniveaus und damit der Einnahmen durch Häfen ermöglicht eine Steigerung der Kapitalrenditen für Infrastrukturinvestitionen, die das Hafengeschäft auch für private Investitionen interessant macht“ (ROLAND BERGER & PARTNER 2000: 9).

Diese Erkenntnis wurde zwischenzeitlich auch von Vertretern der Bundesregierung vertreten: *„Es kann nicht sein, dass die Standorte an der Nordrange Finanzierungsprobleme haben. Und dass gleichzeitig die Umschlaggebühren deutlich unter Weltmarktniveau liegen, ja sogar unter dem Niveau von Schwellenländern zum Teil um 200, 300 oder gar 400 Prozent - sehen Sie nur nach Amerika oder Asien. Das ist etwas, was in der Frage staatlicher Rahmenbedingungen geändert werden muss.*

Ich werfe einfach nur die Frage auf, ob es sein kann, dass wir einerseits Schwierigkeiten haben, die gewünschten Investitionen aufzubringen und gleichzeitig am Markt nicht die entsprechenden kostendeckenden Umschlaggebühren durchsetzen können -- im Unterschied zu anderen Standorten in der Welt, die das können.“... „Es ist doch wirklich nicht sinnvoll, dass wir aus öffentlichen Kassen Reeder in Panama oder Griechenland subventionieren“ (LAHL / BMU 19. Februar 2005). – Der BMU ist allerdings in Sachen Hafenfinanzierung ressortmäßig nicht zuständig und hat traditionell nur geringen Einfluss auf die hier verantwortlichen Verkehrs- und das Finanzressorts.

Unter Ausschöpfung der Kooperationsmöglichkeiten wie Arbeitsteilungen, Netzwerke, hafengebührende öffentliche Verwaltungen ließen sich im Bereich der Seehäfen und ihrer see- und landseitigen Zufahrten in den nächsten Jahren vermutlich **Steuergelder in Milliardenhöhe einsparen** (vgl. Kapitel 4.4), ohne dass gesamtwirtschaftlich Nachteile, etwa bei Wertschöpfung oder Arbeitsplätzen, zu befürchten wären:

„Ein Systemwechsel im Hafengeschäft hin zu privater Mitfinanzierung ist aller Voraussicht nach mit einer nachhaltigen Verbesserung der wirtschaftlichen Attraktivität der Umschlagsunternehmen verbunden. Dies führt zu einer Wertsteigerung der Anteile der öffentlichen Anteilseigner“ (ROLAND BERGER & PARTNER 2000: 9).

Wenn die Fahrwasservertiefungen und deren steigende Unterhaltungslasten weiterhin vom Steuerzahler getragen werden, widerspricht das dem **Verursacherprinzip** und dem wichtigen **Ziel einer nutzerbezogenen Kostenanlastung**, die auf EU-Ebene zwar schon lange empfohlen wird, jedoch hinsichtlich einer wirksamen Umsetzung bisher nur spärliche Erfolge aufweisen kann.

5.3.2 Rahmenbedingungen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Gemäß **Grünbuch Seehäfen der EU** vom 10. Dezember 1997 und **EU-Weißbuch** zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur vom 22. Juli 1998 wird die **Notwendigkeit einer Refinanzierung öffentlicher Ausgaben für Hafeninfrasturktur durch die Nutzer** von der EU befürwortet. Die öffentlich finanzierten Seehafeninfrastrukturen in Deutschland kommen dem anscheinend längst nicht nach: Weder aus Bremen noch aus Hamburg ist offiziell bekannt, wie hoch die aus Hafengebühren und sonstigen Abgaben der Nutzer zu bestreitende Refinanzierung der Hafenausgaben konkret ist. Die von PROGTRANS & PROGNOSES (Juni 2006) für den Hamburger Hafen angegebene Refinanzierungsquote von 30-40 % wurde von REUTER/HPA am 30.08.2006 in einem Fachgespräch bei der HPA bestritten⁹⁷. Konkrete Angaben zur Klarstellung wurden von ihm allerdings nicht gemacht und sind öffentlich auch nicht bekannt.

Gemäß der aus Niedersachsen bekannten dürftigen Refinanzierungsquote von ca. 33 % (s. o.) ist auch in Bremen und Hamburg von einer deutlichen Unterdeckung von ca. 35-40% auszugehen (vgl. PROGTRANS & /PROGNOS 2006: 112). Hohe Hafendefizite werden von den hier angesprochenen norddeutschen Küstenländern auch im Länderfinanzausgleich vorgetragen. Das wäre unredlich, wenn die hafenbezogenen Infrastrukturausgaben – wie z. B. in der Nutzen-Kosten-Untersuchung des Bremerhavener CT IV vom Gutachter PLANCO CONSULTING prognostiziert – hochprofitabel wären. So standen laut Bund-Länder-Finanzausgleich den „*originären Hafenausgaben*“ in Bremen in Höhe von 114,4 Mio. € 1997 lediglich „*originäre Hafeneinnahmen*“ von 36,8 Mio. € gegenüber, was einer Unterdeckung von ca. 68 % entspricht. Für 1999 konnte die Unterdeckungsquote zwar auf ca. 56 % gesenkt werden (vgl. DANNEMANN 2005: 41), was jedoch immer noch ein erhebliches Defizit war.

Für sinnvolle nationale Änderungen in Deutschland sind angemessene internationale Rahmenbedingungen auf EU-Ebene notwendig, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zumindest im Bereich der konkurrierenden Nordrangehäfen. Deshalb sollte eine koordinierte nationale Seehafenpolitik Hand in Hand mit der Weiterentwicklung der entsprechenden EU-Politiken gehen.

Das für eine umweltgerechte, nachhaltige Verkehrspolitik ebenso notwendige wie überfällige **Kostenanlastungsprinzip** wird von der EU-KOMMISSION zwar schon lange empfohlen (vgl. EU-KOMMISSION 10. Dezember 1997, 22. Juli 1998 und 14. Februar 2001), wartet weitgehend jedoch noch immer auf Umsetzung. Dabei wären gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz (VIFG) vom 28. Juni 2003 auch entsprechende nutzerbezogene Abgaben im Bereich der Bundeswasserstraßen zu erheben, was nur in geringem Maße erfolgt. Solange beispielsweise für einen transportierten Standard-Container von 20 Fuß auf einer Bundeswasserstraße nur 2,5 Cent/km an Gebühren erhoben wird, kann eine **kostendeckende Nutzerfinanzierung** bei Bundeswasserstraßen kaum erreicht werden. Völlig unverständlich ist zudem, dass dieser „Regelsatz“ beispielsweise auf der Unterelbe sogar auf weniger als 0,5 Cent reduziert wurde (vgl. BMVBS-LS25-20011120-KF-A009).

Laut PLANCO CONSULTING & BfG (November 2007: 3) wurde in Deutschland zuletzt 1987 detailliert berechnet, inwieweit die jeweiligen Verkehrsträger zu einer Kostendeckung beitragen. Das Ergebnis einer mehr oder weniger großen Unterdeckung überrascht nicht. Dass seitdem keine neuen detaillierten Berechnungen vom hier zuständigen Bundesverkehrsministerium veranlasst wurden, ist bemerkenswert. Angemahnt wird eine Kostendeckung vom BMU: „*Zu den Rahmenbedingungen gehört es, dass Verkehre kostendeckend betrieben werden müssen, wie es das Weißbuch zur Europäischen*

⁹⁷ Der Autor dieser Studie hat an dieser Besprechung teilgenommen.

Verkehrspolitik vorsieht. Das werden wir im Rahmen des Hafenkonzpts entwickeln“ (LAHL / BMU 19. Februar 2005), bis heute jedoch erfolglos. - Wenn sich die Erkenntnis kostendeckender Infrastrukturinvestitionen innerhalb der Bundesregierung auch im Verkehrs- und Finanzressort durchsetzt, könnte ein wesentlicher Schritt für notwendige Weichenstellungen in der Seehafen- und Verkehrspolitik eingeleitet werden.

Die EU-KOMMISSION fordert angesichts der Hafenkonkurrenz **mehr Transparenz bei der Finanzierung der Seehäfen** und die damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen: *„In diesem Zusammenhang muss unter anderem die Frage öffentlicher Gelder für Häfen angesprochen werden. Die Kommission wird einen allgemeinen Rechtsrahmen festlegen, wie ihn die Interessengruppen des Hafensektors fordern. Klare Finanzierungsbedingungen werden darüber hinaus ein Anreiz für Investitionen im Bereich der Häfen sein. Die Kommission wird 2008 Leitlinien für staatliche Beihilfen für Häfen verabschieden“* (a. a. O.: 10).

Sie wendet sich aus Gründen eines **fairen Wettbewerbs** gegen *„niedrigere Standards bei Umwelt- und Sozialvorschriften, Steuerdumping, Finanzierung von Hinterlandanbindungen aus öffentlichen Geldern...“* (EU-KOMMISSION 18. Oktober 2007: 14).

Von der KOMMISSION wurde bereits 1997 auf die Notwendigkeit einer Neuausrichtung der europäischen Hafenpolitik verwiesen. Dabei schlägt sie einen gemeinschaftlichen Rahmen für die Erhebung der Hafengebühren vor. Sie spricht sich dabei für eine **Anlastung und Finanzierung von Infrastrukturkosten für alle Verkehrsträger** aus (EU-KOMMISSION 12. Dezember 1997): *„Die unterschiedliche Finanzierung der Häfen und der Seeverkehrsinfrastruktur in Europa sowie die verschiedenen politischen Maßnahmen zur Erhebung von Benutzergebühren spiegeln die erheblichen Abweichungen der bestehenden eigentumsrechtlichen und organisatorischen Konzepte wieder. Häfen können Eigentum des Staates, regionaler oder lokaler Gebietskörperschaften oder privater Unternehmen sein. In der Vergangenheit wurden Häfen oft als Einrichtungen betrachtet, die Dienstleistungen von generellem wirtschaftlichem Interesse durch den öffentlichen Sektor zur Verfügung stellen und die von den Steuerzahlern finanziert werden. Heutzutage werden Häfen eher als gewerbliche Einheiten angesehen, die ihre Kosten vollständig mit den Gebühren der Benutzer decken sollten, denen unmittelbare Vorteile durch die Häfen entstehen. Daher erscheint die Hafenindustrie als ein im Übergang befindlicher Wirtschaftszweig“* (ebenda).

Dem Grünbuch der EU zur Seehafenpolitik zufolge sollte das langfristige Ziel einer Anlastung der Infrastrukturkosten darin bestehen, Gebühren zu erheben, die den sozialen Grenzkosten entsprechen (Kapital-, Betriebs-, umweltbezogene und unfallbezogene Kosten usw.). Dies würde zu einer bedarfsgesteuerten Investitionspolitik führen und langfristig zur Sicherung eines lautereren Wettbewerbs im Hafensektor beitragen“(ebenda). – Dem ist im Wesentlichen zuzustimmen.

Das **EUROPÄISCHE PARLAMENT** *„empfiehlt der Kommission, die öffentliche Finanzierung von Hafen- und Seeverkehrs-Infrastrukturen...wie folgt zu behandeln:*

a) die öffentlichen Hafeninfrastrukturmaßnahmen stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 92 EGV dar,

b) die unternehmensbezogenen Hafeninfrastrukturmaßnahmen sind für den Fall, dass sie in kostenbezogener Höhe refinanziert werden, keine staatlichen Beihilfen, anderenfalls unterliegen sie den Melde-, Kontroll- und Verbotsvorschriften des Beihilferechts, die unternehmensbezogenen Hafensuprastrukturmaßnahmen unterliegen stets den Melde-, Kontroll- und Verbotsvorschriften des Beihilferechts; ihre öffentliche Finanzierung ist grundsätzlich ausgeschlossen, außer für die Fälle, dass bei Häfen oder Hafenbetrieben in öffentlicher Hand diese sich gemäß dem Marktteilnehmerprinzip verhalten und dass die Ausnahmetatbestände des

Artikels 92 Absätze 2 und 3 EGV vorliegen, wobei jedoch der faire und lautere Wettbewerb unter den und innerhalb der Seehäfen der Gemeinschaft nicht beeinträchtigen darf“ (EUROPÄISCHES PARLAMENT 13. Januar 1999).

Das EUROPÄISCHE PARLAMENT vertrat seinerzeit zudem die Auffassung, „dass Betriebsbeihilfen für Unternehmen der bzw. in den Seehäfen unzulässig sind“ (ebenda).

Einer späteren Untersuchung zufolge wurde die höchste öffentliche Finanzierung im Bereich der Seehäfen innerhalb der EU in der Nordseeregion festgestellt (EU-KOMMISSION 14. Februar 2001: 13). Bei dieser Erhebung stellte die KOMMISSION gleichzeitig kritisch fest, dass die Auskunftsbereitschaft in den Mitgliedstaaten zum Teil sehr zu wünschen übrig lässt. „Diese Unterschiede in der Kooperationsbereitschaft zeigen sich beispielsweise darin, dass Aggregationswerte geliefert wurden, wo hafenspezifische Daten gefragt waren, einzelne Punkte partiell oder ganz verschwiegen wurden oder die Auskunft schlicht verweigert wurde“ (EU-KOMMISSION 14. Februar 2001: 4).

Von ähnlichen Schwierigkeiten berichteten auch die Autoren einer neueren Untersuchung zur Seehafenfinanzierung in der EU im Auftrag der KOMMISSION: „*The subject of financing and charging of terminal-related infrastructure and suprastructure in European Seaports has been proven as highly sensible since port authorities and port operators regard both categories as instruments of competition policies. Due to the increasing competition of seaports for vessel operators but also for the settlement of port related companies, the relevant authorities run a very restrictive information policy*“ (IMS Juni 2006b: 1).
“*First evaluations of the findings achieved by the project partners revealed that even if they have good contacts it is very difficult to get the desired information*“ (a. a. O., S. 6).

Gemäß Ausschreibungs-Bekanntmachung der KOMMISSION vom 19. März 2005 sollte die Studie folgende beiden Zielsetzungen umfassen: „*Erstens, Ermittlung und Beschreibung der öffentlichen Finanzierungssysteme für Seehäfen in jedem der 20 Meeranrainerstaaten der EU. Für jeden der 30 ausgewählten EU-Seehäfen muss der Umfang der öffentlichen Mittel bemessen werden. Zweitens, Ermittlung und Beschreibung des Systems des Kostenumlagerungsverfahrens in den Seehäfen in jedem der 20 Meeranrainerstaaten der EU*“ (www.icc-hoffmann.de/NewsTicker/200503/ausschreibung-534, Zugriff v. 25.10.2006).

Unter den deutschen Seehäfen wurden lediglich Bremen und Hamburg in die Untersuchung einbezogen: Auf ca. 10 Seiten wird dabei relativ ausführlich beschrieben, welche Entwicklungen die Hafenverwaltungen in den letzten Jahren genommen haben und wer wofür zuständig ist. Bund und Länder sind demnach mit ihren Hafenverwaltungen für alle hafenbezogenen Infrastrukturen, also im Bereich der Seehäfen und ihrer see- und landseitigen Anbindungen zuständig, die Hafenumschlagsbetriebe sind nur für die Suprastruktur wie Containerbrücken und Gebäude zuständig.

Die Studie gibt für Hamburg lediglich folgende öffentliche Ausgaben an: „*The HPA will show on its opening balance sheet a capital asset of about 860 Mio. €*“ (a. a. O., S. 147).
“*The HPA will show on its opening balance sheet a capital asset of about 860 Mio. €*“ (a. a. O.: 148). Für das Untersuchungsjahr 2003 werden 88 Mio. Euro an öffentlichen Ausgaben der Stadt Hamburg für zumeist öffentliche Infrastrukturmaßnahmen angegeben.

“*The budget for general port infrastructure ran up to a budget of 57.7 million € in 2003 - financed out of the budget of the Federal State of Bremen. Public investments in quay walls amounted to 58,6 million € in 2003 – representing 100% of the financing of quay walls*“ (a. a. O.: 151). - **Kostenangaben zu konkreten Projekten oder längere Zeiträume sucht man in der Studie ebenso vergeblich wie konkrete Angaben zum Umfang einer Refinanzierung.**

Die **Schaffung gleicher Rahmenbedingungen im Wettbewerb der Seehäfen der EU** ist und bleibt ein vordringliches Ziel. Nach Scheitern des Richtlinien-Entwurfes „*Port-Package II*“ zu den Hafendiensten wäre eine eigenständige Vorlage zur EU-weiten Regelung der **Finanzierung der Seehafeninfrastruktur (einschließlich seewärtiger Zufahrten)** ebenso notwendig, wie zur Kostenanlastung der Hinterlandverkehre.

Vor allem die öffentliche Finanzierungspraxis seehafenbezogener Infrastruktur in Deutschland führt dazu, dass der Umschlag eines Containers im Hochlohnland Deutschland wesentlich teurer als beispielsweise im Niedriglohnland China ist:

Tabelle 26 : Seehafenbezogene Umschlagsgebühren pro Container in US \$:

Ostasien		
	Tokio	283,70 \$
	Kobe	303,63 \$
	Hongkong	243,27 \$
	Nagoya	306,03 \$
	Yokohams	304,34 \$
Nordamerika		
	Los Angeles/Long Beach	281,00 \$
	Seattle	234,50 \$
	Vancouver	178,95 \$
	New York	253,00 \$
	Hampton Roads (Virginia)	244,00 \$
Nordeuropa		
	Felixstowe	123,38 \$
	Southampton	127,69 \$
	Le Havre	129,50\$
	Antwerpen	94,50 \$
	Rotterdam	101,00 \$
	Bremerhaven	131,20 \$
	Hamburg	133,40 \$

(OSC 2005, nach LANGE 2006: 19)

5.3.3 Ursache und Folgen kostengünstiger Seetransporte

Die **fiskalische Förderung der Containerschiffe** durch die hiesigen Abschreibungsmöglichkeiten hat wesentlich dazu beigetragen, dass Anfang 2006 weltweit mit 1.157 der mit Abstand größte Anteil an Containerschiffen mit einer Gesamtladekapazität von 2.747.000 TEU bzw. 36,4 Mio. dwt. und damit 32,6 % der Welttonnage von Containerschiffen in deutschem Besitz war (BUNDESMARINE, FLOTTENKOMMANDO, Dezernat Handelsschifffahrt 2006: 3-1). Die weltweite Nr. 2 – Japan – hatte hier mit „nur“ 235 Containerschiffen bzw. 663.000 TEU Gesamtkapazität als Reedereisitz nicht einmal 25 % der Bedeutung von Deutschland für Containerschiffe (ISL 2006: 17).

Deutsche **Steuer(spar)modelle** wie die zum 1. Januar 1999 zur Förderung des Reederei-standortes Deutschland eingeführte **Tonnagesteuer** sind eine fragwürdige **Subventionierung der Containerschifffahrt**: „*Zum 01.01.1999 wurde mit dem `Gesetz zur Förderung des Schifffahrtsstandortes Deutschland` die Tonnagesteuer als Anpassung der Besteuerung von Schifffahrtseinkünften an den europäischen Standard eingeführt. Ein wesentlicher Bestandteil der Tonnagesteuer ist die Einführung eines Wahlrechts bei der Gewinnermittlung für Han-*

delsschiffe im internationalen Verkehr (§ 5a EStG). Der Reeder kann zwischen der herkömmlichen ertragsabhängigen Besteuerung und der pauschalen Gewinnermittlung nach der Nettoraumzahl 8 (NRZ) des Schiffes, die im Wesentlichen den Laderaumgehalt erfasst, wählen. Die steuerliche Bemessungsgrundlage wird dadurch unabhängig vom tatsächlich erzielten Ergebnis der Schifffahrtsgesellschaft festgestellt. Der so ermittelte und von den Gesellschaftern zu versteuernde Gewinn ist außerordentlich niedrig. Diese steuerliche Erleichterung können die Reedereien für jeweils zehn Jahre wählen, was ihnen auch eine langfristige Planungssicherheit verschafft. Das Gesetz befreit die Reeder darüber hinaus auch teilweise von den Lohnnebenkosten. Nach Paragraph 41a Absatz 4 des Einkommensteuergesetzes kann der Reeder in 2 aufeinander folgenden Jahren 80% der von den Seeleuten zu entrichtenden Lohnsteuer einbehalten“ (BUNDESMARINE, FLOTTENKOMMANDO 2006: 3-3f).

Somit verwundert es nicht, dass in Verkaufskonzepten großer Containerschiffe mit „hohen Ausschüttungen, die nahezu steuerfrei sind“, geworben wird (COMMERZ REAL BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT 13. Juni 2008: 7).

Der ZDS erreichte nach längeren Bemühungen 2008 eine weitgehende Steuerbefreiung von Diesel in deutschen Seehäfen auf nur noch 6,1 Cent/Liter und konnte damit Seetransporte noch billiger machen: *„Bundesregierung will Hafener Unternehmen in Deutschland entlasten. Die Bundesregierung will die Mineralölsteuer für die Umschlagunternehmen in den deutschen Nord- und Ostseehäfen von bisher 47 Cent auf 6,1 Cent pro Liter absenken. Bundesverkehrsminister Tiefensee äußerte sich heute in Berlin optimistisch, dass diese Regelung noch im Februar von der EU- Kommission genehmigt wird“...*

„Die Umschlagunternehmen in den Häfen werden durch die Absenkung der Mineralölsteuer um jährlich etwa 30 Millionen Euro entlastet. In anderen EU-Mitgliedsstaaten, u. a. den Niederlanden und Belgien, profitieren Seehafenbetriebe bereits von niedrigen Mineralölsteuern“ (BMVBS 19. Februar 2008).

Dieses Steuergeschenk mag zwar die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen weiter erhöhen, schadet jedoch der Umwelt, weil sie den Anstrengungen zu Energieeinsparung, Klimaschutz und Verkehrsvermeidung zuwider läuft. Die im Vergleich zu den westlichen Konkurrenzhäfen der Nordsee überproportionalen Wachstumsraten der deutschen Containerhäfen Hamburg und Bremerhaven bereits vor dieser Maßnahme zeigen die Überflüssigkeit dieses Steuernachlasses. Angesichts hoher Renditen im zweistelligen Prozentbereich bei den großen Umschlagsunternehmen EUROGATE und HHLA bis zur Weltwirtschaftskrise erscheinen derartige Förderungen ziemlich fragwürdig: - Beispiel HHLA: *„Der Gewinn vor Steuern schoss überproportional um 75 Prozent auf 123 Millionen Euro nach oben. Die Umsatzmarge legte von 15 auf 22 Prozent zu. Das eingesetzte Kapital verzinst sich mit einer Rate von mehr als 25 Prozent“ (MASUHR / FOCUS MONEY 30. Oktober 2007).*

Folgen des immer billigeren Seeverkehrs:

Der Transport eines Containers von Shanghai nach Hamburg kostete Anfang der 90er Jahre noch etwa 2.500 Dollar, vor Beginn der Weltwirtschaftskrise dagegen nur noch etwa 1.000 Dollar, und das trotz der seitdem enorm gestiegenen Treibstoffpreise. Dieses ist nicht nur das Resultat der immer größer gewordenen Containerschiffe, sondern auch einer Steuer- und Gebührenpolitik, die auf eine Anlastung der von Containerschiffen verursachten Kosten für Infrastruktur und Umwelt weitgehend verzichtet.

Zum Vergleich: Der Weitertransport von Hamburg nach München per LKW ist etwa doppelt so teuer wie der Seetransport aus Ostasien oder Südamerika, per Bahn nur unwesentlich billiger. Auf diese Weise wird beispielsweise ein aus Chile importierter Wein doppelt so günstig nach Hamburg transportiert wie von der Mosel (vgl. TIEDEMANN / HAMBURGER ABENDBLATT, 16. Juni 2006).

Zu dem Importbeispiel einer Flasche Wein hat der Vorstand der Bremer Lagerhaus Gesellschaft ADEN der FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND 2007 ein bemerkenswertes Interview gegeben:

„Financial Times Deutschland: Herr Aden, eine Flasche Wein aus Chile kostet 8 Euro. Wie hoch schlagen die Transportkosten zu Buche – immerhin wird der gute Tropfen um den halben Globus transportiert?

Detthold Aden: Den Transportpreis merken wir gar nicht, der ist absolut minimal und beträgt ein paar Cent. Auch daran lässt sich erkennen: Transport ist weltweit zu billig.“

.....

„Wenn ich sage, Transporte sind zu billig, meine ich das im vollen Bewusstsein der Globalisierungseffekte. Wir nutzen die Billiglohnländer und deren kostengünstige Produktion. Wir müssen deshalb riesige und vor allem wachsende Warenmengen hin und her schicken“ (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 13. Juni 2007).

Ein derartiges Beispiel ließe sich auch für das Handy, den Videorecorder, den Teddy, das Hemd oder das T-Shirt aus Fernost sagen, nur dass es immer schwerer wird, in Deutschland (oder Mitteleuropa) noch Produktionsstandorte als Vergleichsmaßstab zu finden. Somit ist es kein Wunder, dass bei uns branchenweise Arbeitsmärkte zugunsten von Niedriglöhnern in Fernost und anderen Regionen dieser Welt weggebrochen sind, die bekanntlich nicht selten notgedrungen unter Sozial- und Umweltdumping Produkte produzieren.

Notwendige Konsequenzen:

Die vom Branchenvertreter ADEN beschriebene Entwicklung zeigt, welche **Spielräume zur Streichung steuerfinanzierter Begünstigungen und notwendigen Kostenanlastungen von Hafenvirtschaft und Seetransporten bestehen**, vorausgesetzt sie werden zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen international zumindest auf EU-Ebene durchgesetzt. Spielräume zum Subventionsabbau zeigen auch hohe Renditen bei Hafenumschlagsunternehmen wie EUROGATE oder HHLA.

„Transportkosten haben in der Preiskalkulation eines Produktes ein immer geringeres Gewicht. Lag der Seetransport-Kostenanteil vor 20 Jahren noch bei 10 Prozent des Endpreises eines Produktes, so liegt er heute nur noch bei einem Prozent. Dies facht den Welthandel zusätzlich an, der sich immer mehr von der eigentlichen Weltwirtschaftsentwicklung abkoppeln kann“ (ARBEITNEHMERKAMMER BREMEN (Hrsg.), RIPPE et al. (Verf.), März 2007: 44).

Dieses würde sich ändern, wenn den Transportkosten sämtliche Infrastruktur- und Umweltkosten angelastet würden. Das ist notwendig, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen jedoch sinnvollerweise nur international möglich.

Trotz der im vorgenannten Interview mitgeteilten Erkenntnis, dass der Seeverkehr (viel zu) billig geworden ist, fordert ZDS-Präsident ADEN weiterhin eine Vielzahl staatlich finanzierter Infrastrukturprojekte für die Seehäfen. Der Spitzenmanager scheint keine besonderen Probleme mit diesem Widerspruch zu haben: Eine Beteiligung am steuerfinanzierten JadeWeserPort durch den späteren Hafennutzer lehnte BLG-Chef ADEN über die bei uns übliche Finanzierung der Suprastruktur wie Kräne und Gebäude ab und lobte das Projekt als *„risikolose Milliardeninvestition“* (www.logistikportal-niedersachsen.de, Pressebericht v. 24. April 2006).

Solche Förderungen von Containerschiffahrt und Terminalbetreibern sind aufgrund der negativen Folgen mit einer umweltgerechten, nachhaltigen Entwicklung nicht zu vereinbaren: Auf diese Weise entstehen durch vermehrten Warentransport Verkehrszunahmen, die zu hohen Belastungen von Umwelt und Bevölkerung führen. Dieses

steht im Widerspruch zu einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Umwelt- und Verkehrspolitik mit der Notwendigkeit zur Verkehrsvermeidung (vgl. BMU, 30.08.2004: 1 und Januar 2008: 40). Der Steuerzahler wird unnötig belastet, was dem Gebot einer sparsamen Haushaltspolitik zuwider läuft. Angesichts der Vielzahl miteinander konkurrierender öffentlicher Aufgaben, begrenzter öffentlicher Mittel und hoher Staatsverschuldung gehört die bisherige Förderpolitik auf den Prüfstand: Es geht darum, welche staatliche Förderung hier wirklich notwendig und welche unter Bilanzierung des Für und Wider zweckmäßig ist.

Eine Folge der in Deutschland und den meisten Nordrangehäfen praktizierten Förderung des Seeverkehrs ist, dass unser **Arbeitsmarkt** im Zuge der **Globalisierung** durch ostasiatische Niedriglöhne immer weiter unter Druck gerät. Das ließe sich ändern, zumal die Importe aus Fernost das zwei- bis dreifache Mengen-Volumen gegenüber dem unserer Exporte einnehmen. Wenn man die Transportpreise zur Umsetzung des Kostenanlastungsprinzips deutlich anhebt, so würden die Waren des Importes entsprechend stärker verteuert als die des Exports. - Von der heutigen Förderpraxis dagegen profitieren Waren aus Ostasien wesentlich stärker als unsere Exportwirtschaft. Der Druck der billigeren Produkte aus Fernost auf hiesige Unternehmen und den Arbeitsmarkt wird durch den in der Nordrange stark finanziell geförderten Seeverkehr unnötig verschärft. Diese Entwicklung der Verlagerung von Arbeit in Produktionsstätten wird nach Expertenmeinung anhalten und dem derzeitigen Containerboom weitere Nahrung geben (www.welt.de, 13.12.2006).

Auch die (international) **reduzierten Steuern auf Schiffstreibstoffe** und eine immer noch **weitgehende Befreiung von Umweltauflagen im Seeverkehr stehen im Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung** der Seehäfen, ihrer seewärtigen Zufahrten und der globalen Schifffahrtsrouten. Da im internationalen Seeverkehr überwiegend emissions-trächtige Rückstandsöle verfeuert werden, führt dieses zu vermeidbaren erheblichen Umweltbelastungen wie einer Übersäuerung der Meere (WBGU 2006) und einer Verschärfung des Klimawandels (Vgl. EUROPEAN ENVIRONMENTAL BUREAU (EEB); EUROPEAN FEDERATION FOR TRANSPORT AND ENVIRONMENT (T&E); SEAS AT RISK (SAR) & SWEDISH NGO SECRETARIAT ON ACID RAIN November 2004; SKYSAILS 2006). Schon allein aus Klimaschutzgründen können wir uns das nicht leisten, so dass hier dringend Abhilfe geboten ist (vgl. Kap. 7.5.3).

Vom vollständigen Abbau der öffentlichen Förderung des Seeverkehrs würden die Umwelt, der Steuerzahler und der Arbeitsmarkt in Hochlohnländern wie Deutschland und so manchen EU-Nachbarn profitieren. - Lösungskonzepte sind hier aus Wettbewerbsgründen auf EU-Ebene notwendig (vgl. hierzu Kapitel 7). Deutschland sollte hier Vorreiter, Initiator bzw. Unterstützer für eine Nachhaltige Seehafenpolitik sein.

5.3.4 Rolle der Reeder

Die von deutschen Reedern kontrollierten Handelsschiffe machen mit 70,3 Mio. dwt 8,5% aller Handelsschiffe oder 7,5 % der Welttonnage aus, wobei Deutschland hier den dritten Platz der Weltrangliste inne hat. Wie die nachfolgende Tabelle 27 zeigt, ist der größte Anteil der weltweit verkehrenden Containerschiffe in deutschem Besitz. Von den 2.731 Handelsschiffen ab 1.000 BRZ fuhren lediglich 392 Schiffe unter deutscher Flagge. (BUNDESMARINE, FLOTTEN-KOMMANDO, 2006: 3-1).

Tabelle 27:

Die größten Containerschiffflotten nach Reedereisitz²⁹
(Schiffe ab 1.000 BRZ)

Rang (Vorjahr)	Reedereisitz	Flaggen		Schiffe	Kapazität 1.000 TEU
		national	fremd		
1 (1)	Deutschland	267	890	1.157	2.747
2 (2)	Japan	12	223	235	663
3 (3)	Dänemark	84	58	142	545
4 (5)	Schweiz	4	168	172	509
5 (4)	Taiwan	33	154	187	500
6 (7)	VR China	138	123	261	452
7 (6)	Griechenland	42	119	161	398
8 (8)	Großbritannien	32	41	73	249
9 (9)	Singapur	101	39	140	203
10 (10)	USA	55	26	81	212
11 (11)	Frankreich	15	42	57	176
12 (12)	Korea	71	44	115	159
13 (15)	Kanada	2	49	51	168
14 (16)	Niederlande	33	33	66	143
15 (14)	Israel	16	26	42	120
gesamt		905	2.035	2.940	7.244
Welt gesamt				3.449	8.138

(DEUTSCHE MARINE, FLOTTENKOMMANDO 2006: 2-17)

Großreedereien sind zunehmend bemüht, sich weltweit ein möglichst großes Netzwerk an Umschlagsplätzen in Eigenregie oder Kooperation mit Hafenbetreibern zu sichern (z. B. MAERSK, CGA-CGM), um möglichst flexibel und kostengünstig operieren zu können. Das verstärkt(e) den Konzentrationsprozess der Reedereien:

Die weltweit größten Containerreedereien

Tabelle 28:

(Vollcontainerschiffe ab 1.000 TEU)

Reederei	Anzahl			Kapazität 1.000 TEU
	eig. Schiffe	Charter	gesamt	
1. MAERSK SEALAND/Safemarine (DNK)	162	269	431	1.460,5
2. MSC (SUI)	152	77	229	774,4
3. CMA-CGM (FRA)	48	109	157	468,6
4 HAPAG LLOYD (DEU)	63	64	127	424,8
5 EVERGREEN (TWN)	93	30	123	415,4
6. Hanjin/Senator (KOR)	16	64	80	329,2
7. COSCO (CHN)	66	23	89	318,1
8. China Shipping (CHN)	32	38	70	312,3
9. NYK (JPN)	36	63	99	292,9
10. APL (SGP)	29	43	72	287,7
11. MOL (JPN)	27	49	76	253,3
12. OOCL (CHN)	28	26	54	238,3
13. K-LINE (JPN)	26	43	69	231,3
14. YANGMING (CHN)	39	29	68	191,8
15 Hamburg-Süd (DEU)	21	52	73	165,1
gesamt			1.817	7.163,7
Welt gesamt			3.449	8.138,0²⁸

(DEUTSCHE MARINE, FLOTTENKOMMANDO 2006: 2-16)

28: ISL Bremen - Shipping Statistics and Market Review – Container Shipping - Juni 2006a

BLG-Chef ADEN beschreibt einige Konsequenzen dieses Konzentrationsprozesses der Reeder für die Seehafenwirtschaft: „Wenn unsere Kunden - die großen Containerreeder - globale Netzwerke knüpfen, dann müssen wir als Dienstleister auch in dieser Kategorie denken und handeln. Ganz einfach gesagt: Zu Netzwerken passen nur Netzwerke! Es ist nicht verwunderlich, dass große Reeder wie Maersk Sealand, P & O oder Evergreen an ihren Haupttrouten gezielt eigene Terminal-Netzwerke aufbauen. Unter den großen Terminalbetreibern haben bisher nur drei Unternehmen in Netzwerke investiert. Hongkong und Singapore haben solche Netzwerke geknüpft und bauen sie ständig weiter aus. Dabei sind sie auch in Nordeuropa präsent – zum Beispiel in Felixstowe, in Rotterdam und in Antwerpen. Noch sind diese Netzwerke allerdings Flickenteppiche, die keine geografische Systematik erkennen lassen. Beide Unternehmen sind finanziell jedoch so stark, dass sie nahezu beliebig kaufen können. Die Strategie zielt aber klar auf eine Weltmarkt beherrschende Stellung.

In Europa gibt es zurzeit nur ein Unternehmen mit einer gezielten Netzwerk-Strategie. Das ist EUROGATE in Bremen.“ ... „Wir schaffen ein europäisches Netzwerk und werfen dabei auch einen besonderen Blick auf die Wachstumsmärkte im Osten unseres Kontinents. Und dieser Blick beschränkt sich nicht nur auf die neuen Mitglieder der Europäischen Union, sondern reicht viel weiter nach Osten. Die Strategie geht auf. EUROGATE arbeitet jetzt im siebten Betriebsjahr und verzeichnet seit der Gründung ständig überproportionales Wachstum. Zum Terminal-Netzwerk gehören zurzeit neun Standorte. Neben Bremerhaven und Hamburg haben wir sechs Terminals im Mittelmeer und einen am Atlantik. Im letzten Jahr hatten wir rund 11,5 Millionen TEU. Davon entfiel gut die Hälfte auf Bremerhaven und Hamburg“ (ADEN 9. Januar 2005: 14,15,17).

Bisher wurde die **Hafenwahl** der Reeder vor allem durch folgende Faktoren (vgl. DEECKE, 1998, SCHIFFER 2000) bestimmt:

- geographische Lage des Hafens,
- Nähe zu Ballungsräumen und regionales Ladungsaufkommen (Loco-Quote),
- Leistungsfähigkeit der Hafenumschlagsanlagen,
- Hafengebühren, Liegezeiten u. s. w.,
- Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindungen,
- Leistungsfähigkeit der seewärtigen Zufahrt.

Aufgrund der Kostenvorteile („*economic of scale*“) wurden und werden von ausreichend finanzkräftigen Reedereien zunehmend immer größere Containerschiffe angeschafft. Zur Einsparung von Hafengebühren und Zeit in den Fahrtrouten nach Nordamerika oder Fernost reduzieren die Reeder gleichzeitig ihre Hafenanläufe in Europa, soweit das unter Auslastungsgesichtspunkten für sie möglich und sinnvoll erscheint. Mit der **Schiffsgrößenzunahme** wird die Auslastung allerdings immer schwieriger. Deshalb und wegen anspruchsvoller (Groß)Kundenbeziehungen wird sich in Europa ein Ein-Hafen-Konzept (Main-Port) nicht durchsetzen (so auch PLANCO CONSULTING 2004: 79). Bereits ein europäisches „Zwei-Hafenkonzept“ wäre aufgrund der weiträumigen Verteilung der umgeschlagenen Güterverkehrs- und umweltpolitisch gegenüber den heute zumeist noch häufigeren Hafenanläufen (vgl. nachfolgende Abb. 35 u. 36) als negativ anzusehen: **Jede weitere Hafenkonzentration macht eine immer großräumigere und kostspieligere (Unter-)Verteilung der Containerladung über Feederschiffe, Bahn- oder LKW-Transporte notwendig.** Nicht nur die Ladung für Feederschiffe nimmt zu, auch die Landtransporte per LKW und Bahn, die zudem immer länger werden. Folglich steigt der Bedarf an Verkehrsinfrastruktur, was insbesondere bei den Seehafenhinterlandanbindungen hohe Kosten und Umweltbelastungen verursacht. Das läuft einer nachhaltigen Verkehrs- und Seehafenentwicklung zuwider. Die Ostasienroute nach Bremerhaven in Abbildung 35 auf Seite 145 zeigt, dass neben Großbritannien nur noch zwei kontinentale Hafenanläufe stattfinden, bei der in Abbildung 36 auf Seite 145 dargestellten Route nach Hamburg läuft HAPAG LOYD dagegen noch drei Häfen auf dem Kontinent an.

Europe - Asia Loop 6 / NW2

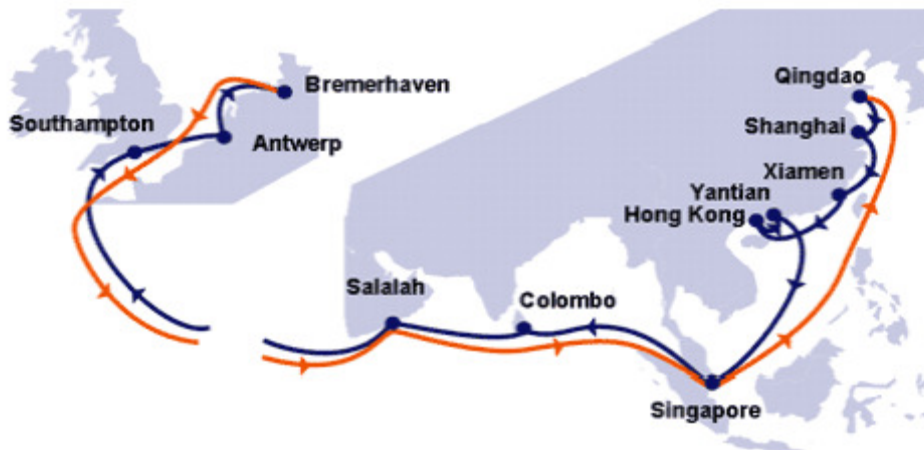


Abbildung 35 Containerliniendienst von Ostasien nach Bremerhaven
(HAPAG LOYD, April 2008: 4)

„Ein Hafen wird dann in den Fahrplan eines Dienstes aufgenommen, wenn er sich im Rahmen einer geeigneten Kombination mit anderen Anlaufhäfen als geeignet erweist, die von der Reederei bzw. der Allianz kontrollierten Containerströme unter Service- und Kostengesichtspunkten optimal zu gestalten. Bei der Minimierung der Kosten greift anstelle der Betrachtung isolierter Kosten der einzelnen Stufen der Transportprozesse zunehmend eine Gesamtkostenbetrachtung für die Bedienung des jeweiligen Raumes über alle Stufen und Prozesse der Wertschöpfung des Unternehmens hinweg“ (DEECKE 1998: 26, 27).

Europa - Asia Loop 7 / NW3



Abbildung 36 Containerliniendienst von Ostasien nach Hamburg
(HAPAG LOYD, April 2008, S. 4)

Die großen Containerschiffe laufen heute in Südeuropa durchweg nur noch ein oder zwei Häfen wie z. B. Gioia Tauro in Süditalien an, in der nordeuropäischen Nordrange ein oder

zwei Westhäfen⁹⁸, nur teilweise einen britischen und im Regelfall mit Bremerhaven oder Hamburg nur noch einen deutschen. Eine weitere Konzentration erscheint aufgrund der damit verbundenen Nachteile wie schwieriger Auslastung der großen Containerschiffe sowie aufwändigere, großräumigere Unterverteilung per Feederschiff oder per Bahn oder LKW über Land wenig sinnvoll. Die heutigen Fahrtrouten der Containerschiffe variieren. Auch bei der Hinfahrt der zumeist nach festen Fahrplänen verkehrenden Schiffe werden zumeist andere Häfen angelaufen als bei der Rückfahrt, etwa nach Fernost. Auf diese Weise werden doppelte Hafenanläufe auf Hin- und Rücktour der Container Routen vermieden.

Die großen Containerschiffe nutzen nur im ersten oder letzten europäischen Ladehafen ihre Ladungskapazitäten aus, soweit es das Ladungsaufkommen ermöglicht. Allerdings führt die Vermeidung doppelter Hafenanläufe zu höherer Beladung durch die bereits mitgeführten Transitcontainer aus den Häfen, die auf der Hintour noch nicht oder auf der Rücktour nicht mehr angelaufen werden. Hierdurch sparen die Reeder Hafengebühren und Zeit.

Alle angelaufenen Häfen stehen in Konkurrenz zueinander und lassen sich somit von Nutzerseite gegeneinander ausspielen. So wurde von Reedereien schon wiederholt angedroht⁹⁹, den Hafenstandort Hamburg zu verlassen, wenn keine weitere seewärtige Fahrwasservertiefung erfolgt. Derartige Druckmittel haben bisher in der Regel auch den gewünschten Erfolg gehabt. Die vor allem in der Nordrange bestehende Hafenkonkurrenz führt dazu, dass den Reederwünschen vonseiten der Hafenbetreiber häufig weit entgegengekommen wird und auf kostendeckende Nutzergebühren in Europa anscheinend größtenteils verzichtet wird.

Bei der führenden Rolle deutscher Schiffseigner im globalen Containerverkehr ist ihr Einfluss auf die deutsche Politik wenig überraschend. Ihre Forderungen nach weiteren Fahrwasservertiefungen wurden beispielsweise bei der seewärtigen Zufahrt nach Hamburg bereits vor Vollendung des letzten Ausbaus erneut beim BMVBS beantragt und von der WSV mit erneuten Planfeststellungsverfahren auf den Weg gebracht (vgl. Anhang 2). Bei politischen Anlässen wie den Maritimen Konferenzen der Bundesregierung spielt der VERBAND DEUTSCHER REEDER (VDR) ebenso eine wesentliche Rolle wie bei allen wesentlichen Anlässen, die zu einer Beteiligung von Interessengruppen der maritimen Wirtschaft führen.

Die Reedereien wollen, dass die von Ihnen angelaufenen Seehäfen möglichst zu jeder Zeit, also bei Tag und Nacht auch unter hoher Auslastung der größten Containerschiffe ohne Wartezeiten angelaufen, möglichst schnell ent- und beladen und wieder verlassen werden können. Solange diese hohen Erwartungen allerdings nicht international von allen wichtigen Containerhäfen erfüllt werden (können), wird das in den Fahrplänen entsprechend berücksichtigt. Dabei werden (in Bezug auf die Fahrwasserhältnisse) restriktionsfreie Häfen wie Rotterdam häufiger als erster Lösch- oder letzter Ladehafen angelaufen als die anderen Nordrangehäfen mit Fahrwasserrestriktionen. Häfen wie Bremerhaven oder Hamburg mit tidebedingten Fahrwasserrestriktionen werden von großen Containerschiffen sinnvollerweise zumeist als Mittelshafen angelaufen. Da im Regelfall vorher bereits in ein bis drei Westhäfen Ladung gelöscht wurde, sind Auslastung und Tiefgang der Schiffe in den Häfen der Mittelshafenposition geringer als in denen des ersten Lösch- oder des letzten Ladehafens. Ziel der Reedereien von großen Containerschiffen ist, dass möglichst jeder Hafen einer Range ohne Restriktionen und damit in beliebiger Reihenfolge angelaufen werden kann (PLANCO CONSULTING 2004: 80). Damit würde für die Schiffe ein Höchstmaß an Flexibilität erreicht, allerdings wären Aufwand und Kosten für die Hafenstandorte immens. Zur Durchsetzung ihrer Wünsche werden von Reedern immer wieder die möglichen Konsequenzen von Verkehrsverlagerungen in andere Häfen ins Gespräch gebracht (WOLF /CMA/CGM-Reederei, 7. November 2006). Ob dieses letztlich vollzogen wird, hängt von den

⁹⁸ Einschließlich Belgien und den Niederlanden.

⁹⁹ So z. B. von HAPAG LOYD vor der letzten Vertiefung der Tideelbe.

vielen Faktoren ab, die die Attraktivität eines Hafens ausmachen (vgl. Tab. 17, S. 82), wozu insbesondere ein hohes Ladungsaufkommen und ein ausreichend leistungsfähiger Hafen und günstige Hafengebühren gehören (weitergehend vgl. ISL 2000: 3-60 ff).

Die Schiffsgrößenentwicklung und die Orderzahlen von Megacarrier werden von Reedern und Hafenwirtschaft immer wieder für die aus ihrer Sicht notwendigen weiteren Ausbauten und Vertiefungen der Seehäfen und ihrer Zufahrten angeführt. Wie viele der Seehäfen technisch und finanziell die immer aufwändigeren Ausbaumaßnahmen noch weiter mitmachen können¹⁰⁰ bzw. wollen, lässt sich nicht vorhersagen. Die Beseitigung bestehender Tiefgangsrestriktionen¹⁰¹ würde einerseits zu Kostenersparnissen bei den Reedereien, gleichzeitig allerdings auch zu hohen Kosten für die öffentlichen Haushalte führen. Häfen, die hier die Wünsche der Reeder erfüllen, können jedoch nur dann häufiger als erster Löscher oder letzter Ladehafen fungieren, wenn sie auch sonst von ihrer geographischen Lage und anderen Standortmerkmalen wie einem ausreichend hohen Ladungsaufkommen attraktiv genug für große Containerschiffe¹⁰² sind.

5.4 Notwendige Fahrwassertiefen im Containerverkehr

5.4.1 Schiffsgrößenentwicklung

Nach stetiger Größenzunahme können die großen Containerschiffe heute bereits 10.000 TEU und mehr transportieren. Für das derzeit weltweit größte Containerschiff, die „Emma Maersk“, wird offiziell eine Stellplatzkapazität von 11.000 TEU angegeben. Laut RADIO BREMEN.de vom 14. November 2006 soll der 398 m lange und 56,4 m breite Megacarrier sogar 13.000 TEU transportieren können.

Auch wenn es heute technische Studien mit Ladekapazitäten von 15.000 oder gar 18.000 TEU gibt (HANSA HAMBURG SHIPPING INTERNATIONAL 4. November 2005), sehen Schiffbauexperten für die Zukunft eine realistische Größe bei maximal ca. 13.000 TEU (GERMANISCHER LLOYD, 29. September 2005; www.welt.de, 15.09.2006; TOZER 2003; PLANCO CONSULTING, Oktober 2000: 76f; MARTIN 2000).

Die „Hauptlastenträger“ der Vollcontainerschiffe lagen vor Beginn der Weltwirtschaftskrise bei 4 bis 9.000 TEU und damit deutlich darunter, wobei aufgrund der Neubestellungen zukünftig immer mehr Schiffe im oberen Größensegment liegen werden. Dass wesentlich größere Schiffe Ausnahmefälle bleiben werden, hat verkehrliche und ökonomische Gründe. So wurde die Kapitalrendite großer Containerschiffen von der TECHNISCHEN UNIVERSITÄT HAMBURG-HARBURG (TUHH) in Zusammenarbeit mit der FORSCHUNGSGEMEINSCHAFT FÜR LOGISTIK e.V. (FGL) eingehend untersucht. Demnach liegt die optimale Kapitalrendite derzeit bei ca. 8.000 TEU, vorausgesetzt das heutige Multi-Port-System innerhalb der Nordrange-Häfen wird nicht zugunsten eines Main-Port-Systems aufgegeben (vgl. MÜLLER & SCHÖNKNECHT 2005), was aber allgemein für höchst

¹⁰⁰ Wie im Bereich der Tideflüsse Elbe und Weser stehen hier häufig natürliche Grenzen im Wege.

¹⁰¹ Mindestens ebenso wichtig sind Restriktionen im Umschlagsbetrieb und bei den Hinterlandverkehren, worunter vor allem Rotterdam seit Jahren am meisten zu leiden hat(te). - Hamburg hat mittlerweile ähnliche Probleme.

¹⁰² Die Erlangung einer Erst- oder Letzthafenposition bei dem mittleren Schiffsgrößensegment ist dagegen einfacher, weil diese eher gut auszulasten sind als große Containerschiffe.

unwahrscheinlich gehalten wird (vgl. z. B. DEECKE 1998, PLANCO CONSULTING 2003 und 2004, ISL 2005).

„Bei den größten Containerreedereien scheint das 8.000 TEU Containerschiff die neue Standardgröße zu werden. Diese Größe beschreibt offensichtlich die Schiffsgröße im internationalen Verkehr, mit der wirtschaftlich erfolgreich im internationalen Seeverkehr operiert werden kann. APM/Maersk verfügt z. B. mit seiner S-Klasse bereits über 20 Schiffe dieser Größenordnung. MSC hat z. T. in Kooperation zehn 8.030 TEU Containerschiffe und Seaspan fünf 8.100 TEU Containerschiffe bestellt. Ähnliches gilt auch für CMA-CGM und Hapag Lloyd“ (DEUTSCHE MARINE, FLOTTENKOMMANDO 2006: 2-13).

Da sich nicht immer absehen lässt, welche Häfen ihre seewärtigen Zufahrten ggf. bis zu welchem Zeitpunkt an die Wünsche der Reeder angepasst haben, ist aus Gründen der Planungssicherheit seit einiger Zeit keine weitere absolute Größenzunahme bei den Schiffsbestellungen mehr erkennbar. Hierbei scheinen aber auch betriebliche Gründe eine Rolle zu spielen, so dass häufig an bewährten Schiffsgrößenklassen im Containerverkehr festgehalten wird: *„Angesichts des prognostizierten Wachstums auf dem Containermarkt hat Hapag-Lloyd ein Neubauprogramm für acht Schiffe der gleichen Bauart wie die ‘Colombo Express’ beschlossen, die im Dezember 2009 (zwei Schiffe) sowie im ersten Halbjahr 2010 ausgeliefert werden sollen. Geplant ist, die neuen Einheiten auf den Asienrouten einzusetzen, die unverändert das höchste Wachstum im Containerverkehr aufweisen.“...“ Sie werden bei einer Länge von 335 Metern und einer Breite von 43 Metern über jeweils 8.750 Stellplätze für Standardcontainer (TEU) verfügen.“...“Hapag-Lloyd gibt mit dieser Bestellung der Homogenität der Flotte den Vorrang, was zu Einsparungen in den Betriebskosten führt, anstatt auf eine Schiffsgröße von mehr als 10.000 TEU zu setzen“ (HAPAG LOYD, Juni 2007: 6).*

Aus vorgenannten Gründen ist heute und in absehbarer Zeit mit keiner absoluten Zunahme der heutigen Maximaltiefgänge mehr zu rechnen ist. Lediglich die Anzahl der in Dienst gestellten Megacarrier nimmt weiterhin zu und wird dadurch mancherorts für Engpässe sorgen.

5.4.2 Schiffstiefgänge

Eine Folge der immer größeren Containerschiffe sind höhere Tiefgänge, die allerdings nicht linear mit der Schiffsgrößenentwicklung zunehmen, sondern je nach Bauart. So haben längere und breitere Containerschiffe geringere Tiefgänge als kürzere, schmalere bei gleicher Kapazität.

Das derzeit größte und tiefgängigste Containerschiff der Welt, die „Emma Maersk“ hat einen Konstruktionstiefgang von 15,5 m (Wikipedia.org., 30. November 2006) und verkehrt heute bereits trotz der bestehenden Fahrwasser-Restriktionen sowohl nach Bremerhaven. Das ist nur möglich, weil der tatsächliche Tiefgang bei üblichen und offensichtlich auch wirtschaftlichen¹⁰³ Schiffsauslastungen wesentlich unter dem nur fiktiven Konstruktionstiefgang liegt. Gründe hierfür liegen in sinkenden durchschnittlichen Containergewichten und in zunehmenden Anteilen mitgeführter Leercontainer, die – wie die nachfolgende Abbildung 37 zeigt, Anteile von über 20% erreichen¹⁰⁴:

¹⁰³ Ansonsten würde dieser Megacarrier Bremerhaven und Hamburg wohl kaum anlaufen.

¹⁰⁴ Das gilt aufgrund eines erforderlichen Ladungsausgleichs insbesondere für den Hinweg der Ostasienroute.

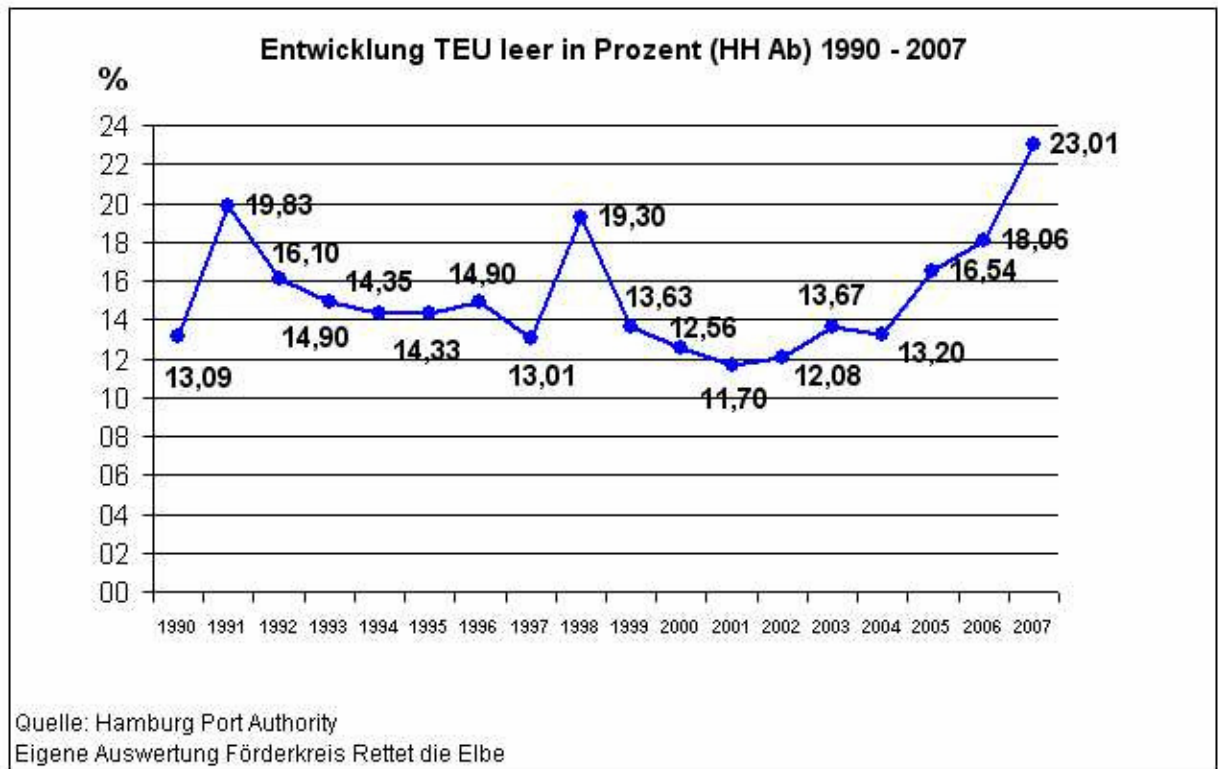


Abbildung 37:

(FÖRDERKREIS „RETTET DIE ELBE“ 2008)

Die Konstruktionstiefgänge der großen Containerschiffe werden gegenüber heute 14-15,5 Metern voraussichtlich nicht mehr weiter anwachsen. Der GERMANISCHE LLOYD hat am 29. September 2005 der Öffentlichkeit gemeinsam mit der koreanischen Werft HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES (HHI) eine Designstudie über einen Megacarrier für 13.000 TEU mit 382 m Länge, 54,2 m Breite und „nur“ 13,50 m Tiefgang vorgelegt. Diese Entwicklung einer Tiefgangsbegrenzung berücksichtigt die Bedingungen eines Großteils bedeutender Containerhäfen, die bei weiterer Tiefgangssteigerung keine ausreichende Fahrwassertiefe mehr haben (so auch ISL, Januar 2005, S. 14). Dem zunehmenden Aufwand weiterer Vertiefungsmaßnahmen stehen nicht nur in deutschen Seehäfen zunehmende Kosten und Beeinträchtigungen der Umwelt gegenüber, die Akzeptanz und Bereitschaft weiterer Vertiefungen schwinden lässt, sondern auch international bei einem Großteil von Konkurrenzhäfen. Da die Konzentration auf nur wenige Containerhäfen, die Fahrwassertiefen von 16 m und mehr aufweisen, für Schiffseigner große Einschränkungen und damit Risiken bei Einsetzbarkeit und Auslastung ihrer Schiffe bedeuten würde, geht der Trend in die Länge und Breite und nicht mehr in die Tiefe. - „Den aktuellen Rekord bei den Neubaubestellungen hält die chinesische Staatsreederei COSCO. Sie hat im Januar bei Hyundai in Korea vier 10000-TEU-Frachter bestellt, von denen der erste 2007 geliefert werden soll. Die Schiffe sollen jeweils 349 Meter lang und 27,7¹⁰⁵ Meter breit werden und einen Tiefgang von mehr als 14,5 Metern haben“ (BEHLING 2005).

Auch dieses ist ein Indiz, dass die noch vor wenigen Jahren im Zuge der Diskussion um einen deutschen Tiefwasserhafen (vgl. hier Kapitel 3.3) erwartete weitere Erhöhung der Konstruktionstiefgänge nicht bis 16 m und darüber hinausgeht.

Es sind jedoch nicht die – lediglich hypothetischen - Konstruktionstiefgänge entscheidend, sondern die in der Praxis real erreichten. Wie die seewärtigen Zufahrten nach Bremerhaven und Hamburg zeigen, **bleiben die realen Tiefgänge i. d. R. weit unter den theoretisch**

¹⁰⁵ Die Breite liegt tatsächlich bei 45,60 Meter (www.wikipedia.de, unter Containerschiff, Aktuelles).

möglichen Konstruktionstiefgängen (vgl. Anhang 3), wofür folgende Gründe maßgeblich sind:

- Auf der Ostasienroute, die vorwiegend nach Hamburg geht, aber auch auf der Amerikanroute, die vorwiegend nach Bremerhaven geht, haben beide Häfen zumeist die Position eines mittleren Ladehafens (vgl. z. B. HAPAG LOYD, Februar 2006). Die großen Containerschiffe sind deshalb dort auf der Hinfahrt nicht mehr und auf der Rückfahrt noch nicht maximal beladen, was zu den real deutlich geringeren Tiefgängen führt.
- Bei großen Containerschiffen werden zum notwendigen Ladungsausgleich sowohl in der Ostasienroute als auch nach Amerika Leercontainer mitgeführt. Deren Anteil ist beispielsweise in Hamburg bereits auf bis zu 23% angestiegen (vgl. Abbildung 37, S. 149), was die realen Schiffstiefgänge erheblich reduziert.
- Die Durchschnittsgewichte der transportierten Container liegen deutlich unter 14 Tonnen je Standardcontainer, die zur Berechnung und Erreichung des Konstruktionstiefgangs angesetzt werden (vgl. ILSCHNER 2006: 9).
- Die maximal mögliche Stapelhöhe der Container wird auch aus Sicherheitsgründen kaum genutzt, denn die weit über Deck ragenden Container bieten eine große Angriffsfläche bei Sturm. Hoch gestapelte Container können bei schwerer See eher über Bord gehen als Container bei geringerer Stapelhöhe.
- Je größer die Containerschiffe sind, desto schwieriger wird es, sie mit genügend Ladung auszulasten (vgl. Kap. 6.2.3)

Die heute bei Konstruktionstiefgängen von 13,50 m bis 15,50 m real erreichten Tiefgänge großer Containerschiffe liegen – soweit bekannt¹⁰⁶ – aus vorgenannten Gründen nur im Bereich von 11,50 bis maximal 14,50 m, wobei Tiefgänge über 13,50 nach Hamburg oder Bremen nur in wenigen Einzelfällen gefahren werden (vgl. FÖRDERKREIS „RETTET DIE ELBE“ 2008¹⁰⁷, siehe Anhang 3). - Dagegen laufen bereits heute große Massengutschiffe mit bis zu 15 m realisiertem Tiefgang im Hamburger Hafen ein.

5.4.3 Schiffsauslastungen

Laut PLANCO CONSULTING (2004: 47) liegen die derzeitigen Schiffsauslastungen der Hamburg anlaufenden Containerschiffe mit einer Größe unter 80.000 tdw zwischen 83% und 89%, bei Schiffen über 80.000 tdw. sogar durchschnittlich nur zwischen 77 und 82%. Auslastungsgrade von 92-95 % werden von den Reedern zwar gewünscht, aber nur im Ausnahmefall auch bei größeren Containerschiffen in Häfen wie Rotterdam erreicht. Dennoch werden die vorgenannten, sehr optimistischen Wunschvorstellungen der Reeder von PLANCO in der NKU zur „*Fahrinnenanpassung*“ von Unter- und Außenelbe zur Grundlage der Wirtschaftlichkeits-Prognose gemacht (PLANCO CONSULTING 2004: 82).

Maßstab der Auslastung von Containerschiffen ist die Anzahl geladener Container und nicht die gewichtsbezogene maximale Tragfähigkeit. Somit spielen Leercontainer und geringe Containergewichte bei der realen Eintauchtiefe hoch ausgelasteter Schiffe eine wesentliche Rolle, da sie zu wesentlich geringeren Tiefgängen führen, als das bei hoher Auslastung zu erwarten wäre. Grundsätzlich sind die Auslastungen der aus Ostasien kommenden Schiffe –

¹⁰⁶ Dass hier keine offiziellen Statistiken über die real gefahrenen Tiefgänge für die jeweiligen Seehäfen zugänglich sind, ist als großes Defizit zur objektiven Beurteilung notwendiger Fahrwassertiefen anzusehen. Selbst für Rotterdam, der die größten Fahrwassertiefen europäischer Seehäfen vorhält, sind keine Tiefgangsstatistiken bei den großen Containerschiffen bekannt. Die genannten Gründe lassen jedoch vermuten, dass auch hier die realisierten Tiefgänge überall deutlich unter den fiktiven Konstruktionstiefgängen bleiben.

¹⁰⁷ www.rettet-die-elbe.de.

volumenmäßig - höher, als die der dorthin fahrenden. Das resultiert aus den im Vergleich zum Export dorthin überproportional importierten Ladungsmengen ostasiatischer Waren¹⁰⁸, der uns volumenmäßig ein Handelsdefizit beschert. Aufgrund dessen ist der bei großen Containerschiffen mitgeführte Leercontaineranteil auf der Route nach Ostasien häufig höher als umgekehrt. Vom mengenmäßigen Ladungsvolumen kommt viel mehr Ladung aus Fernost, als von hier dorthin exportiert wird. Zum Ausgleich müssen viele Leercontainer wieder dorthin zurückgebracht werden. Der mitgeführte Leercontainer lag früher durchweg bei 10-20% (vgl. DEECKE 1998, PLANCO CONSULTING 2003 u. 2004, ISL 2005, FÖRDERKREIS „RETTET DIE ELBE“ 2006), zum Teil heute jedoch schon über 20% (vgl. Abb. 37, S. 148).

Weil eine hohe Auslastung der Megacarrier im regelmäßigen Linienverkehr für die meisten Reedereien schwierig ist (www.welt.de 13.12.2006), gelten Gesamtauslastungen von 90 % bereits als hoher Auslastungsgrad. Solche Auslastungen werden allerdings in der Regel nur im ersten Ablade- oder letzten Ladehafen erreicht. Vollaustellungen sind nicht bekannt und schon allein aufgrund der gerade auf der Ostasienroute hohen Leercontaineranteile unrealistisch. – Insofern sind auch die von PLANCO in den NKU zu den geplanten Vertiefungen nach Hamburg und Bremerhaven zugrunde gelegten Auslastungen und Tiefgänge unrealistisch.

Ein weiterer Grund dafür, dass auch zukünftig noch größer werdende Containerschiffe weiterhin mit heute üblicher und somit wirtschaftlicher Beladung ohne die geplante „Fahrrinnenanpassung“ nach Hamburg und Bremerhaven verkehren können, liegt in den zumeist in Relation zu den möglichen Maximalgewichten durchschnittlich viel geringeren Ladungsgewichten der transportierten Container. Das ISL erwartete hier eine Abnahme der durchschnittlichen Ladungsgewichte bei Containern von 9,6 t im Jahre 2001 auf 8,3 t im Jahre 2015, im See-Ausgang von 10,4 auf 9,3 t (PLANCO CONSULTING 2003 u. 2004). Diese prognostizierten Gewichtsabnahmen von rd. 10% allein führen bereits zu einer deutlichen Tiefgangsreduktion von einigen Dezimetern.

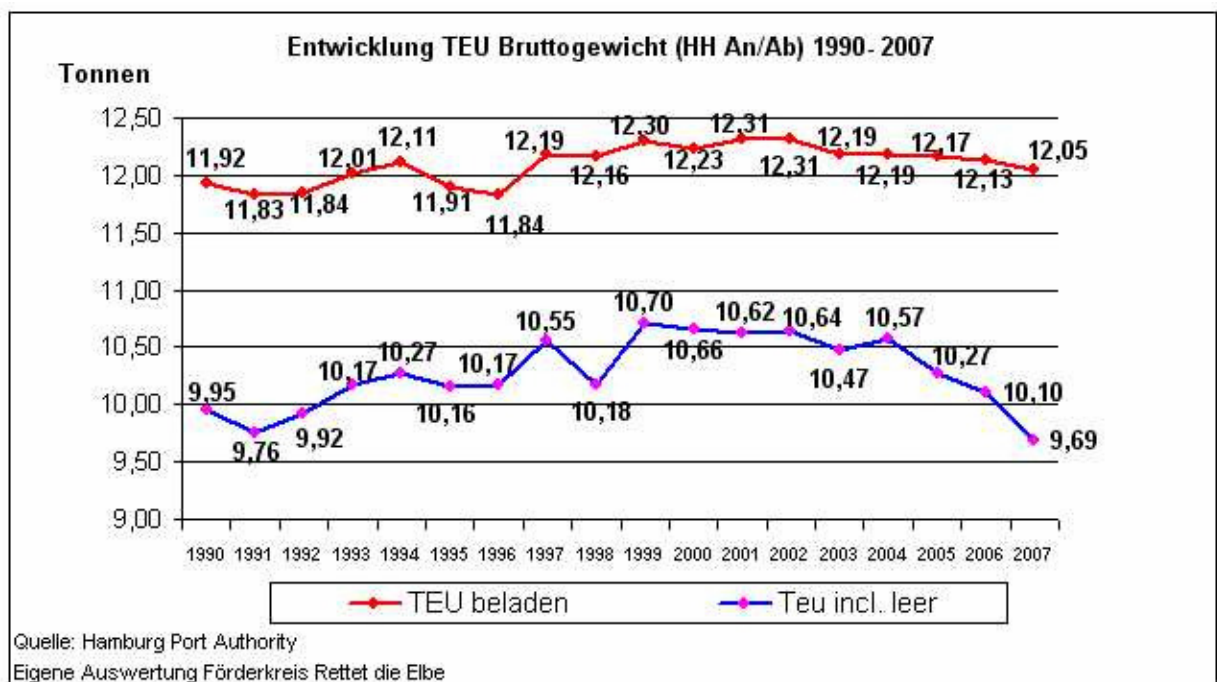


Abbildung 38:

(FÖRDERKREIS „RETTET DIE ELBE“ 2008)

Die ISL-Prognose zu abnehmenden Containergewichten wurde international bereits deutlich übertroffen: Für Rotterdam wurden für 2007 nur noch durchschnittliche Containergewichte

¹⁰⁸ Insbesondere Textilien, Spielzeug, Elektronik.

von 7,4 t je TEU angegeben, einlaufend durchschnittlich nur noch 7,08 t und auslaufend lediglich 7,73 t je TEU (PORT OF ROTTERDAM AUTHORITY 2008). Somit sind die durchschnittlichen Containergewichte auslaufend nahezu 10% schwerer als einlaufend. Warum die von der HPA für Hamburg angegebenen durchschnittlichen Containergewichte deutlich über denen von Rotterdam liegen sollen, ist nicht nachvollziehbar und sollte aufgrund der Relevanz für die Schiffstiefgänge geklärt werden.

„Europa – Fernost Hapag-Lloyd reduziert den Anteil schwerer Container

Das wachsende Ungleichgewicht im Handel zwischen Europa und Fernost führt dazu, dass immer mehr leere Container wieder in die asiatischen Märkte zurückgebracht werden müssen, was für alle Linienreedereien einen erheblichen Kostenfaktor darstellt. Daher hat Hapag-Lloyd beschlossen, den Transport schwerer Container auf dieser Route zu begrenzen. Die dadurch freigesetzten Kapazitäten werden für den Rücktransport leerer Container nach Asien genutzt. Ein positiver Nebeneffekt ist, dass sich die TEU-Auslastung der Schiffe optimieren lässt, die operativen Abläufe flexibler gestaltet werden können und dass die Bunkereinsparungen die Beiträge der schweren Container mehr als ausgleichen. Hapag-Lloyd beabsichtigt, an dieser Strategie festzuhalten, bis sich die Marktbedingungen wieder bessern“ (HAPAG LOYD, Juni 2007: 5).

Die Tatsache, dass alle großen Containerschiffe heute bereits (und wahrscheinlich auch zukünftig) mit wirtschaftlichen Auslastungen nach Hamburg verkehren können, erklärt auch das Aussteigen Hamburgs aus dem ursprünglich länderübergreifenden Projekt eines Tiefwasserhafens für Containerschiffe in Wilhelmshaven, dem JadeWeserPort.

5.4.4 Notwendigkeit weiterer Fahrwasservertiefung nach Hamburg und Bremen

Beide Fahrwasservertiefungen werden mit der Schiffsgrößenentwicklung und ihrer Tiefgänge (vgl. Kap. 5.5.1 u. 5.5.2) im Containerbereich begründet. Erneute „*Fahrrinnenanpassungen*“ seien zur „*Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit*“ von Hamburg bzw. Bremerhaven notwendig. Dieses wird am Beispiel des Hamburger Hafens und seiner seewärtigen Zufahrt aufgezeigt: „*Der Hamburger Hafen kann sein Wachstumspotenzial nur dann ausschöpfen, wenn er für große tiefgehende Containerschiffe unter wirtschaftlichen Bedingungen erreichbar ist. Denn vor allem auf der besonders wachstumsintensiven Fernostrelation, die für Hamburg die tragende Säule bildet, werden wegen der enormen Ladungsmengen sehr große Schiffe eingesetzt. Die Herstellung ausreichender Wassertiefen für diese Containerschiffe ist wettbewerbsentscheidend und deshalb eine der wichtigsten Herausforderungen für den Hafen*“ (HPA 2008). - Somit will Hamburg „*sein Wachstumspotenzial*“ über eine weitere Fahrwasservertiefung „*ausschöpfen*“.

Anders als von Projektbefürwortern immer wieder dargestellt, **wird Hamburg bereits heute von den weltweit größten Containerschiffen angelaufen**, und das offensichtlich mit wirtschaftlich ausreichend attraktiven Auslastungen, denn sonst würden die Reeder Hamburg wohl kaum mit den großen Containerschiffen anlaufen. Gemäß Untersuchung des FÖRDERKREIS „RETTET DIE ELBE“ für das Jahr 2006 verkehrten von allen Vollcontainerschiffen¹⁰⁹ lediglich ca. 4% tideabhängig, - seitdem allerdings mit zunehmender Tendenz. Sogar von den größten, im Falle einer Ausschöpfung ihres Konstruktionstiefgangs tideabhängig verkehrenden Containerschiffen, fuhren 2006 lediglich 14 % tideabhängig auf

¹⁰⁹ Schiffe, die ausschließlich Container geladen haben.

der Elbe bis Hamburg (LAYES / HPA August 2006). Die wesentlichen Gründe hierfür wurden bereits genannt (vgl. Kap. 5.4.1 – 5.4.3).

Auszüge aus der **Projektbegründung** zur geplanten „Fahrrinnenanpassung Innen- und Außenelbe“:

„Es werden immer größere Schiffseinheiten eingesetzt. Die Anzahl großer Containerschiffe mit hohen Konstruktionstiefgängen jenseits der heutigen in der Elbe erlaubten Tiefgänge von tideunabhängig 12,50 m / tideabhängig 13,50 m hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Bereits heute wird der größte Teil des Containerumschlages im Hamburger Hafen von diesen Schiffen bestritten.

Die möglichst hohe Stellplatzauslastung ist mit großen tatsächlichen Tiefgängen verbunden. Der Trend zu größeren Schiffseinheiten wird sich besonders stark auf diejenigen Relationen ausprägen, die große Ladungsvolumina im regelmäßigen Liniendienst bewegen. Zu diesen Relationen gehört die Ostasien-Fahrt, die in Hamburg rund die Hälfte des gesamten Containerumschlages ausmacht.

In stark ausgelasteten Relationen werden insbesondere die Schiffe zunehmen, die einen Konstruktionstiefgang von deutlich mehr als 13,50 m bis zu etwa 14,50 m haben. In der Ostasien-Fahrt werden sie künftig die Regel sein.

Um die führende Stellung Hamburgs im Ostasien-Verkehr und damit die wichtigste Grundlage des heutigen und künftigen Hafenerfolgs zu erhalten, muss den zunehmend größeren Schiffen dieser Relation durch eine geeignete Fahrrinnenanpassung der Zugang zum Hafen unter wirtschaftlichen Bedingungen ermöglicht werden“
(PROJEKTBURO FAHRRINNENANPASSUNG, Juni 2007).

Die Forderungen von Reedern und Branchenvertretern nach einer erneuten Fahrwasservertiefung verwundern nicht, da eine jederzeit freie Zeit auf der Elbe mit allen gängigen Containerschiffsgrößen zu höheren Gewinnen führen kann¹¹⁰, als das bei den heutigen, naturgegebenen Restriktionen von Tideflüssen bei Niedrigwasser (Ebbe) der Fall ist.

Wie bereits ausführlich dargestellt wurde, sprechen insbesondere die möglicherweise erheblichen Umweltauswirkungen (siehe Kap. 3.2.4), zunehmende Gefährdungen von Hochwasserschutz und Deichsicherheit (siehe Kap. 3.2.4), aber auch die hohen Kosten für Ausbau und spätere Unterhaltungsmaßnahmen (vgl. Kap. 4.4.4) gegen einen weiteren Ausbau von Unter-/Außenelbe. Die umweltbezogenen Bedenken bestehen, allerdings in geringerem Umfang, auch für die geplante Außenweservertiefung (vgl. Kap. 3.3.4). Aufgrund bestehender naturschutz- und wasserrechtlicher Vorgaben bestehen Zweifel an einer Genehmigungsfähigkeit beider Projekte. Entsprechende juristische Auseinandersetzungen durch bereits angekündigte Klagen, deren Ausgang offen ist, sind zu befürchten.

Für beide Projekte gibt es mit den benachbarten Seehäfen Wilhelmshaven, Cuxhaven und Brunsbüttel mögliche Kooperationspartner, die beide Vorhaben für Volkswirtschaft und Allgemeinwohl überflüssig machen. Somit gibt es alternative Lösungsmöglichkeiten.

¹¹⁰ Nur unter der Voraussetzung, dass dieses entsprechend genutzt wird.

5.5. Mögliche Folgen eines Ausbauverzichts von Unter- und Außenelbe

5.5.1 Ausbauunabhängige Entwicklungen

Eine sachgemäße Analyse ist hier nur möglich, wenn zumindest die wesentlichen Einflußfaktoren der komplexen Abläufe, die weit über das Thema Ausbau der Tideelbe hinausgehen, kurz angesprochen und hinsichtlich ihrer möglichen Wirkung zugeordnet werden. Hierzu gehört beispielsweise die aktuelle Erweiterung der **Containerumschlags-Kapazitäten Rotterdams** durch „Maasvlakte II“, ebenso wie die Betriebnahme der neuen Bahnlinie von Rotterdam nach Deutschland („Betuwe“-Linie). Beides wird voraussichtlich Folgen für Hamburg haben, z. B. indem ein Teil der Containerverkehre, die vorher von Rotterdam nach Hamburg abgewandert sind, wieder nach Rotterdam zurückkehren. Diese vor allem kapazitätsbedingten¹¹¹ Ladungsgewinne bzw. -Verluste können deshalb nur sehr bedingt auf die Frage einer weiteren Elbvertiefung zurückgeführt werden. Das schon allein deshalb, weil die Reeder bei ihrer Hafenauswahl viel mehr Kriterien zugrundelegen als die Fahrwassertiefe der seewärtigen Hafenzufahrt (vgl. Tabelle 17, S. 82).

Zunehmend wichtig werden auch die Abfertigungs- und Verkehrsabflussprobleme in Hamburg, die zu einer Verkehrsverlagerung in andere Häfen ohne diese Probleme führen (werden) wie die folgende Äußerung Österreicher Kunden des Hamburger Hafens deutlich macht: *„Der niederländische Hafen Rotterdam ist einer der wichtigsten Umschlagplätze für österreichische Exporte nach Übersee. Die Rail Cargo-Tochter ICA forciert diese Alternative zu den deutschen Häfen Hamburg und Bremerhaven, die an die Grenzen ihrer Infrastruktur stoßen“* ...*„Aus Hamburg, bestätigt Ingrid Glauning, Geschäftsführerin der in Kapfenberg ansässigen Montan Speditionsges.m.b.H., kämen fast jede Woche News von Verzögerungen bei der Abfertigung“* (SEIDENBERGER 2008, www.die-wirtschaft.at/ireds-14794.html, Einsicht 24.12.2008).

Wesentlich wird hier auch die **Fertigstellung des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven** sein, die voraussichtlich zu Verkehrsverlagerungen führen wird. Dabei ist abzuschätzen, welche Veränderungen auch ohne einen weiteren Ausbau der seewärtigen Zufahrt nach Hamburg zu erwarten bzw. möglich sind, da solche Ladungsverluste Hamburgs nicht als Folge des hier untersuchten Ausbauverzichts angesehen werden können:

Nach Inbetriebnahme des JadeWeserPorts (JWP) wird es vor allem wegen einer verkehrlichen Neuausrichtung von EUROGATE und dessen Partner MAERSK, die dann mit Wilhelmshaven, Hamburg und Bremerhaven in allen drei großen deutschen Containerterminals vertreten sind, zu spürbaren Ladungsverlusten im Transshipment-Segment für Hamburg zugunsten von Wilhelmshaven kommen. Ein wesentlicher Standortvorteil Wilhelmshavens ist die mit 23 Seemeilen gegenüber Hamburg (90 Seemeilen) viel kürzere Revierfahrt, d. h. dem Weg von den Hauptschiffahrtswegen auf See zum Hafen. Dadurch haben Schiffe von Wilhelmshaven einen deutlich geringeren Weg nach Skandinavien oder die Ostseeregion mit den dort aufstrebenden Baltischen Staaten. Dieses ist ein großer Standortvorteil für das Transshipment, der Verladung vom großen auf kleinere Containerschiffe (Feeder). Die Frage, ob die Elbe nach Hamburg wie geplant weiter vertieft wird oder nicht, wird hierbei nur einen geringen Einfluss haben, da die höhere Fahrwassertiefe Wilhelmshavens wohl nur im Ausnahmefall von entscheidender Bedeutung für Verkehrsverlagerungen sein wird. Hier zählen vielmehr andere Standortfaktoren wie eine aktuelle Reederbefragung der HYPOVEREINSBANK (2007) belegt (vgl. Tabelle 17, Seite 83). Im Grundsatz ist dieses auch das Ergebnis einer Befragung von Feeder-Reedereien, die für Hamburg bedeutsam sind (NINNEMANN & VIERK 2006). Als Ergebnis dieser Befragung ist voraussichtlich mit Verlagerungen von Feederverkehren für den Ostseeraum zu rechnen, die sich demnach größenordnungsmäßig allerdings kaum

¹¹¹ Bezogen auf die Containerterminals und ihre Hinterlandanbindung.

abschätzen lassen: „Mehr als drei Viertel der Befragten gehen davon aus, dass der Hamburger Hafen nach Inbetriebnahme des JadeWeserPorts Einbußen bei den Feederverkehren zu verzeichnen haben wird“ (a. a. O.: 10). Von 13 Reedereien gaben allerdings nur drei an, dass sie „definitiv vorhaben, künftig auch Feederverkehre über den Hafen in Wilhelmshaven abzuwickeln“ (ebenda) was jedoch nicht bedeuten muss, dass diese Reedereien Hamburg verlassen. – In jedem Fall wird der JadeWeserPort „zu einer Neupositionierung der gesamten Nordrange-Häfen führen“ (a. a. O., S. 15).

Die von PLANCO in seiner NKU zur „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ angenommene Verlagerung des Containerumschlags von Hamburg nach Wilhelmshaven im Falle einer unterlassenen weiteren Vertiefung in Höhe von 5.317.274 TEU (PLANCO CONSULTING 2004) ist dagegen nicht nachvollziehbar¹¹² und schon allein deshalb unrealistisch, weil der JadeWeserPort mit 2,7 Mio. TEU hierfür längst nicht die notwendigen Kapazitäten hat. Nach der erst für 2011 vorgesehenen Fertigstellung wird bis zu einer zunächst noch planfestzustellenden weiteren Ausbaustufe, deren Beantragung nicht einmal absehbar ist, noch sehr viel Zeit vergehen. PLANCO versäumte in der NKU die notwendige Differenzierung hinsichtlich der Verkehre, die voraussichtlich mit oder ohne weitere Elbvertiefung verlagert würden.

Weil die vorgenannten Einflussfaktoren für Verkehrsverlagerungen weitgehend unabhängig von einer weiteren Fahrwasservertiefung sind, bleiben diese bei der nachfolgenden Analyse und Abschätzung der voraussichtlichen Folgen eines Ausbauverzichts unberücksichtigt. - Wesentliche Einflussfaktoren und ihre voraussichtliche Wirkung:

5.5.2 Reale Schiffstiefgänge

Eine Analyse der realen Schiffstiefgänge (vgl. Anhang 3) zeigt, dass nur relativ wenige Containerschiffe die maximal mögliche Fahrwassertiefe größtenteils (aus)nutzen. Dieses widerspricht der Annahme der Vertiefungsbefürworter, die Reeder würden ihre Schiffe im Falle einer Vertiefung entsprechend stärker auslasten. Selbst wenn das in Einzelfällen geschieht, etwa wenn Hamburg erster oder letzter Ladehafen auf der Ostasienroute ist, wird Hamburg von der höheren Schiffsbeladung kaum einen Nutzen haben, weil es sich bei der Mehrbeladung fast ausschließlich um Transitcontainer von bzw. für westliche/n Häfen der Nordrange handelt, die Hamburg ohne Nutzen für den Hafen passieren.

Da die Tendenz tiefgangsbedingter Restriktionen im Containerverkehr und damit die Anzahl hiervon betroffener Schiffe zugenommen hat (LAYES / HPA 30.08. 2006)¹¹³ und gemäß bekannter Bestellung großer Containerschiffe weiter zunehmen wird, fordern die hierfür verantwortlichen Reeder eine erneute „*Fahrrinnenanpassung*“ um möglichst tideunabhängig und ohne Wartezeiten nach Hamburg verkehren zu können. Die Kosten für den Steuerzahler stehen jedoch in keinem Verhältnis zum vergleichsweise geringen, vorwiegend privatwirtschaftlichem Nutzen (vgl. Kapitel 4.4). Der Nutzen liegt für Reeder in einer besseren Ladekapazität bei tideunabhängiger Fahrt, was Zeit und Kosten einsparen kann,

¹¹² Die scheinbar exakten Prognosewerte von PLANCO CONSULTING verblüffen, beruhen sie doch auf sehr vagen, spekulativen Annahmen mit großer Prognoseunsicherheit. Da solche Zahlen bis zum letzten Container eine Genauigkeit vortäuschen, die jeglicher Grundlage entbehrt, können sie weder Ansprüchen von Wissenschaftlichkeit, noch von Seriösität genügen.

¹¹³ Diese Entwicklung steht im Widerspruch zu den Annahmen von PLANCO zum Reederverhalten (PLANCO CONSULTING 2004: 78ff)

soweit dieses im Einzelfall genutzt wird. Der Zusatznutzen ist gegenüber heute relativ gering, weil er im Vergleich zu den Gesamtladungsmengen nur geringfügige Zusatzladungen betrifft. Die Ausschöpfung dieses zusätzlichen Ladungspotentials für den Hamburger Hafen wird unter Berücksichtigung (deutlich) unter 1 % liegen (eigene Schätzung).

Die hiervon mutmaßlich betroffenen Container liegen in jedem Einzelfall, also bei jeder Schiffspassage allenfalls im (niedrigen) dreistelligen Bereich der TEU und betreffen nur wenige Schiffe. Die für Bremerhaven oder Hamburg hierdurch verloren gehenden Ladungsmengen sind in Relation aller dort umgeschlagenen Container sehr gering. Dass diese Annahme zutrifft, zeigt sich schon allein dadurch, dass die von einem Westhafen nach Bremerhaven oder Hamburg weiter fahrenden Großcontainerschiffe in der Regel bereits Container geladen haben, die in Hamburg nicht abgeladen werden, sondern als Transitcontainer bereits für die Zielgebiete in Ostasien (oder Nordamerika) bestimmt sind. Das zeigt ein Vergleich der auf den Containerschiffen mitgeführten Container in Relation zu den in Bremerhaven oder Hamburg abgeladenen. Die von den Reedern gewünschte höhere Beladung der großen Containerschiffe zu den Seehäfen Bremerhaven und Hamburg resultiert hauptsächlich aus **Transitcontainern**, die den Reedern kostspielige und zeitaufwändige Hafendoppelanläufe von Westhäfen auf der Rücktour einsparen lassen, was Bremerhaven ebenso wenig zugute kommt wie Hamburg.

5.5.3 Auslastungen der Containerschiffe

Die durchschnittliche Tiefgangsauslastung der großen Containerschiffe (über 65000Tdw) nach Bremerhaven (PLANCO CONSULTING 2003: 59) bzw. Hamburg (PLANCO CONSULTING 2004: 47ff), lag im Jahre 2000 unmittelbar nach der letzten Fahrwasservertiefung nach Hamburg bei 80%. Auch wenn diese mäßigen Auslastungen mittlerweile gestiegen sind (a. a. O.), so liegen sie bis heute noch weit unter den Möglichkeiten der heute bereits vorhandenen Fahrwassertiefen¹¹⁴ (vgl. weitergehend Kap. 5.4.3).

Das Argument, die Reeder würden ihre Schiffe besser auslasten, wenn sie dieses ohne Tiefgangsrestriktionen könnten, trifft somit nur bedingt zu. Große Containerschiffe nutzen ihre heutigen Ladungs- und Tiefgangsspielräume nachweislich größtenteils nicht aus (vgl. Anlage 3). Die höchsten **Tiefgänge** mit **Auslastungen** bis zu ca. 90% treten bei **Containerschiffen** im Linienverkehr zwischen Ostasien oder Nordamerika und Hamburg in den geringen Fällen als erster oder letzter Ladehafen auf. Diese Position wird aufgrund der geographischen Verhältnisse und einer sinnvollen Ladungsverteilung normalerweise von einem westlichen Hafen und hier insbesondere von Rotterdam wahrgenommen. Aufgrund der östlichsten Lage unter den Nordrangehäfen war Hamburg bisher nur relativ selten erster (7%) oder letzter Ladehafen (11 %) auf der Ostasienroute oder der Nordamerikaroute (PLANCO CONSULTING 2004: 49). Dabei sind Einzugsbereich und Anzahl umgeschlagener Container etwas größer als bei mittlerer Anlaufposition. Deshalb will Hamburg über eine erneute Fahrwasservertiefung von Außen- und Unterelbe seine bisherige Marktposition gegenüber den Westhäfen noch weiter verbessern¹¹⁵ und häufiger die Erst- oder Letzthafen-Position bei Liniendiensten erlangen (a. a. O.: 80). Die hierzu erforderliche Attraktivitätssteigerung würde am ehesten über ein möglichst großes Tidefenster erreicht, das bei den in der Regel real erreichten Tiefgängen einen weitgehend tideunabhängigen Containerschiffsverkehr nach Hamburg ermöglichen würde. Durch die damit verbundenen

¹¹⁴ Insbesondere bei Flut.

¹¹⁵ Insbesondere Hamburg erhöht seit Jahren seinen Ladungsanteil und verbessert damit seine Marktposition gegenüber den Westhäfen Antwerpen und Rotterdam deutlich.

Zeitersparnisse einer weitgehend restriktionsfreien Fahrt könnte den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen die begehrte Position als erster- oder letzter Ladehafen bei weiteren Liniendiensten (Strings) im Einzelfall abgeworben werden. - Für den Fall, dass Hamburg das gelingt, würde wie in den letzten Jahren ein etwas überproportional höheres Wachstum im Gesamtcontainerumschlag erreicht. Der erzielbare, relativ geringe Nutzen einer etwas höheren Umsatzsteigerung würde jedoch in keinem Verhältnis zu den damit verbundenen öffentlichen Kosten (vgl. Kap. 4.4) stehen. Eine voraussichtlich nur geringe weitere Steigerung des Umschlags rührt daher, dass nur relativ wenige Schiffe des gesamten Containerverkehrs im Großschiffsegment durch etwas größere Ladungsmengen profitieren würden, was angesichts der Gesamtmengen der in Hamburg umgeschlagenen Container nur einen relativ geringen Anteil ausmachen würde.

Bei den seit fünf Jahren in Folge bestehenden Containerwachstumsraten in Hamburg in Höhe von 13,6%/Jahr (REUTER / HPA 30.08.2006 mündlich) dürfte es nicht entscheidend sein, ob derartige Umschlagssteigerungen (nach Ende der Weltwirtschaftskrise) als Folge einer weiteren Fahrwasservertiefung evtl. auf 14 oder 15% steigen oder im Verzichtsfall evtl. auf 10-12% sinken. Die aktuellen Entwicklungen in Folge der Weltwirtschaftskrise machen deutlich, dass andere Faktoren einen viel größeren Einfluss auf die (aktuell stark abgeflachte) Umschlagsentwicklung haben. Zudem birgt ein zu schnelles Größenwachstum die Gefahr weiterer (s. o.) Kapazitätsengpässe im Hafen und eine Verschärfung der heute bereits weitgehend ausgelasteten Hinterlandanbindungen mit drohendem Verkehrskollaps. Eine derartige Entwicklung führt zwangsläufig zu Ladungsverlusten, da Kunden gerade von „just-in-time“-Verkehren hierauf sehr empfindlich reagieren.

5.5.4 Hypothetische und reale Ladungsverluste - Mögliche Arbeitsplatzeffekte

Die zuständigen Planfeststellungsbehörden sind bei der letzten „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ im Planfeststellungsbeschluss den Angaben der Träger des Vorhabens zu angenommenen Ladungs- und Arbeitsplatzverlusten gefolgt: „*Nach den Untersuchungen der Firma PLANCO CONSULTING GmbH ist bereits bei einem Verlust von mindestens 350.000 TEU im Jahre 2010 ein Verlust von 3.500 direkt bzw. 5.000 indirekt hafenabhängigen Arbeitsplätzen zu befürchten. Diese Auswirkungen stellen sich noch weit gravierender dar, wenn es zum Verlust ganzer Containerlinien kommen würde. Eine Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Erfordernisse der Containerschifffahrt ist daher im Allgemeininteresse unerlässlich*“...“ *Bei einer Abwanderung ganzer Containerlinien würde dieser Verlust weitaus höher ausfallen. Der Umschlagsverlust aufgrund eines Unterlassens der Maßnahme würde einen Arbeitsplatzverlust zwischen 5.000 und 15.000 Arbeitsplätzen zur Folge haben (Siehe Erläuterungsbericht, Teil A, Kapitel 5.5).*“ (HAMBURGER WIRTSCHAFTSBEHÖRDE 1999).

Eine angemessene und angesichts der Tragweite vorgenannter Annahmen notwendige Überprüfung dieser Angaben durch die Planfeststellungsbehörde ist aus dem vorgenannten Planfeststellungsbeschluss nicht ersichtlich¹¹⁶. Die tatsächlichen, d. h. konkret ermittelten Arbeitsplätzahlen während und nach der letzten „*Fahrrinnenanpassung*“ zeigen (vgl.

¹¹⁶ Die ehemalige Hamburger Behörde „STROM UND HAFENBAU“ gehörte als Vorhabensträger zur Hamburger Wirtschaftsbehörde, die WSD Nord ist Teil der WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG DES BUNDES; die ebenfalls als Antragstellerin der Bundesstrecke fungiert. – Hieraus ergibt sich eine besondere „Nähe“ von Antragstellern und Planfeststellungsbehörden. - Das ist auch im aktuellen Planfeststellungsverfahren so geblieben, auch wenn die frühere Hamburger Behörde für Strom und Hafenaufbau in die heutige HAMBURG PORT AUTHORITY (HPA) mit vergleichbarem Aufgabenbereich überführt wurde.

Kapitel 3.2.3), wie unrealistisch und übertrieben die Annahmen des Gutachters PLANCO waren und sind.

Wie bereits erwähnt, ermöglicht die seewärtige Zufahrt auf der Tideelbe nach Hamburg einlaufenden Schiffen schon heute Tiefgänge bis maximal 15,10 m (HAFEN HAMBURG MARKETING 2006). Hamburg eignet sich deshalb grundsätzlich tiefgangsbezogen gut als **erster Löschhafen**. Dieses wird jedoch von Reedern großer Containerschiffe bisher kaum genutzt. Wesentliche Gründe für die wesentlich geringeren realen Tiefgänge wurden bereits dargestellt (Leercontainer, abnehmenden durchschnittlichen Containergewichten). Hinzu kommt die Schwierigkeit, genügend Ladung für die Megacarrier in den oft engmaschigen Liniendiensten der Reedereien für die angestrebte hohe Schiffsauslastung zu finden (vgl. Kap. 5.4.1 – 5.4.3).

Von Hamburg ausgehende Schiffe können gegen die Tide nur mit maximal 13,80 m Tiefgang auslaufen (ebenda), so dass Hamburg bei den großen Containerschiffen heute nur bedingt als letzter Ladehafen für große Containerschiffe geeignet ist, da hier keine so hohen Auslastungen ermöglicht werden wie beim Einlaufen. Die Tatsache, dass die viel günstigeren Bedingungen beim Einlaufen kaum von den großen Containerschiffen als erster Lösch- oder letzter Ladehafen genutzt werden, gibt dieser Restriktion einen geringeren Stellenwert als von den Befürwortern einer weiteren Vertiefung zur Bedarfsbegründung angeführt.

Sollte die Elbe bis Hamburg nicht oder nur unzureichend ausgebaut werden, *„so ist eine vollständige Verlagerung von Diensten weg von Hamburg auszuschließen. Sie würde für den Reeder den Verzicht auf den deutschen und angrenzenden Markt bedeuten, was auch angesichts der hohen Loco-Quote in Hamburg nicht realistisch ist. Die Verlagerung ganzer Dienste ist erst dann eine Alternative, wenn in Deutschland ein Tiefseewasserhafen existiert, der den Anforderungen der Reeder genügt“* (PLANCO CONSULTING 2004: 85).

Als Ursache ist hier der zukünftige JadeWeserPort anzuführen, wobei hier wesentliche Standortnachteile wie ein nur dürftiges regionales Ladungsaufkommen und deutlich höhere Kosten bei den Hinterlandtransporten wohl nur in einigen Einzelfällen zu Verlagerungen führen werden. Wie bereits in Kapitel 5.5.1 aufgezeigt, wird die Frage einer weiteren Fahrwasservertiefung dabei wohl kaum eine wesentliche Rolle spielen.

PLANCO weist in seiner NKU darauf hin, dass Hamburg ohne die geplante Fahrwasservertiefung **Ladungsverluste** hinnehmen müsse, die über die Mittelshafenposition gegenüber den größeren Ladungsmengen eines ersten Lösch- oder letzten Ladehafens vor allem auf der Ostasienroute entstehen würden. Wie groß dieser Umfang potentieller Ladungsverluste sein kann, darüber macht PLANCO keine konkreten, nachvollziehbaren Angaben.

Dagegen geht der Antragsteller der geplanten Vertiefung der Tideelbe, die HAMBURG PORT AUTHORITY (HPA) davon aus, dass ohne den geplanten Ausbau der seewärtigen Hafenzufahrt nach Hamburg ... *„der Umschlagsverlust der umgelenkten Ladung bis 2015 auf 2 Mio. TEU p. a. ansteigen wird. In diesem Fall würden 2015 lediglich 16 Mio. TEU anstatt 18 Mio. TEU umgeschlagen. Damit verbunden wäre im Jahr 2015 eine Minderbeschäftigung gegenüber dem Ausbaufall in Höhe von ca. 17.700 Personen in der Metropolregion Hamburg“* (HPA, 12. September 2006: 4). – Eine plausible Begründung mit Belegen für diese gewagten Annahmen erfolgt nicht.

Noch drastischer beschreibt die INITIATIVE „ZUKUNFT ELBE“, ein **Zusammenschluss** der wichtigsten Elbvertiefungsbefürworter, die Konsequenzen eines Verzichts auf die geplante *„Fahrrinnenanpassung“*: *„Ohne Fahrrinnenausbau verzichtet die Region auf die Wachstumspotenziale des Ostasienhandels. Dazu kommen aber auch Verluste: Reeder werden, wenn sie ihre Schiffe nur noch mit unwirtschaftlicher Teilbeladung nach Hamburg*

schicken können, Ladung zu den Hauptkonkurrenten Antwerpen und Rotterdam umlenken. Sinkende Umschlagzahlen bewirken, dass der Hafen mittelfristig die Kraft zu seiner ständigen Modernisierung verliert. Kostenintensive Infrastrukturanpassungen z.B. im Terminalbau werden nicht mehr bezahlbar sein. Für hochspezialisierte, innovative Dienstleistungsangebote wird die Kundenzahl nicht mehr reichen. Damit verschlechtert sich die Wettbewerbsfähigkeit weiter – Hamburg bewegt sich in einer Abwärtsspirale zu einem Hafen zweiter oder dritter Klasse“ (INITIATIVE „ZUKUNFT ELBE“ 2008¹¹⁷).

Dass sich die „Wettbewerbsfähigkeit weiter verschlechtert“ ist unzutreffend: Das zeigen die Umsatzsteigerungen der letzten Jahre ebenso wie die Zunahme von Ladungsanteilen unter ausländischen Konkurrenzhäfen der Nordrange. Ein weiterer Beleg, dass die INITIATIVE „ZUKUNFT ELBE“ hier unsachgemäß und realitätsfern argumentiert, ist eine aktuelle Reederumfrage der HYPOVEREINSBANK (19. Dezember 2007), vgl. Tabelle 17 auf Seite 83 dieser Untersuchung.

Als „hafenabhängige Beschäftigte“ gibt die INITIATIVE „ZUKUNFT ELBE“ heute 156.000 an und prognostiziert eine Steigerung bis 2015 „mit Fahrrinnenanpassung“ auf 168.000. - „Ohne Fahrrinnenanpassung“ würden die hafengebunden Beschäftigten dagegen auf 120.000 sinken (ebenda; Fettdruck wurde hier zur Betonung vorgenommen). - Belege für diese Annahmen erfolgen nicht. Soweit Arbeitsplatzzahlen bekannt sind, deuten sie auf eine unsachgemäße, realitätsferne Darstellung der Vertiefungsbefürworter hin (vgl. Kapitel 3.2.3).

Weil eine derartige **Abschätzung potentieller Ladungsgewinne bzw. –Verluste und diesbezügliche Arbeitplatzeffekte mit bzw. ohne den geplanten Fahrwasserausbau** nach Hamburg entscheidend für das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Fahrrinnenvertiefung war und ist, wird dieses hier als **Entwicklungs-Szenario** unter einigen, für Hamburg günstigen Annahmen abgeschätzt: So wird zugunsten Hamburgs – einmal hypothetisch - angenommen, dass nach einer weiteren Fahrrinnenvertiefung bis 2012 zusätzlich jeweils 10 neue Liniendienste mit Großcontainerschiffen Hamburg als ersten Lösch- bzw. letzten Ladehafen wählen. Liniendienste mit mittleren und kleineren Containerschiffsgrößen können Hamburg wie heute auch ohne weitere Fahrwasservertiefung als erster Lösch- oder letzter Ladehafen bedienen. Sollte diese ziemlich unwahrscheinliche Annahme eintreten, so könnten im Vergleich zu einer unterlassenen weiteren Fahrrinnenvertiefung für Hamburg folgende Ladungsgewinne eintreten:

In den Fällen, wo Hamburg die Position als letzter Ladehafen gewinnt, würden alle Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 13,80 m, dem heutigen Maximaltiefgang ausgehender Schiffe, eine größere Containerladung mitbringen können, vorausgesetzt sie erreichen überhaupt hohe Auslastungen, denn nur in diesen Fällen entstünde ein zusätzlicher Nutzen im Hamburger Hafen. Unter der Annahme, dass die in diesem Schiffsgrößensegment (über 8.000 TEU) heute üblichen Auslastungen von durchschnittlich etwa 80% (PLANCO CONSULTING 2004: 47) von den Reedern erfolgreich auf 85% gesteigert werden können, ist keine nennenswerte Erhöhung der möglichen Ladungsmengen feststellbar, weil auch große Containerschiffe mit einer 85%igen Auslastung in der Regel deutlich unter 13,80 m Tiefgang bleiben¹¹⁸ und damit in Hamburg bei Hochwasser auch heute noch auslaufen können. Erst bei den von Reedern angestrebten und bei den großen Containerschiffen nur in wenigen Einzelfällen erreichten Auslastungen von 90% und mehr gibt es feststellbare Ladungsgewinne (mit) bzw. Verluste (ohne weitere Fahrwasservertiefung) für Hamburg, das aber auch nur für die Fälle, wo der Reeder auf Transitladung aus anderen Häfen nicht zugunsten der Ladung von oder nach Hamburg verzichtet: Die Reeder wollen ihre Schiffe auch auf der Tideelbe gern möglichst hoch auslasten, um doppelte Hafenanläufe von

¹¹⁷ www.zukunftelbe.de/elbausbau/argumente.

¹¹⁸ Das allein schon aufgrund einer Zunahme von Leercontainern und Abnahme der durchschnittlichen Containergewichte.

Westhäfen aus Zeit- und Kostengründen zu vermeiden. Bei Restriktionen welcher Art auch immer, von denen bisher kein Nordrangehafen völlig verschont geblieben ist, wird der Reeder die jeweiligen Vor- und Nachteile zugunsten hafenbezogener Beladungskontingente einteilen. Hamburgs Vorteil der östlichen Lage weit im Binnenland mit hohem Ladungsaufkommen wird dabei den naturgegebenen Nachteil der Tideelbe weitgehend kompensieren (vgl. Seehafenranking aus Tabelle 17, S. 83) , so dass es nur in wenigen Fällen zu nennenswerten Ladungsverlusten kommen wird.

Unter der Annahme, dass sich die hier zunächst betrachteten Fälle Hamburgs als letzter Ladehafen in gleichen Teilen auf große Containerschiffe mit 8.000, 10.000 und 12.000 TEU – z. B. im Jahre 2.012 – verteilen, also im Durchschnitt auf ein 10.000 TEU-Schiff, kann erfahrungsgemäß weiter angenommen werden, dass (höchstens) jedes zweite Schiff eine mit 90 % um 5% höhere Auslastung erreicht, als das ohne Fahrrinnenvertiefung möglich wäre. Dieses würde pro Schiffsanlauf schätzungsweise ein zusätzliches Ladungsaufkommen für Hamburg von durchschnittlich etwa 500 TEU pro großes Containerschiff bedeuten, allerdings nur bei jedem zweiten Schiffsanlauf. Da ein großes Containerschiff höchstens sechs Schiffsrundläufe im Jahr in der Ostasienroute absolviert, ergibt dieses bei 10 angenommenen Megacarriern 60 Schiffsanläufe im Jahr. Die im Vergleich zur Situation ohne Fahrrinnenanpassung erreichten höheren Beladungen von 500 TEU im (seltenen) Fall einer 90% Auslastung in jedem zweiten Hafenanlauf bedeuten somit einen Ladungsgewinn von 12.500 TEU.

In den Fällen, in denen Hamburg erster Löschhafen wird, besteht der Tiefgangsnachteil des vorangestellten Falles auslaufender Schiffe nicht, weil einlaufend auf der Hochwasserwelle Fahrwassertiefen von bis zu 15,10 m möglich sind. Solche Tiefgänge werden von großen Containerschiffen bei 90%iger Ladung nie erreicht. Somit sind hier auch keine unmittelbaren Ladungsgewinne zu verbuchen.

Um den **Nachteil des tideabhängigen Verkehrs** im vorangestellten Modell einer unterlassenen Vertiefung der Fahrrinne im beantragten Umfang mit zu berücksichtigen, wird der Ladungsgewinn in dieser Abschätzung auf 25.000 TEU verdoppelt. Im Vergleich zu den für 2012 von Hamburg selbst erwarteten etwa 15.000.000 in Hamburg umgeschlagenen Containern wären 25.000 Mehrcontainer 0,1666% des gesamten Ladungsaufkommens. **Selbst eine weitere Verdoppelung des angenommenen Ladungsgewinns auf 50.000 TEU jährlich würde nur zu 0,33% an Mehrcontainern führen.**

Durch diese relativ geringen möglichen Ladungsgewinne für die Hamburger Hafenumschlagsbetriebe steht den veranschlagten Ausbau- und Unterhaltungskosten (vgl. Kap. 4.4.4) **kein angemessener wirtschaftlicher Nutzen** gegenüber.

Die **Folgen für den Arbeitsmarkt** würden voraussichtlich gering sein: 25.000 mehr umgeschlagene Container führen real (vgl. Kapitel 3.2.3) durchschnittlich nur zu 8-10 Arbeitsplätzen im Umschlagsbereich. Zählt man noch die angenommenen indirekten Arbeitsplätze außerhalb des Terminals hinzu, so wären allenfalls etwa 80-100 Arbeitsplätze im Containerumschlag insgesamt zusätzlich möglich. Dieses berücksichtigt noch nicht einmal die in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter fortschreitende Automatisierung und Produktivitätsfortschritte in den hier maßgeblichen Bereichen, die diese Zahl voraussichtlich weiter schrumpfen lässt. **Die geplante Vertiefung lässt sich somit durch ihre voraussichtlichen Arbeitsplatzeffekte nicht stichhaltig begründen.** Das auch deshalb, weil hierdurch eine schwer bezifferbare Anzahl von Arbeitsplätzen in den Bereichen Fischerei, Tourismus und Obstbau gefährdet würden.

Ein ähnliches Bild zeigt auch folgende hypothetische Abschätzung: Da die großen Containerschiffe in Hamburg aufgrund der mitgeführten Transitcontainer nie alle Container abladen, ist ihre Beladungskapazität begrenzt, wobei hier natürlich auch die Tiefgangsrestriktionen auf der Elbe eine Rolle spielen. Das kann im Einzelfall dazu führen, dass die von Hamburg zur Verschiffung vorgesehenen Container nicht mehr mitgenommen werden, etwa weil das zeitlich limitierte Hochwasser (Tidefenster) genutzt werden muss und ein Warten auf das nächste Tidefenster mit ausreichendem Hochwasser wegen einer relativ kleinen Anzahl von Containern nicht lohnt.

Angaben hierzu machte Unternehmensberater PUTZ & PARTNER: „Weil Kapitäne nicht eine zwölfstündige, teure Wartezeit bis zur nächsten geeigneten Startzeit riskieren wollten, ließen sie bei kleinen zeitlichen Verzögerungen die letzten Container lieber stehen und liefen aus. Bei der HHLA allein seien es mittlerweile bis zu 1000 Boxen im Monat, die nicht wie geplant rechtzeitig verschifft werden könnten“ (HAMBURGER ABENDBLATT 24. September 2007).

Selbst wenn man als Grund für das Zurücklassen dieser Container ausschließlich die bestehenden Fahrwasserrestriktionen mit dem auf zwei Stunden limitierten Tidefenster ansetzen würde, so führt dieses auslaufend zu einem jährlichen Ladungsverlust bei der HHLA von schätzungsweise 10.000 TEU. Dabei wird die Fahrwasserrestriktionen zwar der häufigste Grund für stehen gelassene Container sein, jedoch nicht der einzige. Bezogen auf alle Hamburger Containerumschlagsbetriebe wird die Zahl der fahrwasserbedingt nicht mitgenommenen Container somit allenfalls zwischen 15.000 und 20.000 TEU im Jahr liegen, also bei höchstens 0,2% der heute in Hamburg umgeschlagenen Container. Selbst wenn sich dieser Anteil verdoppeln, verdreifachen oder vervierfachen würde, so würden sich die Ladungsverluste für Hamburg voraussichtlich (deutlich) unter 1% des Gesamtumschlages bewegen, der in den letzten Jahren bis zur globalen Wirtschaftskrise durchweg in zweistelligen Prozentraten gewachsen ist. Prognosen zufolge wird auch zukünftig mit hohem Umschlagswachstum für den Hamburger Hafen im Containerbereich gerechnet. Ein um derartige Margen reduziertes Umschlagswachstum wird wohl kaum signifikante Nachteile für Hamburg haben. Die Auswirkungen eines etwas reduzierten Wachstums auf Wertschöpfung und Arbeitsmarkt werden gering sein und stehen in keinem Verhältnis zu den Kosten und anderweitigen Nachteilen der geplanten weiteren Fahrwasservertiefung.

Angesichts zunehmender Kapazitätsprobleme im Hafen und seinen Hinterlandverbindungen könnte eine Drosselung des bis Ausbruch der Weltwirtschaftskrise hohen Umschlagswachstums womöglich sogar eher vorteilhaft sein, da ein ansonsten zu befürchtender Verkehrskollaps und das Abwandern von Hafenkunden auf diese Weise eher vermieden werden kann.

Im Unterschied zu der hier vorgenommenen Abschätzung geht PLANCO CONSULTING (2004: 97) in seiner Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) davon aus, dass im Falle einer nicht weiter vertieften Unter-/Außenelbe Verlagerungsmengen auf Westhäfen im Umfang der geplanten Vertiefung bewegt würden, d. h. alle Schiffe ihre damit verbundenen höheren Ladekapazitäten ausnahmslos voll ausnutzen. PLANCO hat dazu abgeschätzt (vgl. NKU, S. 95), welche Ladungsmengen bei geringeren Tiefgängen weniger auf einem Containerschiff sind: Bei einem PostPanmax-Schiff bis zu 6.000 TEU würden 7 Dezimeter weniger Tiefgang 400 TEU weniger Beladungspotential bedeuten, bei der Regina-Klasse würden 11 Dezimeter weniger Tiefgang bereits zu 800 TEU weniger Ladung führen. PLANCO unterstellt für den Fall einer unterlassenen Fahrrinnenvertiefung diese Größenordnungen, obwohl die Containerschiffe in der Realität ihre Tiefgangspotentiale nachweislich größtenteils unterschreiten, und das häufig sogar sehr deutlich. Deshalb sind diese Annahmen von PLANCO unrealistisch.

Auf Basis seiner Annahmen errechnet PLANCO für die Planungsvariante 4, die den heutigen Ausbauplanungen am nächsten kommt, für 2015 Ladungsverluste von jährlich 667.869

umgeleiteten TEU für den Fall, wenn die Elbe nicht im geplanten Umfang nach Hamburg vertieft wird. Den PLANCO-Zahlen liegt die Annahme hoher Tiefgänge zugrunde, die auf der gleichzeitigen Annahme hoher Containergewichte und Schiffsauslastungen zustande kommt. Da beides in der Realität jedoch kaum auftritt, gehen die PLANCO-Annahmen fehl (vgl. Kap. 7.2.3).

Hinzu kommt, dass ein Analogieschluss zwischen geringer möglichen Tiefgängen und entsprechenden Ladungsverlusten für Hamburg aufgrund von Ladungsumleitungen wenig sachgemäß erscheint, insbesondere weil

- gerade die großen Containerschiffe erfahrungsgemäß schwerer und deshalb seltener hoch auszulasten sind als kleinere,
- der im Gegensatz zur PLANCO-Annahme in der Realität hohe Anteil von Leercontainern und die geringeren durchschnittlichen Containergewichte zwangsläufig zu deutlich niedrigeren Tiefgängen führen,
- auch große Containerschiffe bereits unter den heute bestehenden Tiefgangsrestriktionen überwiegend die möglichen Tiefgänge und damit Ladekapazität nicht ausnutzen,
- im Einzelfall notwendige Minderbeladung durch den Einsatz kleinerer Containerschiffe ausgeglichen wird, weil die Metropolregion Hamburg und das Hamburger Kernhinterland auch unabhängig von den wenigen restriktionsbehafteten Großschiffen bedient wird.

Der breite Einsatz von Feederschiffen oder gar Containertransporten per Bahn und LKW (wie von PLANCO 2004 angenommen) wäre zudem zum Verlagern großer Ladungsmengen viel zu teuer und ist deshalb unrealistisch wie Abbildung 39 zeigt:

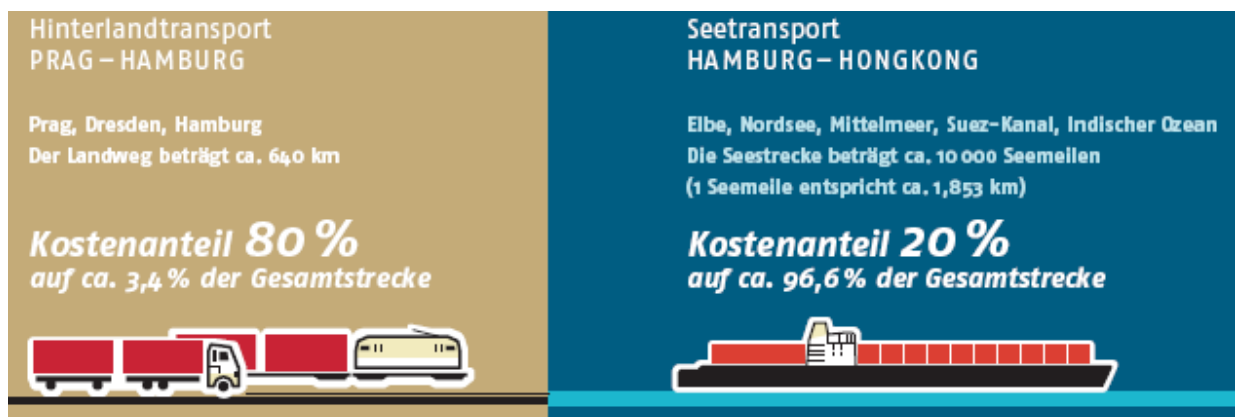


Abbildung 39: Kostenaufteilung in der Transportkette (Beispiel : Transport Prag – Hamburg – Hongkong). (UNTERNEHMENSVERBAND HAMBURG (Hrsg.), März 2006).

Aufgrund dessen ist anzunehmen, dass es nur einen Bruchteil der Ladungsumlenkungen aufgrund der Fahrwasserrestriktionen¹¹⁹ geben wird, die von PLANCO (2004) in der Nutzen-Kosten-Untersuchung angenommen wurde: Wie die hier vorgenommene Abschätzung (s. o.) zeigt, sind von den von PLANCO zugunsten von Rotterdam unterstellten Ladungsverlusten für Hamburg im Falle einer unterlassenen Fahrwasservertiefung – wenn überhaupt - 10% realistisch. Geringfügige Verlagerungen von Ladungen sind nur in den Grenzbereichen des jeweiligen, hafenbezogenen Hinterlandes anzunehmen, beispielsweise bei den Konkurrenten Rotterdam und Hamburg im Bereich Ostwestfalen.

¹¹⁹ Nicht aus anderen Gründen wie z. B. einem zukünftigen JadeWeserPort in Wilhelmshaven oder anderer ökonomischer Faktoren.

5.5.5 Bedeutung der Standortvorteile Hamburgs

Die im Zuge der letzten Elbevertiefung ebenso wie heute gemachten Prophezeiungen der Vertiefungsbefürworter, die Reeder würden im Falle eines Verzichts auf die geplanten Vertiefungs- und Ausbaumaßnahmen deshalb nach Rotterdam abwandern, überzeugen nicht: Eine Reederbefragung der HYPOVEREINSBANK aus 2007 belegt, dass Hamburgs Standortnachteil der tidebedingten Fahrwasserrestriktionen aufgrund einer Reihe von Standortvorteilen überkompensiert wird. So nimmt der Hamburger Hafen im Vergleich zu den westlichen Konkurrenzhäfen insgesamt gesehen einen Spitzenplatz ein (vgl. Tabelle 17, S. 83).

Reeder werden mit ihren Liniendiensten nicht zu den ARA-Häfen abwandern, da Landtransporte wesentlich teurer sind als Seetransporte (vgl. Abb. 39, S. 161). Sie werden deshalb bei den großen Containerschiffen geringere Auslastungen bei den mitgeführten Transitcontainern (notgedrungen) hinnehmen und sich bei hohen Auslastungen kleinerer Containerschiffe bedienen. Hamburgs Lage weit im Binnenland in Richtung der südlichen und südöstlichen Handelspartner ist unter den konkurrierenden Nordrangehäfen konkurrenzlos.

Konkurrenz könnte hier eher vom Mittelmeer her drohen, nicht jedoch von den gegenüber dem Hamburger Hinterland zu weit abgelegenen nordwesteuropäischen Häfen Rotterdam und Antwerpen. Konkurrenz droht auch aus der Ostsee und Skandinavien selbst, wenn große Ladungsmengen dort zu entsprechenden Ausbaumaßnahmen von Seehäfen führen, so dass größere Seeschiffe direkt dorthin gelangen können.

Da bei den in Hamburg einlaufenden großen Containerschiffen auch aufgrund des relativ hohen Loco-Aufkommens regelmäßig mehrere tausend TEU umgeschlagen werden, macht deren Umlenkung zu den westlichen Konkurrenten Rotterdam oder Antwerpen wirtschaftlich keinen Sinn. Von dort aus wäre ein Weitertransport per Feederschiff, Bahn oder LKW nach Hamburg oder weiter nach Osten viel zu teuer (vgl. Abb. 39). Die insgesamt und pro Schiff jeweils in Hamburg umgeschlagenen Container (vgl. Anhang 3) belegen, dass heute und wohl auch zukünftig ein Anlaufen Hamburgs mit nur teilbeladenen Großcontainerschiffen rentabler ist, als das Abziehen dieser Schiffe zugunsten westlicher Konkurrenzhäfen wie das von den Befürwortern einer weiteren Vertiefung von Unter- und Außenelbe immer wieder negativ in den Raum gestellt wird. Hamburgs Ladungsaufkommen bei Containern ist mittlerweile so hoch, dass bei großen Containerschiffen durchschnittlich bereits insgesamt¹²⁰ 5.000 TEU, maximal sogar etwa insgesamt 10.000 TEU umgeschlagen werden. Für eine derartige Containerzahl müssten im Falle eines Abwanderns zu den ARA-Häfen mehrere Feederschiffe bzw. ca. 100 Komplettzüge bzw. mehrere tausend LKW's eingesetzt werden, was jeweils viel zu teuer wäre und damit unrealistisch ist (vgl. Abb. 39).

Ein weiteres Argument gegen eine von Befürwortern der Fahrwasservertiefungen immer wieder vorgebrachte angebliche Verlagerung wesentlicher Containermengen auf die Rheinmündungshäfen ist die Tatsache, dass neben den hohen Transportkosten an Land zusätzliche Güterströme durch das verkehrsmäßig überlastete Ruhrgebiet zu den heutigen Hauptkunden von Hamburg und den Bremischen Häfen problematisch und zumindest auf der Straße durch häufige Staus zeitlich kaum kalkulierbar sind. „Just-in-time“ Verkehre sind so nicht möglich. - Diese Situation würde allerdings im Falle eines von der deutschen Hafenwirtschaft geforderten Baus der Küstenautobahn A 22 deutlich zugunsten von Rotterdam oder Amsterdam verbessert (so auch PROGTRANS & PROGNOSE 2006: 130).

¹²⁰ Alle abgeladenen und aufgeladenen Container zusammengefasst.

Auch der Gutachter der Vorhabensträger einer weiteren Elbevertiefung hält eine Verlagerung von Containerlinien ins westliche Ausland im Falle einer unterlassenen Fahrwasservertiefung aufgrund der Hamburger Standortvorteile für „ausgeschlossen“ (PLANCO CONSULTING 2004: 85).

Die mit tideabhängigen Fahrten nach Hamburg verbundenen Wartezeiten werden offensichtlich aufgrund überwiegender Standortvorteile (vgl. Seehafenranking aus Tab. 17, S. 83) notgedrungen in Kauf genommen. Dennoch wird von Reedern verständlicherweise zur Steigerung ihres Nutzens bei großen Containerschiffen Druck auf die Verantwortlichen der Stadt Hamburg und des Bundes ausgeübt, um tidebedingte Restriktionen zukünftig über einen erneuten Fahrwasserausbau zu vermeiden. Dass Reeder eine tideunabhängige Fahrt wünschen, um den naturgegebenen Nachteil des gleichzeitigen Standortvorteils Hamburg, der Lage weit im Binnenland, zu beseitigen, ist somit verständlich. Dass die Reeder angeblich keine derartigen Restriktionen tolerieren (und abwandern) ist durch die Schiffsgrößen-Entwicklung auf der Tideelbe und durch das im Vergleich zu westlichen Konkurrenzhäfen überproportionale Umschlagswachstum des Hamburger Hafens der letzten Jahre jedoch widerlegt.

Auch das Argument, Reeder würden in Hamburg keine Wartezeiten akzeptieren, überrascht angesichts der bisherigen Erfahrungen in westlichen Konkurrenzhäfen, wo es nicht selten zu großen Wartezeiten in der Containertransportkette gekommen ist: Insbesondere die Häfen von Rotterdam und Antwerpen waren immer wieder derartig überlastet (vgl. OLDENBURG 2006: 163; PETERS 30.09.2004), dass sie als Engpässe bisher keine Verlagerung von Containern aus Hamburg über die eigenen Zuwächse hinaus verkraften konnten. So mussten Binnenschiffe 2004 als dort dominierender Teil der Transportkette Wartezeiten von zwei bis drei Tagen hinnehmen, „*die durchschnittlichen Wartezeiten für Großcontainerschiffe (24 bis 36 Stunden) waren dagegen vergleichsweise gering*“ (DREWRY & HVB Group Februar 2005, S. 7; siehe auch COMBINED CONTAINER SERVICE 18. Mai 2004).

Auch wenn sich diese Situation in Rotterdam und Antwerpen zwischenzeitlich - abgesehen von Streik- und EDV-Problemen in 2006 - gebessert haben soll, erscheinen dem gegenüber die nur im Extremfall maximal möglichen Wartezeiten von bis zu rd. 12 Stunden und 24 Minuten bei Niedrigwasser (Ebbe) bei den deutschen Tidehäfen Hamburg und Bremerhaven vergleichsweise gering und damit zumutbar. Solche Große Wartezeiten wurden von den Befürwortern der Fahrwasservertiefungen bis heute nicht nachgewiesen und werden auch in Zukunft höchst unwahrscheinlich sein, weil Schiffe hier rechtzeitig gegensteuern können: Tidebedingte Wartezeiten sind durch geschickte Fahrplangestaltung gemäß Tidekalender weitgehend vermeidbar bzw. betragen allenfalls nur wenige Stunden.

Außerdem lassen sich durch Langsamfahren auch bei Seeschiffen erheblich Treibstoffkosten sparen. Laut Angaben von PAYER, Special Adviser des GERMANISCHEN LLOYD auf der Green-Ship-Konferenz von LLOYDs List 2006 in Hamburg führt bereits eine Verringerung der Geschwindigkeit großer Containerschiffe von 26 auf 22 Knoten zu einer Verringerung der Treibstoffkosten um bis zu 30%, was bei einem 8.200-TEU-Containerschiff eine Treibstoffersparnis von 70 bis 80 Tonnen Schweröl pro Tag ausmacht (PAYER / GERMANISCHER LLOYD 8 April 2006). HAPAG LOYD hat bei seinem Containerschiff „*Bremen Express*“ sogar festgestellt, dass bereits eine 20%ige Reduktion der Höchstgeschwindigkeit zu einer Treibstoffersparnis bis zu 50% führt (HAPAG LOYD April 2008: 6). Da mittlerweile neben HAPAG LOYD immer mehr Containerreedereien zur Einsparung von Treibstoff mit gedrosselter Fahrt verkehren, entstehen genügend Spielräume etwaige Wartezeiten weitgehend zu vermeiden.

Die in Hamburg schon heute beklagten Wartezeiten haben häufig nur wenig mit Tiefgangsrestriktionen auf der Elbe zu tun. Sie hängen vor allem mit der Schiffsabfertigung und dem Weitertransport zusammen und zeigen entsprechenden Optimierungsbedarf im Hafen selbst und in Hamburg (vgl. z. B. DVZ.de 7. Dezember 2006).

Schon heute nutzen die Reeder die Möglichkeit, die Ladungsmengen und –Gewichte zur Steuerung des Tiefgangs der großen Containerschiffe im letzten Ladehafen vor Bremerhaven oder Hamburg –beispielsweise in Rotterdam – so zu gestalten, dass sie – je nach zu erwartenden Wasserständen – ohne zu große, kostspielige Wartezeiten nach Bremerhaven oder Hamburg gelangen können. – So auch die WSD Nord¹²¹: *„Die auf internationaler Ebene agierenden Containerreedereien haben sich im Rahmen ihrer Routenplanung und Ladungsdisposition auf die bestehenden Tiefgangsprobleme auf Unter- und Außenelbe eingestellt und beladen ihre Schiffe im Hamburger Hafen von vornherein entsprechend den vorhandenen Tiefgangsbedingungen bzw. lenken zusätzliche Ladungsmengen von vornherein zu solchen Häfen in Europa um, die derartige Tiefgangsprobleme nicht haben. Insoweit gibt es im Hamburger Hafen keine unmittelbar quantifizierbaren Ladungseinbußen, die als Grundlage für Entschädigungen herangezogen werden könnten“* (WSD Nord, 22. Februar 1999, Kap. III 1.2 Alternativen/Varianten).

Obwohl es demnach *„im Hamburger Hafen keine unmittelbar quantifizierbaren Ladungseinbußen“* gibt, *„die als Grundlage für Entschädigungen herangezogen werden könnten“* (ebenda) geht der Antragsteller der geplanten Vertiefung der Tideelbe, die HAMBURG PORT AUTHORITY (HPA) davon aus, dass *„ohne diese Maßnahme“...“der Umschlagsverlust der umgelenkten Ladung bis 2015 auf 2 Mio. TEU p. a. ansteigen wird“* (PROJEKTBURO FAHRRINNENANPASSUNG 2007).

In diesem Fall würden 2015 lediglich 16 Mio. TEU anstatt 18 Mio. TEU umgeschlagen. – Eine plausible Begründung für diese rein spekulative Negativ-Prognose erfolgt nicht, so dass sie nicht nachvollziehbar ist. Angesichts der hier vorgenommenen Analyse (s. o.) wird mit weniger als einem Dreißigstel lediglich ein Bruchteil der von der HPA im Falle eines Verzichts auf die geplanten Ausbaumaßnahmen der Tideelbe angenommenen Ladungsverluste für möglich gehalten.

5.5.6 Abschätzung möglicher Folgen eines Ausbauverzichts der Außenweser

Zur Vermeidung von Wiederholungen aus der vorangestellten Abschätzung zum Ausbauverzicht der Unter-/Außenelbe konzentrieren sich die nachfolgenden Ausführungen zusammenfassend auf das Wesentliche für Bremerhaven:

Im Falle einer unterlassenen Vertiefung der Außenweser lassen sich für Bremerhaven allenfalls kurzfristig ebenfalls geringe, mittelfristig jedoch überhaupt keine Ladungsverluste im Containerverkehr prognostizieren. Der Grund dafür ist, dass die Bremerhavener Umschlagskapazitäten – laut Betreiberangaben – bereits in einigen Jahren erschöpft sein werden und nicht mehr erweitert werden können (vgl. Kapitel 3.3.2). Ob dieses aufgrund eines abgeschwächten oder aufgrund der Weltwirtschaftskrise unterbrochenen Wachstums wenige Jahre früher oder später erfolgt, ist unwesentlich, so dass hier auf eine detaillierte Abschätzung verzichtet werden kann. Bremerhaven wird Prognosen aus der Bremer Hafenwirtschaft und BREMENPORTS zufolge beim Containerumschlag Anfang, spätestens jedoch Mitte des kommenden Jahrzehnts seine Kapazitätsgrenzen erreichen. Aus diesem

¹²¹ Die WSD Nord ist für den Bundesteil von Unter- und Außenelbe (auch) als Planfeststellungsbehörde zuständig.

Grunde beteiligt sich das Land Bremen am Bau des JadeWeserPorts, der aus Bremer Sicht als Nachfolgeprojekt des Bremerhavener CT IV auch als CT V bezeichnet wird.

Der Nutzen für Bremerhaven im Falle einer etwas früheren Kapazitätsauslastung wäre im Falle einer (unbestimmt) wesentlich höheren Umschlagsentwicklung bei Realisierung der geplanten Außenweservertiefung relativ gering, da hiervon benachbarte deutsche Seehäfen wie der zukünftige JadeWeserPort in Wilhelmshaven profitieren würden, so dass dieses keinen weiteren Ausbau der Außenweser ausreichend begründen kann. Das gilt auch für das Arbeitsplatzargument: Unter Einbeziehung der deutschen Nachbarhäfen von Bremerhaven ist im Falle einer unterlassenen weiteren Außenweservertiefung wohl kaum mit nennenswerten deutschen Arbeitsplatzverlusten zu rechnen.

6. Verkehrs- und Umweltpolitik der EU - Umsetzungsdefizite

Bereits im **Grünbuch der EU vom 10. Dezember 1997 über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur** wurde *„eine Diskussion über die Effizienz der Häfen und der Seeverkehrsinfrastruktur, über die Integration der Häfen in ein multimodales transeuropäisches Verkehrsnetz und über die Anwendung der Wettbewerbsregeln auf diesen Sektor angeregt“*. Als Hintergrund wurde auf *„den verschärften Wettbewerb zwischen und innerhalb der Häfen“* verwiesen, der nach Ansicht der KOMMISSION bereits zu einer Störung der Handelsströme zwischen den Mitgliedstaaten geführt hat. Folgende Hauptziele einer hafenzugehörigen gemeinsamen EU-Verkehrspolitik wurden benannt:

- *„Steigerung der Effizienz des europäischen Verkehrssystems;*
- *Förderung des Wachstums des innergemeinschaftlichen Handels sowie des Handels mit Drittländern;*
- *Abbau der Überlastung der wichtigsten Landkorridore;*
- *Ausbau der Seeverkehrsverbindungen zu Inseln und Gebieten in Randlage;*
- *Verstärkung des multimodalen Aspekts des transeuropäischen Verkehrsnetzes“* (EU- KOMMISSION 10. Dezember 1997).

Die KOMMISSION macht im Grünbuch auch Vorschläge, *„um Anliegen des Umweltschutzes besser in die Planung und Entwicklung von Häfen einbeziehen zu können“*.

„Der Umweltschutz ist eine große Herausforderung für Europa und somit Teil der Zielsetzungen der Gemeinschaft“...“ Die Notwendigkeit, die Umweltbelange in die anderen Politikbereiche der Union einzubeziehen, ist seit der Einheitlichen Europäischen Akte anerkannt. Darüber hinaus hat das Fünfte Aktionsprogramm für den Umweltschutz dieses Ziel als vorrangig festgelegt“ (EU- KOMMISSION 1998).

Das **EUROPAPARLAMENT** hatte bereits in seiner **Entschließung vom 13. Januar 1999 zum Grünbuch** der KOMMISSION über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur betont, *„dass für die Weiterentwicklung der europäischen Häfen und deren Integration in das transeuropäische Verkehrsnetz strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen vorgesehen werden sollten...“*.

Wie diese Untersuchung zeigt, wurde diese Entschließung des EUROPA-PARLAMENT's in Deutschland bisher im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 nicht angemessen berücksichtigt. Im BVWP werden Seehäfen aufgrund der Länderzuständigkeit nicht

unmittelbar behandelt, sondern nur mittelbar durch ihre seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen. Somit fand eine **übergreifende Umweltbetrachtung**, wie vom EU-Parlament gefordert, bei uns ebenso wenig statt, wie eine **standortübergreifende Alternativenprüfung**. – Diese Defizite zeigen erneut, wie wichtig ein nationales Seehafenkonzept als verbindliche Planungsgrundlage unter Berücksichtigung der SUP und der anderen zu beachtenden Umwelt-Richtlinien der EU in Deutschland ist.

Aufgrund der **fehlenden länderübergreifenden Raumordnung** im deutschen Küstenbereich und der **Unterlassung von Raumordnungsverfahren** bei raumbedeutsamen Hafenneubauten wie dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven wurde eine Strategische Umweltprüfung (SUP) umgangen. Damit wird die Möglichkeit und Notwendigkeit standort- und projektübergreifender Alternativbetrachtungen bei uns versäumt.

„Der Umweltschutz ist eine große Herausforderung für Europa und somit Teil der Zielsetzungen der Gemeinschaft“...“ Die Notwendigkeit, die Umweltbelange in die anderen Politikbereiche der Union einzubeziehen, ist seit der Einheitlichen Europäischen Akte anerkannt. Darüber hinaus hat das Fünfte Aktionsprogramm für den Umweltschutz dieses Ziel als vorrangig festgelegt“ (EU- KOMMISSION 7. Juni 2006b).

Das Ziel der EU, die **Integration der Umweltbelange in alle wesentlichen Bereiche** (vgl. auch EUROPAPARLAMENT und RAT der EU, 24. September 1998) **über eine SUP**, wurde in Deutschland im Bereich der Seehäfen und ihrer seewärtigen und landseitigen Zufahrten in der ersten Planungsstufe (BVWP 2003 und diesbezügliche Bedarfspläne) bisher nicht umgesetzt. Das ist problematisch, weil nur hier frühzeitig übergreifende Problemlösungen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen der Umwelt durch verträglichere Alternativen sinnvoll möglich waren und sind. Bisherige Versäumnisse zur Einhaltung wichtiger Umwelt-Ziele und Richtlinien der EU könnten noch korrigiert werden, wenn die SUP und alle laufenden Planungen sachgemäß berücksichtigt werden.

Die Umgehung der SUP in Deutschland verstößt auch gegen Ziele des von 2001 bis 2010 gültigen **sechsten Aktionsprogramms der EU für die Umwelt**¹²²: *„Verbesserung der Umsetzung bestehender Rechtsvorschriften, Einbeziehung der Umweltschutzziele in andere Politikbereiche“...“Einbeziehung der Bürger und“...“Berücksichtigung von Umweltbelangen in Entscheidungen über die Flächennutzungsplanung und Raumordnung“ (EU-KOMMISSION 24. Januar 2001).*

Eine **frühzeitige großräumige, vorhabensübergreifende FFH-Verträglichkeitsprüfung** zur Schonung der europäischen Schutzgebietskulisse Natura 2000 fand bei den hier untersuchten Seehafenprojekten ebenfalls nicht statt. Das gesamte umweltbezogene Konfliktpotential wird statt einer frühzeitigen Absichtung und Lösung in die nachfolgenden Planfeststellungsverfahren geschoben, die auf diese Weise inhaltlich und zeitlich aufgebläht werden und wo projektübergreifende Lösungen kaum noch möglich sind.

Dagegen setzt das sechste Umweltaktionsprogramm der EU einen besonderen Schwerpunkt im Bereich **„Natur und biologische Vielfalt“**:

- *„Umsetzung der Umweltrichtlinien, insbesondere in den Bereichen Wasser- und Luftreinhaltung;*
- *Schutz und Wiederherstellung der marinen Lebensräume und der Küsten und Ausweitung des Netzes [Natura 2000](#) auf diese Lebensräume;*

¹²² Dieses stützt sich auf das vorherige fünfte Umweltaktionsprogramm der EU.

- *Verbesserung der Kennzeichnung, der Überwachung und Rückverfolgbarkeit von GVO;*
- *Verankerung des Naturschutzes und des Schutzes der biologischen Vielfalt in der Handelspolitik ...“ (a. a. O.).*

Diese Punkte machen ebenfalls deutlich, welche Defizite in Deutschland hinsichtlich der Ziele des sechsten Umweltaktionsprogramms der EU 2001 insbesondere hinsichtlich eines angemessenen Schutzes der ausgewiesenen Schutzgebiete und weiterer schutzwürdiger Lebensräume bestehen. Diese sollten umgehend beseitigt werden. Hier ist die KOMMISSION als „Hüterin der Verträge“ gemäß Artikel 155 EG-Vertrag mit verantwortlich; sie kommt dieser Verantwortung allerdings immer seltener und „zurückhaltender“ nach (vgl. KRÄMER 2006: 3).

Die EU- KOMMISSION weist in ihrer **Strategie zur nachhaltigen Entwicklung** zutreffend *„darauf hin, dass die verschiedenen politischen Strategien besser aufeinander abgestimmt werden müssen und dass die nachhaltige Entwicklung zu ihrer aller Kernelement werden muss“* (EU- KOMMISSION vom 15. Mai 2001 und 13. Dezember 2005).

Hier bestehen auf EU-Ebene nach wie vor ähnliche Defizite wie in Deutschland, weil die Strategien im Verkehrssektor nicht mit denen im Bereich Biodiversität, hier insbesondere des Schutzgebietssystems Natura 2000 abgestimmt werden. Eine bessere Abstimmung und integrative Behandlung wäre aber notwendig, um wichtige Ziele der EU-Nachhaltigkeitsziele erreichen zu können: *„Es gilt, dem Rückgang der biologischen Vielfalt bis 2010 Einhalt zu gebieten. Die EU muss“ ... „einen wirksamen Schutz der biologischen Vielfalt, vor allem durch das Netz Natura 2000, gewährleisten“* (a. a. O.).

Küstenzonen:

Die europäischen Küstengebiete sind aus ökologischer, wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Sicht sowie für Erholungszwecke von großer Bedeutung. Gemäß Bericht der EUROPÄISCHEN UMWELTAGENTUR (2006) wurde eine zunehmende ökologische Verschlechterung festgestellt, wovon auch die einzigartige Artenvielfalt betroffen ist. Bevölkerungswachstum und zunehmende Wirtschaftsaktivitäten stellen demnach die Hauptbedrohung dar.

„Allgemeine Probleme in Küstenzonen

Planlose Entwicklung, die zu überflüssigen Investitionen, verpassten Gelegenheiten für dauerhafte Beschäftigung, Verschlechterungen im ökologischen und sozialen Bereich führt. Unkontrollierte Entwicklung – ob im Tourismus oder in anderen Sektoren – kann schnell die natürliche Belastbarkeit von Küstenzonen übersteigen und so zur Verschmutzung und Degradation natürlicher Ressourcen, zur Zerstörung von Landschaften und zur Verschlechterung der Lebensqualität der Bewohner führen...“ (EU- KOMMISSION 1999).

Diese Entwicklung europäischer Küstenregionen hat zu der Empfehlung des EUROPÄISCHEN PARLAMENTS und des RATES vom 30. Mai 2002 zur Umsetzung einer **Strategie für ein integriertes Küstenzonen-Management (IKZM) in Europa** (2002/413/EG) geführt. Dabei geht es um *„die Umsetzung eines ökologisch nachhaltigen, wirtschaftlich ausgewogenen, sozial verträglichen und behutsam auf schutzwürdige kulturelle Belange achtenden Küstenzonenmanagements, das die Integrität dieser wichtigen Ressource aufrechterhält und gleichzeitig den traditionellen lokalen Tätigkeiten und Gepflogenheiten, die keine Bedrohung für empfindliche natürliche Lebensräume und den Erhaltungsstand der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten darstellen, Rechnung trägt...“*.

Eine zentrale Forderung ist dabei der „*Schutz der Küstenumwelt auf der Grundlage eines Ökosystem-Ansatzes zur Gewährleistung ihrer Integrität und ihres Funktionierens sowie ein nachhaltiges Management der natürlichen Ressourcen sowohl des Meeres- als auch des Landstreifens der Küstengebiete*“.

Die Empfehlung des EUROPÄISCHEN PARLAMENTS und des RATES vom 30. Mai 2002 sind anspruchsvolle Zielvorgaben für eine nachhaltige Seehafenentwicklung. Der Richtlinien-Entwurf einer **Strategie zum Schutz der Meeresumwelt vom 24. Oktober 2005** hat zur Konkretisierung des sechsten Umweltaktionsprogramms den Schutz der Meeresumwelt zum Ziel und soll hier Verschlechterungen des ökologischen Zustandes vermeiden.

Der SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) der Bundesregierung hat diesen Entwurf in einer Stellungnahme in mehreren Punkten kritisiert und auch den „*sehr wenig ambitionierten Zeitplan*“ (Erreichung eines „guten Umweltstatus“ erst im Jahre 2021) gerügt (SRU, April 2006). Neben einer Vernetzung mit anderen Umweltpolitiken und Umweltrichtlinien wie der Wasser-Rahmen-Richtlinie (WRRL) hält auch der SRU eine Ökologisierung des Seeverkehrs (S. 12) für dringlich. Vom SRU wurde bereits früher ein integriertes EU-Meeresschutzkonzept angemahnt (vgl. SRU 2004 und 2006).

Mit dem **Grünbuch zur künftigen Meerespolitik der EU vom 7. Juni 2006** soll eine **nachhaltige Entwicklung der Meeresregionen durch eine integrierte Behandlung der wesentlichen Belange** erreicht werden (EU-KOMMISSION 7. Juni 2006a): „*Seeverkehr, Schifffahrt, Handel, küsten- und hafenansässige Industriezweige, off-shore sowie herkömmliche und alternative Energiegewinnung, Fischerei, Aquakultur, Meeresforschung, Fremdenverkehr – zahllose Bereiche menschlicher Tätigkeit stehen miteinander in Wechselwirkung und können Folgen für die Ozeane und die Lebensqualität haben.*“ -

Umweltverbände kritisieren dabei, dass der **Schutz der Meeresumwelt** zu unverbindlich bleibt und damit zu kurz kommt (vgl. GRÜNING Juli 2006). So betont das Grünbuch in Kapitel 2 - „*eine wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft*“ - die EU sei weltweit führend in der maritimen Wirtschaft, insbesondere auf dem Gebiet des Seeverkehrs, der Schiffbautechnik, des Küstentourismus, (regenerativer) Offshore-Energie und maritimer Dienstleistungen. Sie sieht in den Bereichen Kreuzschifffahrt, Hafenwirtschaft, Aquakultur, erneuerbare Energien und Unterwasser-Telekommunikation große Wachstumspotentiale (EU-KOMMISSION 7. Juni 2006b: 7). Das Grünbuch Meerespolitik betont die wesentliche Rolle von Schifffahrt und Häfen im internationalen Handel. Über 90 % des Außenhandelsvolumens der EU und über 40 % des EU-Binnenhandels wird über die Seehäfen abgewickelt. 3,5 Mrd. Tonnen Fracht und 350 Mio. Fahrgäste wurden zuletzt über die europäischen Seehäfen transportiert (ebenda).

Zielvorstellungen der EU im Bereich **Verkehr** sind sehr ambitioniert, dennoch ist eine Umsetzung notwendig: „*Die Begrenzung der negativen Auswirkungen des Verkehrs und der Abbau der regionalen Ungleichgewichte sind ein weiteres langfristiges Ziel, zu dessen Erreichung es erforderlich ist, das Wachstum der Wirtschaft von dem des Verkehrsaufkommens zu entkoppeln und umweltfreundliche Verkehrssysteme verstärkt auszubauen. Der Anteil des Straßenverkehrs im Jahr 2010 darf nicht größer sein als im Jahr 1998. Die Strategie sieht u. a. die Erhebung von Entgelten für die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur sowie die Förderung von Alternativen zum Straßenverkehr und von umweltfreundlicheren Kraftfahrzeugen vor*“ (EU- KOMMISSION v. 15. Mai 2001 und 13. Dezember 2005).

Dieses wichtige **Ziel einer zukunftsfähigen, nachhaltigen Verkehrspolitik** wartet weiterhin auf Umsetzung, wobei die Möglichkeiten im Bereich der Seehäfen als Schnittstelle des globalen Gütertransports zur Zielverfolgung noch viel zu wenig genutzt wurden und werden.

Ziel der „**Mitteilung der Kommission über eine europäische Hafenspolitik**“ vom 18. Oktober 2007 ist „ein leistungsfähiges Hafensystem in der EU, das den künftigen Herausforderungen des Bedarfs im Verkehrssektor der EU gewachsen ist“. Der im Herbst 2007 von der KOMMISSION vorgelegte „**Aktionsplan**“ „ist das Ergebnis einer umfassenden Konsultation mit den Interessengruppen in den Jahren 2006 und 2007“ (vgl. EUROPEAN KOMMISSION 2007, Port Policy Consultation 2006 – 2007):

„An den etwa 100 000 km langen europäischen Küsten gibt es über 1.200 Handelshäfen“, die „direkt und indirekt über eine halbe Million Arbeitsplätze“ bieten (a. a. O., S. 2).

Die KOMMISSION weist darauf hin, „dass über ein Viertel der im Jahr 2005 weltweit etwa 250 Millionen Containerbewegungen (leer und beladen) in Europa verzeichnet wurden. Experten prognostizieren für 2010 einen Anstieg von 50 %, davon die Hälfte Direktbeförderungen beladener Container, etwa 20 % Beförderungen von Leercontainern, was asymmetrische Verkehrsflüsse anzeigt, und der Rest mit einer oder mehr Umladungen in Zwischenhäfen“ (ebenda).

Die KOMMISSION stellte fest „dass 30 % der Verkehrsbewegungen in Europa im Jahr 2005 auf die Häfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg entfielen. Die in den neun großen Mittelmeerhäfen umgeschlagenen Mengen machen dagegen nur 20 % der Gesamtmenge aus“...“ Die derzeitigen Kosten und Gebühren bei den verschiedenen Verkehrsträgern sowie das verfügbare Angebot geeigneter Verkehrsinfrastrukturen erklären weitgehend das aktuelle Muster der Handels- und Verkehrsströme in Europa“ (EU-KOMMISSION Oktober 2007: 2).

Die KOMMISSION formuliert in ihrem aktuellen Aktionsplan zur europäischen Hafenentwicklung eine Reihe wichtiger „Herausforderungen“:

- „Die Verpflichtung zur Reduzierung von Treibhausgasen und die aktuellen Probleme mit der Luftqualität erfordern eine Verringerung der Schadstoffemissionen und der Auswirkungen der Überbelastung der Straßen je Tonnenkilometer und eine Verkehrsverlagerung auf Schiene, Binnenschifffahrt und Seeverkehr. Dies wird zu einer günstigeren geographischen Verteilung des Straßenverkehrs und zu einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Hafenkapazität führen.
- Die Notwendigkeit, innerhalb der Stadt, der Region und erforderlichenfalls darüber hinaus einen ständigen Dialog zwischen den Interessengruppen des Hafensektors über die Leistungsfähigkeit und die Entwicklung der Häfen zu führen. Der Dialog ist äußerst wichtig, denn dadurch kann die soziale Akzeptanz und die Effektivität von Maßnahmen sichergestellt, das Image der Häfen verbessert und eine bessere Raumplanung für städtische Funktionen, Freizeitanlagen oder Tourismus erreicht werden. Der Dialog mit den Interessengruppen kann zu nachhaltigeren Aktivitäten in den Häfen und zu einem größeren Arbeitsplatzangebot und zu besseren Arbeitsbedingungen beitragen.
- Und schließlich müssen Entwicklung und Management der Häfen im Einklang mit den Grundsätzen der Transparenz, des Wettbewerbs und ganz allgemein mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft erfolgen“

(a. a. O., S. 3).

Die KOMMISSION sollte ihren Aktionsplan weiter konkretisieren, damit er praktikabel wird, wobei der Umweltaspekt stärker zu berücksichtigen ist. - Für Deutschland werden mit dieser Untersuchung wesentliche Defizite, aber auch Lösungswege aufgezeigt.

7. Schlussfolgerungen und Empfehlungen zur nachhaltigen Seehafenentwicklung

7.1 Internationale Kooperation innerhalb der Europäischen Union

Angesichts der standortübergreifenden internationalen Entwicklung ist die bisherige, primär standortbezogene deutsche Seehafenpolitik nicht mehr zeitgemäß. Reedereien haben sich zu weltweiten Allianzen zusammengeschlossen, Hafenumschlagsbetriebe wie EUROGATE sind längst europaweit in vielen Häfen vertreten. Immer mehr Logistikunternehmen agieren international, wobei sinnvolle Kooperationen wie zwischen dem größten europäischen Umschlagsbetrieb EUROGATE und der weltgrößten Reederei MAERSK zum gegenseitigen Nutzen eingegangen werden. Dieser Entwicklung sollte auch die nationale Seehafenpolitik Rechnung tragen.

Auch die EU-KOMMISSION empfiehlt verstärkte **Kooperationen unter benachbarten Seehäfen:** *„Die Zusammenarbeit zwischen den Häfen, vor allem zwischen Häfen in enger geographischer Nachbarschaft, ist sehr begrüßenswert, da sie unter anderem zu einer Spezialisierung in Bezug auf Ladung oder Schiffstypen und zur Organisation und Poolbildung der Einrichtungen für die Anbindung an das Hinterland führen können“* (EU-KOMMISSION Oktober 2007: 9). Sie stellt hierbei die möglichen Effizienzsteigerungen in den Vordergrund und lässt die positiven Umwelteffekte durch eine hierdurch mögliche Schonung natürlicher Ressourcen unerwähnt.

Um das Ziel einer umweltgerechten nachhaltigen Entwicklung zu erreichen, ist eine fortgesetzte Konzentration auf wenige Mainports in Europa der falsche Weg, denn alle Unterverteilungssysteme der Warenströme führen zu mehr Verkehr, als wenn diese von vornherein über ausreichend viele europäische Hafenanläufe in einem geographisch sinnvollen Verteilungsmuster laufen würden. Es ist ungünstig, wenn die Güter auch an Land immer weitere Strecken zurücklegen (vgl. Abb. 41, S. 176). So ist es umwelt- und verkehrspolitisch negativ, wenn Mittelmeerregionen von Mainports der Nordrange wie Hamburg, Antwerpen oder Rotterdam auf dem Landwege bedient werden. Auch wenn der LKW nach wie vor das in Europa dominante Gütertransportmittel ist, so sind auch Transporte per vergleichsweise weniger umweltbelastenden Schienengüterverkehr keine Lösung, weil auch hier Luftschadstoffe, klimaschädliche Gase und Störungen durch Lärm noch Belastungen hervorrufen, so dass auch Bahnverkehre keineswegs umweltverträglich sind.

Wirklich umweltverträglich sind heute und in absehbarer Zukunft wohl nur **vermiedene Transporte**. Deshalb ist auch der zunehmende Feederverkehr als Kurzstreckenseeverkehre kein wirklicher Erfolg, solange die Transporte mit großen Container- oder Massengutschiffen eine immer größere Zahl von Feederschiffen zur Unterverteilung notwendig machen. Auf diese Weise wird zusätzlicher Verkehr erzeugt. Dazu gehören auch umweltbelastende Landtransporte, die unnötig wären, wenn sich Reeder mit Schiffsgrößen begnügen würden, die eine Vielzahl europäischer Häfen anlaufen (können). Eine derartige Schiffsgrößenbeschränkung sollte bei den wichtigsten Fahrtrouten nach Fernost oder Nordamerika erfolgen.

Die EU-KOMMISSION setzt bei der Umsetzung ihrer Nachhaltigkeitsziele im Verkehrsbereich insbesondere auf eine **verstärkte Intermodalität der verschiedenen Verkehrsträger**. Sie soll laut Grünbuch zukünftig *„wesentlicher Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik der Union für eine auf Dauer tragbare Mobilität“* sein (EU-KOMMISSION 1997). Dabei weist die KOMMISSION zu Recht auf die wichtige Rolle der Häfen als Knotenpunkte zwischen seeseitigen und landseitigen Verkehrsträgern, die zur

besseren Verkehrsverteilung im Modal Split überlasteter landseitiger Verkehrsträger wie des Straßenverkehrssektors genutzt werden könnten. Sie verweist dabei insbesondere auf die Möglichkeiten der **Kurzstrecken-Seeverkehre (Short-Sea-Shipping)** zur Entlastung der stark zugenommenen Landverkehre. *„Die Förderung und Integration des - umweltverträglichen - Kurzstreckenseeverkehrs in die multimodale Transportkette gehört zu den Zielen der Verkehrspolitik der Union“* (a. a. O.).

Im „*Programm zur Förderung des Kurzstrecken-Seeverkehrs*“ konkretisiert die KOMMISSION 2003 ihre bereits im Grünbuch Seehäfen 1997 vorangestellten Ziele um

- *„den Anstieg des Schwerlastverkehrs zu bremsen,*
- *eine ausgewogenere Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger zu erreichen und*
- *die Engpässe im Landverkehr zu umgehen.*

Der Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs kann darüber hinaus dazu beitragen, die Zunahme des Straßenverkehrs einzudämmen, für eine ausgewogenere Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger zu sorgen, Engpässe zu umgehen und die nachhaltige Entwicklung und die Sicherheit zu fördern“ (EU-KOMMISSION 2003).

Trotz gezielter Förderprogramme der EU wie Marco Polo und mittlerweile 20 Zentren zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa (www.shortsea.info) ist es bisher nicht gelungen, den Zielen zur Reduzierung der Landverkehre in ausreichendem Umfang nachzukommen. Die Landverkehre und hier insbesondere die Straßengüterverkehre nehmen sogar weiter drastisch zu (EUROPÄISCHE UMWELTAGENTUR 2003; EU-KOMMISSION 2006: 1f). Von 2003 bis 2006 stellt die EU-KOMMISSION hier jährlich bis zu 25 Mio. Euro an Fördergeldern zur Förderung des short-sea-shipping zur Verfügung, für die Jahre 2007 bis 2013 sind sogar 100 Mio. Euro jährlich hierfür vorgesehen (EU-KOMMISSION 2006: 5).

Mit dem aktuellen Aktionsplan der KOMMISSION zu den Seehäfen vom 19. Oktober 2007 sollen die Kurzstreckenseeverkehre noch stärker gefördert werden, u. a. durch Abbau administrativer Hemmnisse wie zwischenstaatlicher (Grenz)Kontrollen.

Trotz eines beklagten Mangels an statistischen Daten über den intermodalen Verkehr sieht die EU-KOMMISSION im Kurzstreckenseeverkehr den einzigen intermodalen Verkehrsträger, der ihrer Auffassung nach mit dem Wachstum des Straßenverkehrs Schritt halten konnte. Demnach hätten beide Bereiche von 1995 bis 2002 einen Zuwachs von 25% zu verzeichnen gehabt. Von allen Tonnenkilometern entfielen 45 % auf die Straße, 41% auf den Kurzstreckenseeverkehr, 8 % auf die Schiene und 4 % auf das Binnenschiff (EU-KOMMISSION 12. September 2001: 7). Diese relativ hohen Prozentangaben im Kurzstreckenseeverkehr spiegeln den zunehmenden Anteil von **Feederschiffen** wieder, die im Zuge der immer weiter gestiegenen Schiffsgrößen im boomenden Containerverkehr eine **Unterverteilung der Warenströme** von den wenigen Mainports zu den vielen kleineren Häfen übernehmen. Diese Feederschiffe sind zunehmend Teil des globalen Warentransportes, auch wenn sie in ihrer Verteilerfunktion nur noch vergleichsweise kurze Strecken (short sea) bedienen. Mit dem Ziel des „short-sea-shippings“ *„from road to sea“* hat dieses somit wenig zu tun. Es ist davon auszugehen, dass von den o. g. 41% Kurzstreckenseeverkehre nur ein kleiner Prozentsatz echte Verlagerungen von Landverkehren auf Seeschiffe bedeuten. Auch wenn Reeder und Umschlagsbetriebe darauf verweisen, dass Feederschiffe Landverkehre vermeiden, so gilt das bisher nur, wenn Seetransporte im Modal Split Kosten- oder andere Vorteile aufweisen.

EU und BMVBS erhoffen sich über eine verstärkte Förderung der Kurzstreckenseeverkehre eine wesentliche **Vermeidung von Landgüterverkehren**. Das ist im Grundsatz zwar möglich, in der Realität – wie beschrieben - jedoch **nur bedingt der Fall**: Die Kurzstrecken-Seeverkehre nehmen vor allem wegen der Schiffsgößenentwicklung und der Seehafenkonzentration zu, was somit nicht als Verlagerung von Landgüterverkehren anzusehen ist.

Beispiel Hamburg:

Aufgrund der Lage Hamburgs relativ weit im Binnenland würde insbesondere die beabsichtigte Vertiefung von Unter- und Außenelbe den Zielen des Kurzstreckenseeverkehres entgegenstehen. Der Vorteil, dass die Ladung großer Containerschiffe relativ weit ins Binnenland bis nach Hamburg gebracht werden kann, hat eine negative Kehrseite: Container die nicht für die Region Hamburg oder südlicher gelegene Regionen bestimmt sind, werden heute häufig per Bahn oder LKW nach Dänemark, Polen oder weiter nach Osten bis in die baltischen Staaten gebracht, statt diese Ladung umweltfreundlicher als Transshipment im Kurzstreckenseeverkehr dorthin zu befördern. Das liegt insbesondere daran, dass die gesamte Ladung erst wieder elbabwärts transportiert werden müsste, bevor sie über den gebührenpflichtigen Nordostseekanal wieder per Feederschiff gen Osten transportiert werden kann¹²³. Die per Seeschiff rd. 100 Kilometer landeinwärts bis nach Hamburg transportierten Güter werden verständlicherweise zu einem viel geringeren Teil wieder per Seeschiff die gleiche Strecke zurück transportiert, als wenn diese von vornherein bereits im seewärtigen Cuxhaven oder Wilhelmshaven abgeladen worden wären. Von dort ist ein Weitertransport nach Skandinavien oder die Ostseeregion nur per Seeschiff attraktiv, so dass Landtransporte von dort aus nur im Falle eiliger Güter die Ausnahme sein werden. Über eine verstärkte Zusammenarbeit mit Wilhelmshaven oder Über eine verstärkte Zusammenarbeit mit dem an der Elbmündung gelegenen Cuxhaven oder Wilhelmshaven ließen sich über eine sukzessive Verlagerung des Transshipments von Hamburg Kurzstreckenseeverkehre erhöhen und Landverkehrsträger entlasten.

Das **Weißbuch der EU zur Verkehrsentwicklung** sah die Schaffung sog. „**Hochgeschwindigkeitsseewege**“ zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs im Zuge des Programms transeuropäischer Netze (TEN) vor (EU- KOMMISSION 12. September 2001: 15).

Wie nachfolgende Abbildung 40 (s. 175) zeigt, wurden für diese auch „**Meeresautobahnen**“ genannten Seewege in den Meeresgebieten der EU mittlerweile vier Korridore festgelegt:

- Meeresautobahn Ostsee: Anbindung der Mitgliedstaaten des Ostseeraums an die Mitgliedstaaten in Mittel- und Westeuropa (einschl. Nord-Ostsee-Kanal).
- Meeresautobahn Westeuropa: Anbindung von Portugal und Spanien über den Atlantischen Bogen an die Nordsee und die Irische See.
- Meeresautobahn Südosteuropa: Verbindung Adria/Ionisches Meer/östliches Mittelmeer zur Anbindung Zyperns.
- Meeresautobahn Südwesteuropa: westliches Mittelmeer zwischen Spanien, Frankreich, Italien und Malta mit Anbindung an die Meeresautobahn Südosteuropa und Verbindung zum Schwarzen Meer.

¹²³ Auf diese Weise ist auch der zunehmende Landgütertransport zwischen Hamburg und Lübeck entstanden, so dass hier nicht vom Transshipment über Hamburg gesprochen werden kann.



Abbildung 40: Korridore für Meeresautobahnen in Europa (EU- KOMMISSION 2001)

Die Begriffe „Meeresautobahn“ und „Hochgeschwindigkeitsseewege“ sind fragwürdig, weil beide eher an den stark umweltbeeinträchtigenden Straßenverkehr erinnern. Derartige Begriffe lassen die gebotene Rücksichtnahme auf die Meeresökologie und andere Umweltaspekte wie bei Fahrwasserausbau und neuen Hafeninfrastrukturen vermissen.

Zur **Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen** sind europäische Lösungen innerhalb der EU gefragt. Dieses gilt auch für die Wahrung der Biodiversität, etwa über das europäische Schutzgebietsnetz Natura 2000, den Schutz von Küsten, der Ästuar und des Wassers und für den Klimaschutz.

Schon heute nutzen die Reeder die Möglichkeit, die Ladungsmengen und –Gewichte zur Steuerung des Tiefgangs der großen Containerschiffe im letzten Ladehafen vor Bremerhaven oder Hamburg -beispielsweise in Rotterdam - so zu gestalten, dass sie – je nach zu erwartenden Wasserständen – ohne zu große, kostspielige Wartezeiten nach Bremerhaven oder Hamburg gelangen können. Diese firmenbezogene Kooperation könnte und sollte beibehalten werden, weil dieses die jeweiligen Stärken und Schwächen der Seehäfen im internationalen Bereich in sinnvoller Weise berücksichtigt. Die hiervon betroffenen Containermengen liegen bei großen Containerschiffen jeweils im niedrigen dreistelligen TEU-Bereich und sind damit für die Reeder offensichtlich ökonomisch zu verkraften. Bei allem Unmut hiervon betroffener Reeder wird hieraus wohl kaum ein derartig relevanter Standortnachteil erwachsen, dass Reedereien aus Hamburg oder Bremerhaven ins (westliche) Ausland abwandern (so auch Planco 2003 und Januar 2004). Dieses resultiert aus der starken

Marktposition beider deutschen Containerhäfen. Beide Seehäfen verfügen über modernste Umschlaganlagen, gute Hinterlandbindungen, geringe Streikanfälligkeit und im internationalen Maßstab niedrige Hafengebühren. Insbesondere Hamburg hat aufgrund seiner hohen Loco-Quote und Lage weit im südöstlichen Binnenland eine so große Attraktivität, dass ein Abwandern von Reedern oder Liniendiensten ins westliche oder östliche Ausland auszuschließen ist.

Argumente aus der deutschen Hafenwirtschaft, die **Exportnation Deutschland** könne ohne die an Weser und Elbe geplanten Vertiefungen Schaden nehmen, sind unsinnig. Das „Wirtschaftswunder“ im Nachkriegsdeutschland stützt sich ebenso auf die Leistungsfähigkeit der ARA-Häfen Antwerpen und Rotterdam wie auf Hamburg, die Bremischen Häfen und die zahlreichen anderen, vor allem niedersächsischen Nordseehäfen. Das war so, ist so und wird in absehbarer Zukunft wohl auch so bleiben. Die Deutschen Ex- und Importe laufen traditionell nicht nur über die nationalen Seehäfen, sondern auch über wichtige Seehäfen in Nachbarstaaten.

Nirgendwo sonst auf der Welt liefern sich so viele große und kleine Seehäfen einen für Steuerzahler und öffentliche Haushalte unnötig ruinösen¹²⁴ Wettbewerb wie im Bereich der südlichen Nordseeküste (Nordrange). Das Wohl der deutschen Transportwirtschaft ist keineswegs vom Boom der deutschen Seehäfen abhängig: Gemäß BREMER FINANZSENATOR (2002) wird sogar der größte Teil des deutschen seewärtigen Außenhandels über Seehäfen in Nachbarländern wie Belgien und den Niederlanden abgewickelt. Das würde wohl kaum der Fall sein, wenn das unrentabel oder diese Häfen unattraktiv wären. Ob dieser Transportanteil über Seehäfen des benachbarten Auslands etwas steigt oder sinkt, die hiesige Exportwirtschaft wird das – wie die bisherigen Entwicklungen zeigen - wohl kaum negativ beeinflussen.

Gestützt wird dieses in einem Gutachten für Baden-Württemberg in einem von den Ländern Hamburg und Bremen betriebenen Rechtsstreit zum Thema Seehafenlasten beim Bund-Länder-Finanzausgleich: *„Die Hafentlasten sind kein typischer, sondern eher ein zufälliger Beleg für Finanzierungsaufgaben mit wirtschaftlichen Ausgaben für das gesamte Bundesgebiet. Der Gesamtstaat würde seine Identität als freiheitlich-demokratischer Bundesstaat nicht verlieren, wenn einer der Seehäfen geschlossen würde“* (KIRCHHOFF 1981, zitiert nach DANNEMANN 2005: 45).

Baden-Württemberg, Bayern und Hessen argumentierten im vorgenannten Rechtsstreit: *„Darüber hinaus sei der gesamtstaatliche Nutzen der deutschen Seehäfen wegen des Binnenmarkts in der Europäischen Union zweifelhaft geworden. Der Verkehr über die niederländischen Häfen sowie über Genua und Marseille erlange zunehmend wirtschaftliche Bedeutung“* (DANNEMANN 2005: 47). - Einem Kunden aus Süddeutschland ist es grundsätzlich egal, ob ein Container in Hamburg, Bremen oder einem der ARA-Häfen ver- oder entladen wird, entscheidend sind Service und Kosten.

Die europaweiten Verkehrsverflechtungen zeigen (vgl. Abb. 41, S. 175), dass sich traditionelle Hinterlandbeziehungen von Seehäfen immer weiter überschneiden, so dass Hinterlandverkehre nicht nur multimodal, sondern auch zunehmend hafenübergreifend ablaufen:

¹²⁴ Im Zuge des Länderfinanzausgleiches wurde und wird deutlich, wie defizitär deutsche Seehäfen sind bzw. wie hoch sie von der öffentlichen Hand bezuschusst werden, ohne dass diese Ausgaben refinanziert wurden/werden.



Abbildung 41: Hinterlandanbindungen der Bremischen Häfen
(BREMENPORTS 2008: 35)

7.2 Nationale Seehafenkooperation

7.2.1 Seehafenkooperation als Alternative zum weiteren Fahrwasserausbau

Solange die öffentliche Hand in Deutschland Hafeninfrastrukturen und deren Zuwege maßgeblich (mit)finanziert, sind übergreifende Konzepte unter stärkerer Berücksichtigung der sinnvollen horizontalen und vertikalen Kooperationsmöglichkeit angebracht (so auch LAHL / BMU 19. Februar 2005). Dieses und der fortgeschrittene Strukturwandel in den Häfen bedingt eine Abkehr von der früheren Multifunktionalität der einzelnen Seehäfen, so dass sich zur Beibehaltung oder Erweiterung der hafenbezogenen Angebote und Möglichkeiten und ihrer Optimierung eine verstärkte Kooperation benachbarter Häfen anbietet. Öffentliche Förderungen sollten dieses erkennen, gezielte Schwerpunktsetzungen sind aufgrund knapper finanzieller und flächenbezogener Ressourcen einer breiten Förderung vorzuziehen. Um sinnvolle Veränderungen zu ermöglichen, sollte eine Beibehaltung bisheriger Förderungsstrukturen – wie z. B. an Weser und Elbe – zugunsten sinnvoller Entwicklungsmöglichkeiten einer verstärkten Hafenkooperation geändert werden.

Die Fachleute des ISL weisen auf wichtige Voraussetzungen hin: „*Eine hafenübergreifende Kooperation setzt, unabhängig von der rein unternehmerischen Sicht, auch die Zurückstellung lokal und regionalwirtschaftlicher sowie strukturpolitischer Interessen voraus, was insbesondere für die zuständigen und ohnehin meist strukturschwächeren Küstenländer ein erhebliches Zugeständnis darstellt*“ (ISL, Januar 2005: 29).

Diese Feststellung des ISL macht deutlich, dass die **föderale Struktur** Deutschlands, in der die Küstenländer für die Belange ihrer Seehäfen zuständig sind, und lokale Interessen bisher Hemmnis einer gesamtwirtschaftlichen, nationalen Sichtweise und eines **länderübergreifenden Seehafenkonzeptes** gewesen sind. Konstruktive Änderungen sind hier

notwendig: Das Bremer ISL empfiehlt hier zu Recht eine „*Entwicklung von Formen und Wegen zu einer verstärkten Kooperation zwischen den deutschen Häfen durch abgestimmte Investitionspolitik und gegebenenfalls Konzentration auf Kerngeschäfte mit dem Ziel der Arbeitsteilung und der Vermeidung von Redundanzen und Überkapazitäten*“ (ISL 2005: 29). Eine Umsetzung dessen erfordert **wirksame politische Vorgaben**, die bisher jedoch ausgeblieben sind.

„*Es werden gezielt Möglichkeiten zur Kooperation der Seehäfen geprüft*“, heißt es dazu im aktuellen **Masterplan Güterverkehr und Logistik** (BMVBS, Juli 2008: 25); eine notwendige Konkretisierung steht noch aus und soll(te) Gegenstand des vom BMVBS angekündigten Hafenkonzpts (vgl. Anhang 4) sein.

Als Alternative zu den umstrittenen Vertiefungsmaßnahmen¹²⁵ bietet sich eine **Kooperation** unter den deutschen Seehäfen als „**German Container Terminals (GCT)**“ an: Dabei können häufig die Schwächen der einen Standorte mit den Stärken der anderen kompensiert werden, etwa das Fehlen oder Vorhandensein großer Fahrwassertiefen, gute oder schlechte Hinterlandbindungen u. s. w.. – Auf diese Weise ließe sich voraussichtlich eine Verbesserung des Modal-Splitts hinsichtlich einer Entlastung der Landverkehre zugunsten der Seeverkehre (short-sea-shipping) erreichen. Deshalb sollte ein derartiges Kooperationsmodell Kern eines (zunächst) nationalen, später möglichst auch EU-weiten Hafenkonzpts sein.

Eine Hafenkooperation wurde zwar bereits im letzten Planfeststellungsverfahren zum jüngsten Fahrrinnenausbau der Tideelbe als Alternative vorgeschlagen, von der Planfeststellungsbehörde jedoch mit folgender Begründung verworfen: „*Die von den Einwendern vorgeschlagene Hafenkooperation unter Verzicht der Fahrrinnenanpassung steht nicht mit dem gerechtfertigten Planziel in Einklang. Das Vorhaben zielt auf den Erhalt und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens ab*“ (WSD Nord, 22. Februar 1999, Kap. III 1.1.3).

Diese Darstellung zeigt deutlich, dass die Planfeststellungsbehörde der Sichtweise der Träger des Vorhabens folgt, indem sie die Hamburger Belange mit entsprechender regional-wirtschaftlicher Betrachtung über eine volkswirtschaftliche insgesamt gestellt hat. Die Umschlagsmöglichkeiten anderer norddeutschen Seehäfen wurden dabei mit Ausnahme von Bremerhaven ausgeklammert: „*Selbst der anstelle der Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterelbe vorgeschlagene Ausbau der Außenweser würde die Tiefgangs- und die daraus folgenden Wettbewerbsprobleme des Hamburger Hafens in keiner Weise beseitigen. Im Erläuterungsbericht, Teil B, ist zutreffend dargestellt, dass eine derartige Kooperation weder realisierbar noch wirtschaftlich sinnvoll ist und auch nicht zu einer nennenswerten Entlastung der Umwelt führt.(...) Ein Fahrrinnenausbau beider Reviere ist wirtschaftlich sinnvoll und notwendig, da beide Häfen die vorhandenen wirtschaftlichen Potentiale nur dann nutzen können, wenn sie von Großcontainerschiffen weitestgehend ungehindert angelaufen und wieder verlassen werden können*“ (ebenda).

Der alleinige Ausbau der Außenweser war und ist tatsächlich keine Alternative zum Ausbau der Tideelbe nach Hamburg, insbesondere weil es sich hier beim Konkurrenten Bremerhaven häufig um andere Fahrtrouten und um andere Nutzer handelt, Bremerhaven gar nicht über entsprechende Kapazitäten verfügt(e) und zusätzliche umweltbelastende Landverkehre zu den östlichen Hamburger Handelspartnern entstehen würden.

¹²⁵ Im 2007 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ sind über 7.000 qualifizierte Einwendungen bei den zuständigen Behörden in Kiel und Hamburg fristgemäß eingegangen.

„Auch eine Hafenkooperation mit anderen Containerumschlagsplätzen kommt nach den zutreffenden Ausführungen des TdV im Kap. 2 des Textbandes der UVU als echte Alternative nicht in Betracht“...“Im Erläuterungsbericht, Teil B, Vorhabensalternativen und -varianten, ist auch die Hafenkooperation planerisch dahingehend betrachtet worden, inwieweit es sich hierbei um eine mögliche Alternative zum Fahrrinnenausbau handelt. Hierbei sind mögliche Kooperationen auf europäischer (Nordrange-Häfen) und nationaler Ebene (Bremerhaven bzw. Cuxhaven oder Brunsbüttel) differenziert betrachtet worden. Dabei wurde verdeutlicht, dass die Durchführbarkeit derartiger Hafenkooperationen mit dem Ziel, auf den Fahrrinnenausbau verzichten zu können, vor dem Hintergrund bestehender wirtschaftspolitischer Ordnungsprinzipien außerordentlich unrealistisch ist. Die Stärkung des Hafenstandortes Hamburg ist Teil eines von allen nordwesteuropäischen Hafenstandorten befürworteten Wettbewerbs. Der Wettbewerb zwischen Hafenstandorten ist Grundlage der Wirtschaftsordnung in Deutschland und in der EU. Er ist Voraussetzung zur Steigerung der Leistungsfähigkeit, Erhöhung der Effizienz, Erlangung spezifischer Wettbewerbsvorteile und damit zum Ausbau der Marktstellung und letztlich zur Sicherung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze“ (WSD Nord, 22. Februar 1999, Kap. III 1.2 Alternativen/Varianten).

Die Argumentation der WSD, eine verstärkte Hafenkooperation mit Verzicht auf einen Fahrrinnenausbau würde den nationalen und internationalen Seehafenwettbewerb behindern oder gar in Frage stellen, erscheint angesichts der Vielzahl der im Bereich der deutschen Nordseeküste und westlicher Nachbarn vorhandenen und miteinander konkurrierenden Seehäfen wenig überzeugend: In kaum einer Region der Erde ist der Seehafenwettbewerb so groß wie hier. Die Einschränkung der bisherigen, vor allem Hamburg und Bremerhaven begünstigenden seehafenbezogenen öffentlichen Förderungen würde wohl kaum zu einer Infragestellung „bestehender wirtschaftspolitischer Ordnungsprinzipien“ führen.

Dass eine Fortsetzung der bisher einseitigen Förderpraxis den Wettbewerb nicht fördert, sondern bestehende Wettbewerbsbedingungen weiterhin deutlich zugunsten von Hamburg und Bremerhaven verschiebt, zeigt die Entwicklung seit den letzten Fahrrinnenausbauten nach Hamburg und Bremerhaven: Beide Häfen sind überproportional gewachsen und haben ihre Ladungsanteile gegenüber den Konkurrenzhäfen deutlich erhöhen können. Da der Containerisierungsgrad bei Stückgut mittlerweile sehr hoch ist und bisher nur Hamburg und Bremerhaven über leistungsfähige Containerterminals verfügen, ist das Umschlagswachstum an den benachbarten deutschen Nordseehäfen wie Brunsbüttel, Stade, Cuxhaven, Nordenham, Brake, Wilhelmshaven, Emden, Leer und Papenburg weitgehend vorbeigegangen. Eine geringere öffentliche Förderung von Hamburg und Bremerhaven würde hier die Konkurrenz eher beleben als reduzieren. So könnten die Standortvorteile von Seehäfen wie Wilhelmshaven oder Cuxhaven, die den großen Standortvorteil des seeschifftiefen Fahrwassers der Nordsee aufweisen und demzufolge kürzere Revierfahrten und bessere Fahrwassertiefen als Hamburg oder Bremerhaven zu bieten haben, insbesondere für Transshipment-Container viel besser genutzt werden. Für Wilhelmshaven ist dieses nach Bau des JadeWeserPorts zu erwarten, die Träger des Vorhabens gehen hier bislang von einem Transshipment-Anteil von 70% aus.

Durch eine verstärkte Zusammenarbeit deutscher Seehäfen auf Basis ihrer jeweiligen Stärken und Schwächen (**German Container Terminals**) könnte ihre **Marktposition gegenüber den westeuropäischen Konkurrenten** voraussichtlich deutlich gestärkt werden.

Die nachfolgend skizzierten Möglichkeiten zur Vermeidung weiterer kostspieliger Fahrwasservertiefungen zu Lasten von Umwelt und Steuerzahler setzen die Kooperationsbereitschaft von Politik, Hafenwirtschaft und sonstigen beteiligten Unternehmen voraus.

7.2.2 Kooperation von Bremerhaven und Hamburg mit einem zukünftigen JadeWeserPort

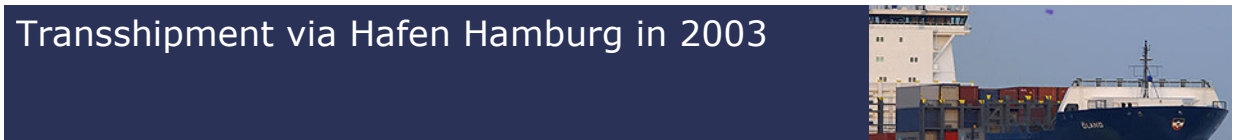
Wie in Kapitel 5.4.2 bereits näher dargestellt wurde, können die größten Containerschiffe Bremerhaven und Hamburg (vgl. Anhang 3) bereits heute anlaufen, wenn auch im Zuge der Schiffsgrößenentwicklung zunehmend tideabhängig. Die Entwicklung der letzten Jahre hat gezeigt, dass dieses auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten gewährleistet ist. Lediglich Maximalauslastungen und die damit verbundenen Maximalnutzen für Reeder werden durch bestehende Fahrwasserrestriktionen eingeschränkt. Damit wird das Planungsziel der beiden Fahrwasservertiefungen, das „Umschlagspotential“ ausschöpfen zu wollen, infrage gestellt. Zur Beurteilung eines Vertiefungsbedarfs ist wesentlich, inwieweit die angestrebte Potentialausschöpfung als Planungsziel volkswirtschaftlich und verkehrswirtschaftlich wirklich sinnvoll und ökologisch vertretbar ist. Angesichts des hohen Transitcontaineranteils bei großer Auslastung großer Containerschiffe ist das fraglich. - Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile gibt es bessere und sinnvollere Alternativen:

Durch Bau des JadeWeserPorts wird eine **tiefgangsbezogene Arbeitsteilung** mit dem nur ca. 30 km östlich gelegenen Bremerhaven, grundsätzlich aber auch mit dem rd. 100 km südöstlich gelegenen Hamburg möglich. Durch den Hafenbau werden weitere Vertiefungen der Außenweser, aber auch von Außen- und Unterelbe überflüssig, weil die Reeder im Falle von Tiefgangsrestriktionen besonders hoch ausgelasteter Schiffe bei Niedrigwasser zusätzlich die Möglichkeit bekommen, ihre Ladung ganz oder teilweise in Wilhelmshaven zu löschen. Kostspielige Wartezeiten ließen sich auf diese Weise vermeiden. So könnte es bei Tiefgangsrestriktionen großer Containerschiffe im Bereich von Außenweser oder Unter-/Außenelbe sinnvoll sein, einen zunehmenden Anteil der Transshipmentverkehre von Bremerhaven (vgl. Kap. 3.3.2) und Hamburg (vgl. Kap. 3.2.2) im seewärtigen Wilhelmshaven am tiefen Fahrwasser umzuschlagen. Nach einem Hafenstop in Wilhelmshaven macht eine Weiterfahrt nach Hamburg mit einem erneuten Hafenanlauf aufgrund des hohen Ladungsaufkommens der Metropolregion und der südlichen und südöstlichen Handelspartner weiterhin Sinn und ist vermutlich auch wirtschaftlich rentabel. Bei Teilentladung von Transshipmentcontainern in Wilhelmshaven werden große Containerschiffe ohne tiefgangsbedingte Wartezeiten nach Hamburg verkehren können. Dieses betrifft besonders die ausgehende Schifffahrt, da hier mit 13,50 m Maximaltiefgang tideabhängig am ehesten Fahrwasserrestriktionen bestehen. Ein zusätzlicher Hafenstop in Wilhelmshaven auf dem Weg nach Hamburg könnte im Einzelfall sogar zum Wegfall eines Hafenanlaufs der westlichen Mitbewerber führen. Eine Abladung über Transshipmentcontainer und das vergleichsweise kleine Loco-Aufkommen hinaus sollte in Wilhelmshaven vermieden werden, damit dieses nicht zu zusätzlichen umweltbelastenden Hinterlandtransporten führt. Aufgrund der nur relativ bescheidenen Hinterlandanbindungen Wilhelmshavens und der gegenüber Bremerhaven und Hamburg längeren Landwege Richtung Osten entstehen höhere Transportkosten, so dass solche Verkehre dort wohl nur in relativ geringem Umfang stattfinden werden.

Nach Inbetriebnahme des JadeWeserPorts ist aufgrund seiner Standortvorteile gegenüber Skandinavien und in die Ostseeregion zumindest bei EUROGATE und MAERSK ohnehin mit Verlagerungen von Transshipment-Containern von Hamburg nach Wilhelmshaven zu rechnen (vgl. Kapitel 5.4.4.4). Die Größenordnung solcher Verlagerungen lässt sich schwer quantifizieren, sie wird jedoch voraussichtlich signifikant sein. Um das Ausmaß solcher Verlagerungen nach Wilhelmshaven möglichst gering zu halten, weisen die Befürworter der geplanten Vertiefung von Unter- und Außenelbe darauf hin, dass diese notwendig und damit unverzichtbar sei. Das zeigt, dass es sich bei der Forderung einer weiteren Vertiefung real um einen **nationalen Konkurrenzkampf** handelt (vgl. z. B. NINNEMANN & VIERK 2006: 15). Dass dieses der Steuerzahler finanzieren soll, ist unangemessen.

Die nachfolgende Abbildung 42 zum Transshipment des Hamburger Hafens zeigt, dass es bei dem hier gemachten Vorschlag nicht darum geht, das gesamte Transshipment nach Wilhelmshaven zu verlagern, sondern nur von aufkommensstarken Fahrtgebieten wie zum Beispiel Finnland und Schweden, für die sich ein weiterer Hafenanlauf in Wilhelmshaven auch für Reeder rechnen kann:

Abbildung 42:



(HAMBURG PORT AUTHORITY, 7.11.2006)

Dafür dass es hier nicht zu kompletten Verlagerungen des Transshipments zu Lasten von Hamburg kommt, sorgen schon die begrenzten Kapazitäten des JadeWeserPorts. Das ließe sich aber auch über eine entsprechende Kooperationsvereinbarung der beteiligten Bundesländer steuern. Die erste Ausbaustufe des JadeWeserPorts bietet ohnehin nicht die Aufnahmekapazität, die in Bremerhaven zuneige gehenden Kapazitäten aufzufangen und Hamburg gleichzeitig einen Großteil seines Transshipmentsegments abzunehmen. – Somit gibt es **sinnvolle Kooperationsmöglichkeiten zum Nutzen beider Seehäfen und der beteiligten Bundesländer.**

Von staatlichem Dirigismus bzw. künstlicher Ladungslenkung kann bei einer solchen Kooperation keine Rede sein, da der Reeder die freie Wahl hat, ob er beispielsweise auf höhere Wasserstände der nächsten Flut zur Fahrt nach Bremerhaven oder Hamburg wartet oder ob er vorher einen Teil seiner Ladung in Wilhelmshaven löscht (leichtert), um dann problemlos tideunabhängig nach Hamburg oder Bremerhaven verkehren zu können. Betrieblich und logistisch dürfte das zukünftig zumindest bei einer Kooperation zwischen Bremerhaven und dem JadeWeserPort kaum ein Problem sein, da beide Häfen von EUROGATE betrieben und vorwiegend von MAERSK angelaufen werden. Ebenso wie Bremerhaven wird somit zukünftig auch das Containerterminal JadeWeserPort („CT V“) in Wilhelmshaven im Wesentlichen von Bremen aus gelenkt werden. Bremen ist Sitz von EUROGATE, BREMENPORTS, fast aller Handelskontore und sonstiger Logistikunternehmen.

Ob das in etwa 100 Kilometer Luftlinie westlich von Hamburg gelegene Wilhelmshaven aufgrund seiner abseitigeren Lage noch als Vorhafen zum Leichtern großer Containerschiffe mit Tiefgangsrestriktionen für die Hansestadt in Frage kommt, ließe sich am ehesten über einen Kostenvergleich klären: Beim Transshipment von Containern wären die Mehrkosten einer Teilentladung in Wilhelmshaven¹²⁶ den Minderkosten für eine verkürzte Fahrtstrecke von ca. 94 Seemeilen¹²⁷ bei gedrosselter Fahrt nach Hamburg gegenüberzustellen. Auf der Unterelbe können die großen Containerschiffe ohnehin nur mit deutlich verringerter Geschwindigkeit fahren. Obwohl der Betreiber EUROGATE betont, der JadeWeserPort stünde künftig allen Reedereien offen (SCHIFFER / EUROGATE 25. Juni 2006), wird das Betreibermodell von EUROGATE (70%-Anteil) und MAERSK (30%) andere konkurrierende Reedereien von einer entsprechenden Mitnutzung abhalten. Vertreter der CMA-CGM sehen im JadeWeserPort einen „*Konkurrenten-Terminal*“ (WOLF von der CMA/CGM-Reederei am 7. November 2006 in Hamburg mündlich). – Notfalls wären die Verträge zwischen der öffentlichen Hand, die immerhin einen Großteil der Seehafeninfrastruktur finanziert, und den Hafенbetreibern dahingehend zu ändern, dass Terminals allen potentiellen Nutzern zu gleichwertigen Bedingungen offen stehen.

Der Bau des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven als „*Deutschlands einziger Tiefwasserhafen*“ (www.jade-weser-port.de) war von vornherein als „*Ergänzungshafen*“ für Hamburg und Bremerhaven für die größten verkehrenden Containerschiffe konzipiert und ist so von den drei norddeutschen Regierungschefs GABRIEL, SCHERF und RUNDE bei ihrer gemeinsamen Entscheidung zum Bau des JadeWeserPorts im März 2001 beschlossen worden. – Wenn nun auch die Außenweser bis Bremerhaven und die Elbe bis Hamburg jeweils für die größten weltweit verkehrenden Containerschiffe vertieft werden, würde der Tiefwasserhafen zur **Doppelinvestition** gegenüber den im nationalen Containerverkehr dominierenden Häfen von Hamburg und Bremerhaven. Abgesehen von den im JadeWeserPort einmal angebotenen Umschlagskapazitäten wäre er zunächst weniger ein Ergänzungshafen, sondern würde über weitere Umschlagskapazitäten für EUROGATE und MAERSK eher ein Konkurrenzhafen sein (vgl. NINNEMANN & VIERK 2006).

Die in Wilhelmshaven mit dem JWP zusätzlich angebotenen Umschlagsanlagen und Terminalflächen könnten auch zum Preisdruck auf die Hafengebühren benachbarter Häfen missbraucht werden. Die Höhe der Hafengebühren entscheiden wesentlich über den Umfang einer (Re-)Finanzierung öffentlicher Hafенinfrastrukturleistungen und sollten daher angemessen sein. Je mehr Hafenterminals auf engem Raum angeboten werden, desto schwieriger wird es, hier kostendeckende Benutzungsgebühren durchzusetzen.

Eine von Befürwortern weiterer Fahrwasservertiefungen nach Hamburg und Bremen/Bremerhaven immer wieder angeführte im Falle des Unterlassens drohende Verlagerung der Ladung nach Rotterdam durch die Reeder ist sehr unwahrscheinlich. Wie bereits dargestellt (vgl. Kap. 5.5) wäre das viel zu zeit- und kostenaufwändig.

Mit Bau des JadeWeserPorts sind die „**German- Container-Terminals (GCT)**“ der drei benachbarten Standorte Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven gut für den globalen Wettbewerb gerüstet, so dass signifikante Einbußen bei Verzicht der von Hamburg und Bremen beantragten Fahrwasservertiefungen nicht zu erwarten sind (vgl. Kapitel 5.5 u. 5.6). Ein gemeinsames Auftreten auf dem Weltmarkt wäre vorteilhaft. Bei gleichzeitiger Realisierung der geplanten Fahrriennausbauten nach Hamburg und Bremerhaven würde der deutsche Steuerzahler den Ausbau von drei Tiefwasserhäfen auf einer Luftlinie von nur etwa

¹²⁶ Mehrkosten Hafengebühren und Zeitbedarf der Anlandung.

¹²⁷ 2 x 23 Seemeilen nach Wilhelmshaven und zurück anstelle zwei mal 70 Seemeilen nach Hamburg und zurück: = zwei mal 47 Seemeilen = 94 Seemeilen Ersparnis.

100 Kilometern parallel zueinander mit Milliardenaufwand finanzieren, was weder notwendig, noch sinnvoll erscheint.

7.2.3 Hamburg kooperiert mit Cuxhaven als Leichterplatz großer Containerschiffe

Die Attraktivität des seewärtigen Standortes Cuxhaven liegt neben seiner Exposition zu Skandinavien auch in seiner Nähe zum Nordostseekanal als Tor zum Ostseeraum und den Baltischen Staaten. Die Hamburger Hafenplaner haben die besondere **Eignung von Cuxhaven** für den Seeverkehr schon früh erkannt: „Die Lage an den Verkehrsströmen zwischen Nord- und Ostsee ermöglicht es, hier Beiladungen zu übernehmen bzw. als Drehscheibe für den Ladungsaustausch zu operieren“ (HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND LANDWIRTSCHAFT 1989: 53). Sollten die tidebedingten Tiefgangsrestriktionen großer Containerschiffe elbaufwärts zum Hamburger Hafen zu einem Problem werden, so ließe sich das durch Schaffung von Abfertigungsmöglichkeiten in Cuxhaven sinnvoll nutzen stellte auch die SELFHORN Ingenieurgesellschaft am 6. September 2000 in ihrer Machbarkeitsstudie fest. – Genutzt wurde dieser Lagevorteil und die Möglichkeiten in Cuxhaven bisher von Hamburg jedoch noch nicht, und das obwohl die Gründe hierfür aufgrund der Tiefgangsprobleme zunehmender Schiffgrößen auf der Unterelbe zugenommen haben.

Der 1997 fertig gestellte Cuxport bietet mit dem 840 m langen Eurokai mit 15,80 m Wassertiefe bereits heute zwei grundsätzlich geeignete Liegeplätze für große Containerschiffe, sofern dort leistungsfähige Containerbrücken errichtet werden (vgl. Kap. 3.4.1). Als Leichtermöglichkeit für große Containerschiffe, die auf ihrem Wege nach Hamburg aufgrund von Tiefgangsrestriktionen Wartezeiten hinnehmen müssen, könnten in Cuxhaven bereits Transshipment-Container abgeladen und ohne den Umweg nach Hamburg per Feederschiff weiter nach Skandinavien oder die baltischen Staaten verschifft werden. Sollten hier mittel- oder langfristig Kapazitätsengpässe auftreten, wäre grundsätzlich eine Verlängerung der Stromkaje elbaufwärts um ein oder zwei Liegeplätze möglich (vgl. SELFHORN Ingenieurgesellschaft 6. September 2000). Da der Bau eines Großschiffsliegeplatzes erfahrungsgemäß etwa 120-150 Mio. Euro kosten würde, wären dort sogar zwei neue Liegeplätze wesentlich billiger, als die geplante Elbevertiefung bis nach Hamburg.

Die besondere Standortgunst Cuxhavens für Containerumschlag wurde bereits durch eine 1993 per Staatsvertrag zwischen Hamburg und Niedersachsen festgelegte „*Containersperrklausel*“¹²⁸ deutlich, die den Hafenbetreibern von Cuxport das Abfertigen von Vollcontainerschiffen im Welthandel über 10 Jahre untersagt hatte. Die „*Containersperrklausel*“ ist mittlerweile von beiden Ländern einvernehmlich wieder aufgehoben worden, so dass ein entsprechender Containerumschlag in Cuxhaven wieder möglich ist und bereits erfolgreich, wenn auch in noch geringer Größenordnung praktiziert wird (vgl. Kap. 3.5.2).

ROLAND BERGER & PARTNER haben in ihrer „*Standortanalyse Tiefwasserhafen Deutsche Bucht*“ im Jahre 2000 mehrfach darauf hingewiesen, dass die Schaffung eines Containerterminals an der Elbmündung wie in Cuxhaven eine „*weitere Elbevertiefung gefährden würde*“ (ROLAND BERGER & PARTNER 2000, S. 47 und S. 96.), - mit anderen Worten, diese wäre dann überflüssig. Diese zutreffende Einschätzung einer **Alternative zur geplanten Elbevertiefung am Standort Cuxhaven** hat wohl mit dazu beigetragen, dass

¹²⁸ Als Zugeständnis Niedersachsens an Hamburg für eine Übertragung des früher zu Hamburg gehörenden „Amerikahafens“ an Niedersachsen.

nicht Cuxhaven, sondern Wilhelmshaven bei der Standortwahl des „*einzigsten deutschen Containertiefwasserhafens*“¹²⁹ favorisiert und politisch von den verantwortlichen Landesregierungen von Niedersachsen, Hamburg und Bremen ausgewählt wurde. Auf diese Weise konnten die Hamburger später problemlos aus der ersten deutschen länderübergreifenden Seehafenkooperation aussteigen und ihr eigenes Vorhaben einer weiteren Vertiefung von Unter- und Außenelbe mit allem Nachdruck verfolgen. Aus den bisherigen Plänen des Miteinanders bei der Seehafenentwicklung entstand so der Rückfall in alte Lokalegoismen. Um den sinnlosen steuersubventionierten nationalen Hafenwettbewerb zu beenden, sind intelligente Kooperationsmodelle der beteiligten Seehäfen im internationalen Kontext gefragt.

Bei vorrangiger Herrichtung, Nutzung oder Erweiterung eines Containerterminals in Cuxhaven sollte/n zunächst nur ein, keinesfalls mehr als zwei Liegeplätze angeboten werden. Auf diese Weise wäre gewährleistet, dass in Cuxhaven - abgesehen vom sehr geringen Loco-Aufkommen - möglichst nur Container des Transshipmentsegments abgeladen werden, die aufgrund von Wartezeiten bei Niedrigwasser nicht elbaufwärts nach Hamburg und wieder zurück gebracht, sondern gleich an der Küste auf Feederschiffe umgeladen und ohne Umweg weitertransportiert werden (können).

Große Containerschiffe mit Tiefgangsrestriktionen beim Auslaufen des Hamburger Hafens könnten von einem solchen Vorhafen ebenfalls profitieren, wenn sie Transshipment-Container erst auf dem Rückweg in Cuxhaven aufladen. Tiefgangsprobleme und damit verbundene Wartezeiten ließen sich so vermeiden. - Cuxhaven bietet für eine Kooperation mit Hamburg wesentliche Vorteile gegenüber Wilhelmshaven, weil die Schiffe dort keine zeit- und kostenaufwändigen Umwege fahren müssen, da sie auf dem Wege nach Hamburg unmittelbar an den Hafenanlagen von Cuxhaven vorbeikommen.

Bei dem hier vorgeschlagenen Kooperationsmodell ist wesentlich, dass die Teilentladung in Cuxhaven nur eine relativ geringe Anzahl großer Containerschiffe betrifft, die bei großer Auslastung Tiefgangsprobleme bei tidebedingten Niedrigwasserständen haben und damit einen Anreiz zur Teilentladung von Transshipment-Containern in Cuxhaven bekommen. Tiefgangsrestriktionen entstehen vor allem bei einer Erst- bzw. Letzthafenposition Hamburgs in der Ostasienroute. In der wohl auch zukünftig überwiegenden Mittelshafenposition Hamburgs sind die Tiefgänge dagegen wesentlich geringer und Teilentladungen in Cuxhaven deshalb auch voraussichtlich nicht erforderlich.

Die bei einem zusätzlichen Hafenanlauf in Cuxhaven auftretenden logistischen Probleme bei der Containerstauung und landseitigen Zu- oder Abfuhr dürften lösbar sein, zumal Cuxhaven als Teil der Metropolregion verkehrsmäßig über Schiene, Straße und Wasserweg mit Hamburg verbunden ist. Über einen Zusatzstop in Cuxhaven wäre der Verzicht eines Hafenanlaufs in einem Westhafen der Nordrange eher möglich, was die Zusatzprobleme bei der Containerstauung kompensieren würde.

Den zeit- und kostenbezogenen Nachteilen betroffener Reeder durch zwei oder im Falle eines Doppelanlaufs beim Verlassen der Elberegion sogar unter Umständen drei Anlandungen stehen ersparte Wartezeiten und Kosten bei den in Cuxhaven abgeladenen Transshipment-Containern gegenüber. Sollten dennoch zu große Nachteile bestehen, die von der hohen Attraktivität Hamburgs nicht wettgemacht werden können, so ließe sich ein Ausgleich über einen Nachlass bei den Hafengebühren schaffen. Schon heute ist die HAMBURGER LAGERHAUS AG (HHLA) mit 25,1% an Cuxport beteiligt, der Rest gehört zu RHENUS. Durch eine entsprechende Vereinbarung sollte eine Kooperation zwischen den Standorten Hamburg und Cuxhaven zum Nutzen beider Partner möglich sein. Voraussetzung für das

¹²⁹ Hiermit werben die Befürworter des JadeWeserPorts in Niedersachsen und Bremen.

hier vorgeschlagene Modell wären leistungsfähige Umschlagsanlagen (Containerbrücken) auch in Cuxhaven. Eine weitere Voraussetzung wären weitere Feederdienste von und nach Cuxhaven. Der Hafen verfügt bereits über Container-Feederdienste nach Island, Finnland, Estland, Großbritannien und natürlich Hamburg. Weitere Liniendienste gehen von Hamburg aus unmittelbar an Cuxhaven vorbei und könnten somit dort einen Zwischenstop einlegen. Seit Sommer 2006 ist der Elbe-Container-Shuttle wieder unterwegs, der mehrere große Hamburger Containerterminals mit Brunsbüttel und Cuxhaven verbindet (DVZ.de 15. August 2006).

Weitere Verbindungen könnten entweder durch Zusatzanläufe von und nach Hamburg erfolgen oder durch eigenständige Dienste. So wäre es beispielsweise denkbar, dass die Reeder großer Containerschiffe mit Tiefgangsrestriktionen mittelfristig ein bestimmtes Transshipment-Segment wie z. B. Finnland, Schweden und/oder Norwegen von Hamburg weitgehend nach Cuxhaven verlagern. Damit würden die Container nicht erst über die lange Revierstrecke auf der Unterelbe nach Hamburg und wieder zurück gebracht, sondern könnten über Cuxhaven viel direkter nach Skandinavien weitertransportiert werden. Dieses käme auch dem Klimaschutz zugute, weil weniger Ladung die Elbe bis Hamburg und wieder seewärts zurück transportiert würde. Teilentladene Schiffe verbrauchen weniger Treibstoff als vollbeladene.

Die WSD Nord kam im Planfeststellungsbeschluss zum letzten Fahrwasserausbau zu einem anderen Ergebnis, ging dabei von einem völlig anderen Konzept mit einem großem Containerterminal an der Elbmündung aus: *„Cuxhaven stellt keine Alternative für die Abwicklung des Containerumschlags dar. Die seewärtige Erreichbarkeit ist nur eine Bedingung für den Erfolg eines Containerhafens. Weitere Bedingungen sind z. B. ein hoher Anteil an umgeschlagener Ladung, die nahe dem Umschlagsort her- oder fertiggestellt bzw. konsumiert oder weiterverarbeitet wird (Loco-Quote), eine gute Verkehrsanbindung an das Hinterland und ein gut entwickeltes Netz an Unternehmen mit einem hoch differenzierten Angebot an Dienstleistungen rund um den Transport. Diese Bedingungen sind in Cuxhaven nicht oder nicht in ähnlich hohem Maße wie in Hamburg gegeben. Außerdem würde die für einen international bedeutenden Containerhafen notwendige Infrastruktur zu einem enormen Investitionsaufwand und Flächenverbrauch in Cuxhaven führen. Um den Transport von den Zulieferern und zu den Abnehmern von Ladung zu bewerkstelligen, müssen zusätzliche Landverkehre durchgeführt werden, da in der unmittelbaren Nachbarschaft von Cuxhaven weitaus weniger Zulieferer und Abnehmer von Ladung ihren Sitz haben als in und um Hamburg. Diese außerordentlich hohen ökonomischen und ökologischen Kosten lassen Cuxhaven als Alternative zum Hamburger Hafen ausscheiden (Siehe Erläuterungsbericht, Teil B, Grundlegende Planungsüberlegungen, Kapitel 8)“* (WSD Nord, 22. Februar 1999, Kap. III 1.2 Alternativen/Varianten).

Diese Darstellung der Planfeststellungsbehörde ähnelt früheren Aussagen aus Hamburg, die offensichtlich im erwähnten Vortrag des HHLA-Vertreters GOLLER am 30. August 2006 in Hamburg wieder aufgegriffen wurden.

Wenn eine hohe *„Loco-Quote, gute Verkehrsanbindungen und ein gut entwickeltes Netz an Unternehmen mit einem hoch differenzierten Angebot an Dienstleistungen rund um den Transport“* – wie von der WSD Nord im Planfeststellungsbeschluss zur letzten Fahrwasservertiefung der Elbe vorgegeben – wesentliche Voraussetzungen für einen (neuen) Containerterminal wären, dann hätte die WSD Nordwest konsequenterweise den Plan zum Bau des JadeWeserPorts nicht feststellen dürfen. Wilhelmshaven erfüllt diese Anforderungen auch nicht und wurde dennoch – seinerzeit sogar unter Beteiligung und Zustimmung Hamburgs – als Standort für einen neuen Containerhafen ausgewählt. Ähnlich wie Bremerhaven von der Nähe zu Bremen profitiert, würde Cuxhaven von der Nähe zu Hamburg

und Bremerhaven profitieren können und zum Vorhafen werden. Ein gewisser Investitionsaufwand wäre natürlich zu tätigen, was aber bei jedem Hafenausbau der Fall ist.

Im Unterschied zu der Annahme im oben zitierten Planfeststellungsbeschluss („*enormen Investitionsaufwand und Flächenverbrauch in Cuxhaven*“) wird hier mit zunächst nur ein und erst im Falle mangelnder Kapazität später ggf. zwei Liegeplätzen für große Containerschiffe nur ein relativ kleiner Hafenausbau empfohlen, nicht zuletzt um Flächenverbrauch und Kosten zu minimieren.

Auch für die nachteiligen Annahmen aus dem o. g. Planfeststellungsbeschluss zu dann entstehenden zusätzlichen Landverkehre gibt es Lösungsmöglichkeiten: Zwischen Hamburg und Bremen ließen sich per Feeder-, Binnenschiff und Bahn Shuttle-Verbindungen herstellen, die LKW-Transporte weitgehend überflüssig machen. Vor allem sieht das hier vorgeschlagene Modell vor, dass in Cuxhaven aufgrund seiner Standortgunst in der Nähe der Seeschiffahrtswege vorwiegend Transshipment-Container umgeschlagen werden. Somit ist die Annahme des Planfeststellungsbeschlusses, „*diese außerordentlich hohen ökonomischen und ökologischen Kosten lassen Cuxhaven als Alternative zum Hamburger Hafen ausscheiden*“, für diesen Vorschlag unzutreffend.

Auch ein vom Hamburger HHLA-Mitarbeiter GOLLER am 30. August 2006 in Hamburg vorgestelltes Alternativ-Modell sah die Schaffung wesentlich größerer Kapazitäten für Containerumschlag am Standort Cuxhaven vor¹³⁰, die nur sehr kostspielig und die Umwelt viel stärker belastend realisiert werden könnten. Dieses Modell eines großdimensionierten Containerterminals in Cuxhaven hätte zudem den Nachteil, dass Hamburg Gefahr laufen würde, mittel- oder langfristig nicht nur einen Großteil des Transshipment-Segments, sondern auch eine Reihe von Containerlinien durch vollständige Be- und Entladung an Cuxhaven zu verlieren. Dieses hätte womöglich unerwünschte drastische Umsatzeinbußen in Hamburg zur Folge. - Diese Nachteile des von der HPA über Mitarbeiter GOLLER vorgetragenen Modells zahlreicher Liegeplätze für große Containerschiffe und hoher Containerkapazitäten in Cuxhaven lassen vermuten, dass diese Variante gezielt so groß gewählt wurde, um aufgrund der zu befürchtenden Nachteile für Hamburg als ernsthafte Alternative zur dort geplanten Maßnahme „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ auszuschneiden, denn die HPA ist Antragsteller des Vorhabens.

Die mit einem Großprojekt verbundenen Nachteile wären dagegen bei dem in dieser Untersuchung vorgeschlagenen kleinen Vorhafen mit geringer Kapazität weitgehend auszuschließen. Nur bei sehr wenigen Liegeplätzen und geringer Stellplatzkapazität wäre sichergestellt, dass Hamburg an der Elbmündung keine Konkurrenz, sondern eine sinnvolle Ergänzung erhält, die eine weitere Vertiefung der Unterelbe mit den damit verbundenen negativen Folgen überflüssig machen würde.

„*Hamburg muss stärker für Cuxhaven eintreten, für den neuen Tiefwasserhafen in der Elbmündung spricht eindeutig die volkswirtschaftliche Vernunft*“...“*Wenn die Elbe irgendwann tatsächlich nicht mehr ausreichen sollte, um die größten Einheiten der Containerschiffe aufzunehmen – dann gäbe es nur eins. Dann wäre ein ausreichend groß dimensioniertes komplementäres Container-Terminal an der Elbmündung sinnvoll, um diejenigen übergroßen Schiffe abzufertigen (und so in der Elbe zu halten), die stromauf nicht mehr bis Hamburg können oder sollen.*“...“*Das wäre ein Vor-, kein Gegenhafen zu den vorhandenen teuren und hoch produktiven Anlagen, die die Steuerzahler in Hamburg schon bezahlt haben*“, so der ehemalige Hamburger Regierungschef VOSCHERAU in einem Beitrag in der Wochenzeitung DIE WELT am Sonntag vom 12. Dezember 2004.

¹³⁰ In etwa analog zum JadeWeserPort in Wilhelmshaven, was wenig Sinn macht.

Zum Standort Wilhelmshaven sagte VOSCHERAU: „*Wilhelmshaven – das ist die langfristige Option Gegenhafen. Nur erklärbar durch die Stadtstaatengrenze zu Niedersachsen. ...*“ „*Gäbe es den Nordstaat – solche Kirchtümelei wäre undenkbar. ...*„ „*Gut für Reedereikonsortien. Aber gut für uns hier im Norden ?*“.

7.3 Integriertes Gesamtkonzept zur Seehafenentwicklung

Der BMVBS hat die aktuelle Lage im „*Masterplan Güterverkehr und Logistik*“ (2008: 11) zutreffend beschrieben: „*Angesichts des erheblichen Verkehrswachstums und der knappen Haushaltsmittel ist es das vordringliche Ziel der Bundesregierung, die Effizienz zu erhöhen und die vorhandenen Kapazitäten unseres Verkehrssystems bestmöglich auszuschöpfen. Das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen lässt sich nicht allein durch den Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bewältigen. Aus finanzpolitischen sowie wirtschaftlichen Gründen, aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes, zur Sicherung der Flächen für die landwirtschaftliche Produktion sowie um weitere Belastungen der Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrsstrassen zu vermeiden, ist es unabdingbar, durch eine bestmögliche Nutzung der vorhandenen Infrastruktur den Aus- und Neubaubedarf auf den notwendigen Umfang zu beschränken und diesen insbesondere auf Engpässe des Verkehrssystems zu konzentrieren.*“

Dem BMVBS scheint es dabei vor allem um eine Bewältigung des Verkehrswachstums zu gehen. Dabei hat er die wesentlichen damit verbundenen Probleme richtig erkannt. Als **Problemlösung** strebt er ein **integriertes Verkehrssystem** an: „*Ziel der Bundesregierung ist es deswegen, die einzelnen Verkehrsträger im Rahmen eines integrierten Verkehrssystems besser miteinander zu verknüpfen, um so die spezifischen Stärken jedes Verkehrsträgers optimal zu nutzen und die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems zu stärken. Im Rahmen eines solchen integrierten Verkehrskonzepts misst die Bundesregierung den See-, Binnen- und Flughäfen als zentralen Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsträgern große Bedeutung bei. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird deshalb mit einem Nationalen Flughafenkonzept und einem Nationalen Hafenkonzept Strategien vorlegen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafen- und Flughafenstandorts Deutschland zu erhöhen und die Anbindung dieser Verkehrsdrehscheiben an das überregionale Verkehrsnetz zu verbessern. Dabei gilt es künftig neben einer stärkeren Nutzung der umweltfreundlicheren Binnenschifffahrt auch die Potenziale der Seeschifffahrt auf mittleren Entfernungen verstärkt zu nutzen (Short-Sea-Shipping), um auf diese Weise Straße und Schiene von Gütertransporten zu entlasten und dort zusätzliche Aufnahmekapazitäten freizusetzen.*“

Aufgrund der vielen deutschen Seehäfen und diesbezüglich geplanten Infrastrukturprojekte, der unterschiedlichen Zuständigkeiten von Bund, Ländern und Kommunen und der zunehmenden Anforderungen im Zuge der Globalisierung wie einer möglichst nachhaltigen Verkehrs- und Umweltentwicklung kann auch für die Seehafenentwicklung nur ein **integriertes Gesamtkonzept** zielführend sein, das verkehrsträgerübergreifend alle berührten Belange für den gesamten deutschen Küstenraum einbezieht.

Der SRU hat in seinem Sondergutachten „*Umwelt und Straßenverkehr*“ 2005 eine integrierte Verkehrsplanung angemahnt und zugleich wichtige Empfehlungen gegeben: „*In der Praxis steht eine 'integrierte Verkehrspolitik' vor der Herausforderung, die Segmentierung des Verkehrssektors (vgl. Tz. 109) zu überwinden und eine problemlösungsorientierte Kooperation zu bewältigen*“ (SRU: 130, TZ 116).

„*Um die gesellschaftlichen Mobilitätsansprüche möglichst mit den Mitteln verkehrssparender Raumgestaltung zu erfüllen und den verbleibenden Verkehrsbedarf möglichst raum- und um-*

weltschonend zu befriedigen, bedarf es einer mit der räumlichen Gesamtplanung eng abgestimmten, an anspruchsvolle Umweltschutzbedingungen gebundenen und auf moderne Methoden gestützten integrierten Verkehrsplanung. Das geltende Recht und die heutige Praxis der Verkehrsplanung weisen in dieser Hinsicht noch erhebliche Defizite auf“ (a. a. O.: 236, TZ 494).

Der SRU weist dabei auf erheblichen Handlungsbedarf hin: „Die größte Herausforderung für einen wirksamen Umweltschutz im Verkehrsbereich liegt jedoch in der Überwindung der strukturellen Hemmnisse einer integrierten Verkehrsplanung. Insbesondere die verkehrspolitischen Zuständigkeiten müssen so umgestaltet werden, dass verkehrserzeugende Anreize künftig reduziert werden. Die Reform des deutschen Föderalismus böte eine Gelegenheit, die hierzu notwendigen strukturellen Weichenstellungen vorzunehmen“ (a. a. O.: 82).

Der BMVBS hat im aktuellen „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ zur geplanten „**Erstellung eines nationalen Hafenkonzepes**“ schon erste wichtige Angaben gemacht: „Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands gehören zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft. Es besteht wachsender Bedarf für die Koordinierung einer nationalen Hafenpolitik unter Einbindung der Binnenhäfen“ (BMVBS 2008: 25).

Im Einklang mit dieser Untersuchung ist eine Konzentration der Finanzmittel auf „besonders wichtigen Projekte“ und damit eine Prioritätensetzung geplant, zudem „werden gezielt Möglichkeiten zur Kooperation der Seehäfen geprüft“ (ebenda, - weitergehend vgl. Anhang 4). Gemäß bisheriger Planung soll das „Nationale Hafenkonzep“ im März 2009 auf der Maritimen Konferenz in Rostock präsentiert werden, vorausgesetzt der ambitionierte Zeitplan lässt sich einhalten (WEHRMANN / BMVBS am 4.09.2008 mündlich).

In den „Leitlinien zur Entwicklung der niedersächsischen Häfen“ des NDS. MINISTERS FÜR WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR (1995: 20f) wird zur Vermeidung infrastruktureller Engpässe eine **bessere Verteilung der Ladungsströme empfohlen**. Statt diese Möglichkeit für Hamburg und Bremerhaven über eine sinnvolle Arbeitsteilung unter Einbeziehung weniger ausgelasteter Nachbarhäfen wie Wilhelmshaven, Nordenham, Cuxhaven oder Brunsbüttel zu nutzen, wurde bisher primär auf die beiden großen deutschen Containerhäfen gesetzt. Diese wollen offensichtlich weiterhin ihre Vormachtstellung und ihr „Umschlagspotential“ nutzen, indem durch weitere öffentlich finanzierte Infrastrukturmaßnahmen wie die geplanten Fahrwasservertiefungen möglichst viel Ladung generiert wird. Das kann weiterhin zu einem überproportionalen Wachstum in Hamburg und Bremerhaven mit den damit verbundenen Überlastungsproblemen im Bereich der Hinterlandanbindungen führen.

Ein **Nationales Seehafenkonzep** könnte stattdessen auf den jeweiligen Stärken (Standortvorteilen) und Schwächen (Standortnachteilen) der Seehäfen basieren. Dabei spielen geographische Gegebenheiten wie die Lage am seeschifftiefen Wasser (z. B. Wilhelmshaven) oder am Flußunterlauf im Binnenland (z. B. Hamburg, Bremen, Leer oder Papenburg) ebenso eine Rolle wie natürliche Barrieren (z. B. natürliche Wassertiefen, Tidenhub), die sich nicht immer weiter beliebig zugunsten der Nutzer zu Lasten von Umwelt und Anwohnern verändern lassen. Eine immer weitergehende Vertiefung der Zufahrt von Seehäfen, die weit im Binnenland liegen, stößt längst an ökologische und ökonomische Grenzen und ist aufgrund geeigneter Hafenstandorte weiter seewärts weder erforderlich, noch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten vertretbar.

Eine verbesserte Seehafenkooperation könnte auch zu einer **verstärkten Nutzung des Seeschiffs im Kurz-Strecken-Seeverkehr** führen, indem die Transshipment-Container an den seewärtigen Hafenstandorten zu Lasten von Landtransporten von binnenwärtigen

Hafenstandorten wie Hamburg seewärtig verlagert werden. Auf diese Weise würden **Landverkehre vermieden**. Eine **sinnvolle Ladungsverteilung unter Einbeziehung der kleineren Häfen könnte zudem zu einer Entflechtung der Verkehrsströme führen**.

Anstelle eines von der Seehafenbranche gefürchteten „*staatlichen Dirigismus*“ (s. o.) sind hier lediglich **geeignete Rahmenbedingungen gefragt**, die weitgehend über eine geänderte staatliche Förderpolitik erreicht werden könnten.

7.4 Nachhaltige Erweiterung notwendiger Verkehrskapazität

7.4.1 Grundsätze für eine nachhaltige Erweiterung der Verkehrskapazität

Zu einer nachhaltigen Entwicklung gehört eine vorausschauende Anpassung der voraussichtlich notwendigen Infrastrukturen für die absehbare Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung. Die Folge ist ein sukzessiver Ausbau von Infrastrukturen. Zur Vermeidung unnötigen Flächenverbrauchs mit den damit verbundenen Umweltbelastungen sollte sich dieser Ausbau auf das unbedingt Notwendige beschränken. **Kapazitäten müssen erst erhöht werden, wenn alle Möglichkeiten einer Verkehrsvermeidung und einer intensivierten Nutzung ausgeschöpft sind.**

Durch verstärkte Kooperation der Seehäfen und unterschiedlichen Verkehrsträger mit vernetzter Struktur lassen sich Verkehre vermeiden und Kapazitäten erhöhen, wodurch sich ein zusätzlich notwendiger Ausbau der Infrastruktur minimieren lässt.

Auch die EU- KOMMISSION empfiehlt in ihrem aktuellen Strategiepapier zur Entwicklung der Seehäfen von Oktober 2007: *„Prüfung alternativer Beförderungstrecken, um alle vorhandenen Häfen – von denen einige nicht ausgelastet sind – intensiver zu nutzen und sie näher an die Nutzer zu bringen. Der Markt zeigt, dass täglich bediente und schnelle Verbindungen innerhalb der EU entweder im Kurzstreckenseeverkehr oder durch Zubringerdienste für viele Häfen eine tragbare Lösung darstellen.*

Diese Möglichkeiten der Ausweitung von Häfen sollte gründlich geprüft werden, bevor neue Infrastrukturen ins Auge gefasst werden. Entwicklungen müssen also mit allen Interessengruppen erörtert und dann auf der Grundlage eines umfassenden Konsens geplant und durchgeführt werden. Es wäre allerdings einfacher, in diesen Fragen einen Konsens zu erzielen, wenn die Gesamtentwicklungspläne der Häfen nach breit angelegten Konsultationen auf allen Ebenen aktualisiert würden. Der Bau großer neuer Hafenanlagen oder eine wesentliche Ausweitung vorhandener Anlagen sollte sich vor allem auf eine gründliche wirtschaftliche Bewertung der Auswirkungen der geplanten Entwicklung auf die Verkehrsströme stützen. Dies würde auch zu einer rationelleren Verteilung des Verkehrsaufkommens in ganz Europa führen. Eine solche bessere Verteilung kann natürlich nicht durch Vorschriften „erzwungen“ werden, doch wäre sie angesichts unserer Sorge um die Umweltfreundlichkeit des Verkehrs sicher positiv“ (EU-KOMMISSION Oktober 2007: 4f).

Die KOMMISSION spricht sich somit auch für eine **„Prüfung alternativer Beförderungstrecken“** unter Einbeziehung der vorhandenen Häfen aus, was auf eine standortübergreifende **Alternativenprüfung** hinausläuft. Sie empfiehlt **„Gesamtentwicklungspläne“**, die **„nach breit angelegten Konsultationen“** erstellt bzw. entsprechend aktualisiert werden sollen (ebenda). - Dieses entspricht der in dieser Untersuchung empfohlenen **integrierten Seehafenkonzeption**.

Auch die EU- KOMMISSION fordert einen **umweltfreundlichen Kapazitätsausbau unter Beachtung des Gemeinschaftsrechts**: „Dabei sind die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für den Umweltschutz, beispielsweise die Habitat- und die Vogelrichtlinie, die Wasser-rahmenrichtlinie und die Abfallrichtlinie zu berücksichtigen“ (a. a. O.: 5).

Die von Interessengruppen beklagten Entwicklungsprobleme der Seehäfen hinsichtlich der beiden Natura-Richtlinien sind der KOMMISSION bekannt. Sie verweist dabei darauf, „bereits mehrere Leitfäden veröffentlicht“ zu haben, „um die Mitgliedstaaten bei der Durchführung der Umweltschutz-Richtlinien zu unterstützen und den Bürgern und Interessengruppen ein besseres Verständnis dieser Vorschriften zu vermitteln.“ Zudem wird sie „Leitlinien für die Anwendung der Umweltvorschriften der Gemeinschaft auf die Hafenentwicklung veröffentlichten“ (a.a.O.:6).

Ob die immer offener werdenden Interessen- und Zielkonflikte auf diese Weise gelöst werden können, erscheint allerdings fraglich. Solange sich die KOMMISSION bei der notwendigen Gesamtplanung zurückhält und die nationale Seehafenentwicklung dem Einfluss der jeweiligen Interessenvertreter überlässt, wird sich wenig ändern und ein umweltfreundlicher Kapazitätsausbau ist nicht mehr als eine positive verbale Zielvorgabe. So hat auch EU-Verkehrskommissar BARROT immer wieder den Eindruck vermittelt, dass es der EU primär um Investitionsförderung und Kapazitätssteigerung beim Ausbau der Seehafen- und Verkehrsinfrastrukturen geht (vgl. z. B. DVZ 4. Juni 2007) und weniger um eine nachhaltige Seehafenentwicklung unter angemessener Berücksichtigung der Umweltbelange.

7.4.2 Erhöhung der Kapazitäten deutscher Containerterminals

Ein internationaler Vergleich belegt, dass deutsche Containerterminals bei der Nutzungsintensität von Liegeplätzen, Kajanlagen wie auch bei Stellflächen bisher keine führende Platzierung eingenommen haben (vgl. z. B. DREWRY / HVB-GROUP 2004). Ein wesentlicher Grund für diese im internationalen Maßstab durchweg geringere Auslastung liegt vermutlich in der nach wie vor staatlichen Finanzierung von Hafenanlagen. Die günstige Nutzung öffentlich finanzierter Kai- und Hafenanlagen bietet offensichtlich (zu) wenig Anreize für eine hohe Nutzungsintensität. Hieran wird sich so lange nichts ändern, wie kostendeckende Hafengebühren nicht verlangt werden. Diese sind so lange nicht durchsetzbar, wie Ausweichmöglichkeiten für Reeder mit ausreichend attraktiven Kapazitäten bestehen. Hier stehen nicht nur die Nordrange-Häfen, sondern auch Bremerhaven und Hamburg seit vielen Jahren in einem Wettbewerb, der für die öffentliche Hand sehr kostspielig (vgl. Kap. 4.4.4) und großenteils defizitär ist¹³¹. Dieser Wettbewerb wird national noch durch Bau des JadeWeserPorts verschärft, solange es hier keine Arbeitsteilung der zukünftig drei großen deutschen Containerhäfen auf Basis ihrer jeweiligen Stärken und Schwächen gibt (vgl. Vorschläge aus Kap.7.2). Die Lösung zum Abbau der milliardenschweren Förderung der Seehäfen und ihrer seewärtigen Zufahrten aus Steuergeldern kann zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen am ehesten auf EU-Ebene erfolgen (vgl. z. B. ESPO, November 2004). Zudem hat Deutschland im Rahmen eines nationalen Hafenkonzeptes bereits selbst genügend Handlungsspielraum, den nationalen steuerfinanzierten Wettbewerb nicht über eine Finanzierung aller Wünsche der Seehafenwirtschaft zu verstärken, sondern über sinnvolle Konzepte (vgl. Kap. 7.2 u. 7.3 und nachfolgende Vorschläge) deutlich zu verringern.

¹³¹ Aufgrund von Refinanzierungsquoten von zumeist nur 30-40%.

Auch die Ausnutzung der Terminalflächen bei uns ließe sich grobenteils noch wesentlich erhöhen: Container werden beispielsweise in Hongkong mit sechs Lagen wesentlich höher gestapelt als das in Deutschland üblich ist (ISL 2002).

„*Neue, leistungsfähigere Umschlagstechnik und moderne IT allein reichen nicht mehr aus, um der wachsenden Gütermengen Herr zu werden. Die Abstellflächen für Container auf den Seeterminals sind ein großer Engpass. Schiffer: `Die Verweildauer eines Containers auf dem Seehafenterminal liegt im Schnitt bei sechs Tagen. Wenn wir diesen Wert nur um zwei Tage verringern könnten, dann hätten wir bereits viel erreicht`*“ (NIEDERELBEZEITUNG, 4. Juli 2008a).

Derartig lange **Verweilzeiten** von Containern im Hafen machen Handlungsbedarf und Möglichkeiten zur Kapazitätssteigerung gleichermaßen deutlich. „*Manche Speditionen und Reedereien nutzen die Terminals gerne als Zwischenlager. Weil Platz aber so knapp ist, hat die HHLA ein Lagergeld eingeführt. Trotzdem steigt die durchschnittliche Verweildauer der Boxen auf dem Gelände. Die Containerlogistik ist eine entscheidende Stellschraube für den Gewinn einer Reederei, sagt Otmar Gast, Vorstandsmitglied bei Hamburg Süd. Nur 32 Prozent des Containerbestands einer Reederei sind zu einem beliebigen Zeitpunkt tatsächlich auf See, 22 Prozent lagern in einem Hafen, 29 Prozent werden leer durch das Hinterland gefahren*“ (BERKENKOPF & HAGEN 26. Dezember 2006).

Die Länge des Aufenthaltes der Container im Hafen hat wesentlichen Einfluss auf die Gesamtkapazität. Dieses Problem ließe sich über eine auch **zeitbezogene Gebührenstruktur** steuern. Anstelle einer Lagerung von Containern könnte ein direkter Umschlag von Verkehrsträger zu Verkehrsträger den Bedarf an weiteren Lagerflächen drosseln.

So haben Platzprobleme für Container von EUROGATE in Hamburg laut Geschäftsführer SCHIFFER dazu geführt, dass das Umschlagsunternehmen dort 2008 bisher keine nennenswerte Umsatzsteigerung erzielen konnte, in Bremerhaven dagegen gleichzeitig eine Steigerungsrate von 14% erreicht hat¹³² (NIEDERELBEZEITUNG 4. Juli 2008b). Auch wenn die von EUROGATE in Hamburg genutzten Hafenanlagen weiter stark ausgebaut werden, will der europäische Marktführer zur Entlastung seiner Seehafenterminals im Hinterland Lagerflächen erschließen und strebt entsprechende Kooperationsvereinbarungen mit einigen Binnenhäfen an. „*Ergebnis des Eurogate-Konzeptes ist ein `Inland-Container-Netzwerk`, dem in der Startphase sechs Hafenstandorte im Binnenland angehören. Die Partner sind die Häfen in Minden (Weser) und Magdeburg (Elbe), die Container Terminal Dortmund GmbH, die AutoTerminal Wiesau GmbH (Oberpfalz), ein Umschlagsbetrieb im hessischen Gernsheim (Rhein) sowie die BLG Logistics für den Standort `Neustädter Hafen` in der Stadt Bremen*“ (NIEDERELBEZEITUNG, 4. Juli 2008a).

Die MARITIME KOORDINATORIN DER BUNDESREGIERUNG, WÖHRL sieht hier folgenden Handlungsbedarf: „*Der Kurs ist klar: Der Gütertransport muss **schneller** abgewickelt, effizienter **verteilt** und besser **vernetzt** werden. **Schneller abwickeln** heißt:*

1. *von Prozessen,*
2. ***Direktumschlag** vom Wasser auf die weiterführenden Transportmittel (wir wollen also auf eine zeitaufwendige Zwischenlagerung verzichten) sowie die*
3. ***Umschlagsgeräte** insgesamt schneller machen“,*

(WÖHRL 25.10.2007).

Vom Bundeswirtschaftsminister wurden 30 Mio. € für das Forschungsprojekt Innovative Seehafentechnologien ISETEC II als Fördermittel für 2008 bis 2011 zur Verfügung gestellt.

¹³² Hierzu haben offensichtlich die Kapazitäten des neuen Containerterminals IV beigetragen.

Möglichkeiten zur Beschleunigung des Containerumschlags:

Die Zahl der „Moves“, der bewegten Container pro Stunde, liegt in Hongkong mit 330 Stück höher als in unseren Häfen, so dass sich die Leistungsfähigkeit hier ebenfalls erhöhen lässt (SONNTAGSJOURNAL 19. Mai 2002), Erkenntnisse, die mittlerweile beim Neubau oder der Modernisierung von Containerterminals auch bei uns ernst genommen werden und terminalbezogene Kapazitäten erhöhen (können).

Da die Container „*dicht an dicht in einer Art Zellengitter*“ angeordnet sind gibt es fast keine Einföhrungstoleranz mehr. „*Der Kranbrückenfahrer braucht sehr viel Erfahrung, enormes Fingerspitzengefühl und Ausdauer, wenn er nicht die Zellenränder beschädigen will, denn er sieht von da oben nichts. Das kostet Zeit*“ (SUCHANEK 2007: 94). Das führt dazu, dass anstelle der bis zu 45 möglichen Containerbewegungen pro Stunde eines Kranes in der Praxis höchstens 30 realisiert werden, was wiederum die Liegeplatzzeiten im Hafen unnötig erhöht. Unnötig deshalb, weil Container mit einem besseren Stapelsystem wesentlich schneller umgeschlagen werden könnten: Solange Hafentarbeiter auf und zwischen den Containern herumsteigen müssen, um die vier Sicherheitsverschlüsse („*Twistlocks*“) an den vier Ecken einen jeden Containers manuell lösen oder befestigen müssen, lässt sich der Umschlag kaum weiter beschleunigen, zumal der Containerbrückenfahrer während dieser Zeit den Ladevorgang immer wieder kurz unterbrechen müssen. Umschlags- und Liegezeiten könnten deutlich reduziert werden, wenn vollautomatische „*Twistlocks*“ verwendet würden. „*Würden diese Eckverschlüsse eingesetzt, fielen die gefährlichen Lascharbeiten an Deck weg. Der Kranbrückenfahrer bräuchte nur seinen Greifarm anzusetzen, kurz zu ruckeln – und der Container wäre frei zum Abtransport*“ (a. a. O.: 96).

Hier sind entsprechende Investitionen durch die Reeder gefragt, die durch Änderungen bei den heute erhobenen Hafengebühren zugunsten umschlagfreundlicher Systeme ausgelöst werden könnten.

Die Seeverlader müssen flexibler werden:

„*Bislang werden die Seecontainer bei den Kunden auf Grund der starren Öffnungs- und Betriebszeiten meistens morgens angeliefert und nachmittags abgeholt. Da alle zu denselben Stoßzeiten bedient werden wollen, bilden sich vor den Containerterminals in Bremerhaven und Hamburg regelmäßig lange Staus. Auch die von Bund, Ländern und Umschlagfirmen geplanten Hafenausbaumaßnahmen von über 12 Mrd. EUR würden nichts daran ändern, dass sich die verladende Wirtschaft mit ihren Dienstleistern an den Schnittstellen besser abstimmen müsse. Grigoleit gab zu, dass sich die Verloader bislang zu schwerfällig gezeigt haben. So hatten die Containerterminals in Bremerhaven und Hamburg ihre Öffnungszeiten für die Lkw-Abfertigung im vergangenen Jahr auf die Nacht ausgedehnt*“ (DVZ.de, 4. Januar 2007). – Dieser späten Erkenntnis sollten weitere Konsequenzen folgen.

Weitere Schlußfolgerungen und Empfehlungen:

Aus genannten Gründen wird kurzfristig bei uns eine Kapazitätssteigerung um schätzungsweise 10%, unter Optimierung der logistischen Möglichkeiten mittel- bis langfristig sogar um schätzungsweise bis zu 30% für möglich gehalten. Hierdurch ließe sich langfristig voraussichtlich ein Milliardenbetrag (vgl. Kap. 4.4) beim Ausbau der Seehäfen und ihrer Anbindungen einsparen.

Bevor neue Hafenskapazitäten gebaut werden, sollten zunächst alle Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung (s. o.) und besseren und intensiveren Nutzung der bestehenden Infrastrukturen ausgeschöpft werden. Dieses kann am ehesten erreicht werden, wenn sämtliche öffentliche Infrastrukturkosten durch ausreichende Gebühren refinanziert werden.

Die für die öffentliche Hand kostspieligen Hafeninfrastrukturen müssen und sollten nicht länger als günstige Lagerflächen zur Verfügung stehen. Eine entsprechende Steuerung wäre über wirksame Gebührenerhöhungen möglich, die zu schnellerem Weitertransport der Container und damit zur effektiveren Nutzung der Terminalflächen beitragen könnten.

Solange der Bau oder die Erweiterung von Hafenterminals, die später nicht Kosten deckend langfristig¹³³ an private Umschlagsbetriebe vermietet werden, anhält, ist es kein Wunder, dass die Auslastungen hiesiger Kaianlagen und Stellplätze hinter internationalen Maßstäben zum Teil deutlich zurück liegen. Die notwendigen Fortschritte werden sich hier wohl am ehesten durch Kostendeckung öffentlicher Hafeninfrastrukturen erreichen lassen.

Die EU- KOMMISSION empfiehlt für den „*steigenden Bedarf an Hafenskapazitäten*“: „*Steigerung von Effizienz und Produktivität der Häfen in Bezug auf Volumen oder Bewegungen je ha vorhandener Terminalfläche und auf den Zugangswegen. Durch neue Hafenausrüstungen und einen Zeitplan für die Terminalnutzung von LKW, Eisenbahnzügen und Schleppschiffen sowie ein integriertes Management der Transportkette zwischen Seeverkehrs- und Landverkehrsunternehmen zumindest im Hafen würde sicherlich ein Teil der Probleme gelöst. Betriebs- und Ladungsmanagementsysteme und -software werden dazu beitragen, die Vorgänge an den Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und Betreibern reibungsloser zu gestalten und den Durchsatz zu erhöhen*“ (EU-KOMMISSION Oktober 2007: 4). – Hier gibt es noch viel zu tun.

7.5 Verbesserungsbedarf der Verkehrsträger zu mehr Nachhaltigkeit

7.5.1 Bessere Ladungsverteilung im globalen Containerverkehr

Die Fahrtrouten und Hafenanläufe großer Containerschiffe entscheiden bereits großräumig über Umwelt- und Verkehrsbelastungen. Wie anhand von Beispielen typischer Schiffsanläufe auf der Ostasienroute ersichtlich ist, wurden bisher in der Regel zunächst ein bis drei Westhäfen, insbesondere Rotterdam oder Antwerpen, evtl. zusätzlich noch Amsterdam, Le Havre, Southampton oder Felixtowe und anschließend erst Bremerhaven oder Hamburg angelaufen (vgl. Abb. 35 u. 36, S. 145), auf dem Rückweg dann noch einmal ein, zwei oder drei Westhäfen (vgl. z.B. HAPAG LLOYD Juli 2005 und Februar 2006).

Solche Fahrtrouten mit mehreren Hafenanläufen in Nordeuropa (Nordrange) sollten beibehalten, möglichst aber noch durch zusätzliche Hafenstops ausgeweitet werden, um zu einer sinnvollen Verteilung der Güterströme in Nordeuropa beizutragen. Das Bestreben von Reedern zu weniger Hafenanläufe über den vermehrten Einsatz **großer Containerschiffe** bedeutet **steigenden Unterverteilungsbedarf** auf die die jeweils leistungsfähigsten und kostengünstigsten Verkehrsträger. Diese Unterverteilung der transportierten Container ist in jedem Falle umweltbelastender und widerspricht vor allem deshalb einer nachhaltigen Entwicklung, weil die Unterverteilung nicht nur über Feederschiffe erfolgt, sondern in starkem Maße auch über Land per LKW, Bahn und Binnenschiff (vgl. Abb. 41, S. 175). Auch wenn die Reeder großer Containerschiffe durch reduzierte Hafenanläufe Kosten reduzieren, sind die Folgen verkehrs- und umweltbezogen negativ, denn ein großes Containerschiff verursacht aufgrund seiner Transportleistung geringere Umweltbelastungen als sämtliche Verkehrsträger der Unterverteilung. Schon jetzt werden doppelte Hafenanläufe¹³⁴ von Reedern vermieden, wodurch sie Zeit und Kosten sparen. Allerdings müssen die für diesen Hafen bestimmten Ladungsmengen bereits auf dem Hin- und Rückweg auf dem Containerschiff sein, so dass dieses zu höheren Auslastungen großer Containerschiffe durch die mitgeführten **Transitcontainer** führt, was höhere Tiefgänge verursacht. Transitcontainer sind die Ladungsmengen, die bei einem Hafenanlauf zwar auf dem Schiff sind, jedoch dort

¹³³ So hat sich Eurogate eine Nutzung des gepl. JadeWeserPorts nach der projektierten Fertigstellung 2010 vertraglich für 40 Jahre gesichert. Die Konditionen sind öffentlich nicht bekannt.

¹³⁴ Hafenstop im gleichen Seehafen auf Hin- und Rückweg der Rundreise.

nicht abgeladen, sondern weiterverschifft werden. Somit hat dieser Hafen keinen Nutzen von einer höheren Beladung, wenn bei einem Megacarrier mit 10.000 TEU „nur“ weniger als die Hälfte abgeladen wird. Das ist in Hamburg und Bremerhaven bis heute regelmäßig der Fall. Die in Hamburg bis zu ca. 5.000 TEU abgeladenen Güter sind zwar eine beeindruckende Größenordnung, sie könnten jedoch auch mit wesentlich kleineren Schiffen nach Hamburg transportiert werden. Da die Reedereien der Megacarrier ihre Schiffe möglichst hoch auslasten wollen, laden sie über reduzierte Hafenanläufe viele Transitcontainer und verlangen von den angesteuerten Seehäfen hierfür ausreichende Fahrwassertiefen. Da hier Zeit Geld kostet und die Stunde eines Megacarriers mehrere tausend Euro verursacht fordern die Reeder von den Seehäfen aus Flexibilitätsgründen, jederzeit eine möglichst restriktionsfreie Fahrt. Das ist bei Tideflüssen wie der Elbe kaum noch bezahlbar, geschweige denn aus Umwelt- und Nachhaltigkeitsgesichtspunkten verantwortbar. Auch wenn ein Seehafen verständlicherweise seinen Großkunden möglichst viele Wünsche erfüllen will, wird u. a. mit dieser Untersuchung aufgezeigt, zu welchen Nachteilen das führt und welche alternative Lösungsmöglichkeiten bestehen - vgl. Kap. 7.2 u. 7.3. Dass die dort aufgezeigten Möglichkeiten tragfähig sein können, wurde durch z. T. ausführliche Analysen (s. o.) belegt. Die Hafenstandorte von Hamburg und Bremen sind – wie das hohe Ladungsaufkommen zeigt - längst so attraktiv, dass kaum ein Reeder seine Ankündigung, im Falle einer unterbleibenden weiteren Fahrwasservertiefung in benachbarte Westhäfen abzuwandern, in die Tat umsetzen wird, zumal sich das insgesamt nicht rechnen wird.

Bemerkenswert ist, dass auf dem Wege nach Nordeuropa kein Hafen in Südeuropa, etwa im Mittelmeer angelaufen wird, und das obwohl die Containerschiffe in der Ostasienroute diesen Weg immer nehmen. Es gibt zwar auch Liniendienste, die nur bis ins Mittelmeer fahren oder auf dem Wege nach Nordeuropa dort noch einen Hafen anlaufen, jedoch fahren offensichtlich immer mehr Liniendienste ohne Hafenstop im Mittelmeer oder an der Iberischen Halbinsel bis nach Nordeuropa durch. Dieses zeigt die Dominanz der Nordrange-Häfen¹³⁵ ebenso wie die Tatsache, dass auf der Ostasienroute nach Nordeuropa allenfalls noch ein oder zwei Stops in einem Mittelmeerhafen oder im Bereich der Iberischen Halbinsel und westlich von Le Havre stattfinden. Als Konsequenz dessen werden immer weitere Transitstrecken auf dem Landwege von nordeuropäischen Seehäfen wie Hamburg, Bremerhaven oder Rotterdam nach Südeuropa zurückgelegt (vgl. Abb. 41, S. 176). Weil der Seeweg an Frankreichs Küsten und um die Iberische Halbinsel, beispielsweise nach Italien oder die Staaten des Balkans sehr weit ist, führt dieses zu vermehrten umweltbelastenden Landtransporten per Bahn oder LKW dorthin. Besonders problematisch ist hier beispielsweise der Engpass des Alpentransits, aber auch der zunehmende Gütertransport durch Städte und Gemeinden mit immer höheren Belastungen für die betroffenen Anwohner im Transitland Deutschland (vgl. nachfolgendes Kap. 7.5.2).

Wenn die beiden östlichen Containerhäfen der Nordrange Hamburg und Bremerhaven ihre heute verkehrs- und umweltpolitisch zur Verkehrsverteilung sinnvolle Mittelshafenposition vermehrt zugunsten einer Position als erster Lade- oder letzter Löschhafen verändern (können), so würde dieses zwangsläufig zu mehr umweltbelastenden und kostspieligen Transporten durch verstärkte Zuliefer- und Abtransportverkehre von und nach Westeuropa führen. Dieses Ziel der beiden Seehäfen (vgl. z. B. PLANCO 2003, 2004) über die beantragten weiteren Fahrwasservertiefungen ist aufzugeben, weil der reale Nutzen für Hamburg und Bremerhaven relativ gering ist (vgl. Kap. 5.5 bzw. 5.6) und dieses zu vermeidbaren zusätzlichen Landverkehren mit hohen Umweltbelastungen führt. Beide geplanten Fahrwasservertiefungen sind deshalb mit dem verkehrspolitisch wichtigen **Ziel der Verkehrsvermeidung** nicht zu vereinbaren: *„Die Belastungen von Mensch und Natur müssen reduziert, neue Belastungen*

¹³⁵ „Es muss jedoch unbedingt darauf hingewiesen werden, dass 30 % der Verkehrsbewegungen in Europa im Jahr 2005 auf die Häfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg entfielen“ (EU-KOMMISSION Oktober 2007: 3).

müssen vermieden werden. Verkehrsvermeidung ist der beste Umwelt- und Klimaschutz“ (BMVBS 5. September 2007: 7).

„Verkehrsinfrastruktur bedeutet Flächeninanspruchnahme und Flächenzerschneidung, Verkehr bedeutet CO₂-Ausstoß, Schadstoffemissionen und Lärm“ (ebenda).

Das zuständige Fachministerium des Bundes hat die Probleme damit grundsätzlich sachgemäß erkannt, jedoch noch nicht durch eine notwendige Neubewertung der Projekte des Bundesverkehrswegeplans umgesetzt.

Durch eine **bessere Verteilung des internationalen Schiffsverkehrs** ließen sich Engpässe in den Großhäfen und Staus bei den Hinterlandanbindungen reduzieren oder sogar vermeiden: *„In Rotterdam, Antwerpen oder Southampton liegt ein Schiff mittlerweile nicht mehr zwei oder drei Tage im Hafen, wie noch vor ein paar Jahren, sondern oft zehn Tage oder länger“ (SUCHANEK 2007, S. 93).*

Solche langen Wartezeiten führen dazu, dass Reeder die verlorene Zeit durch kostspielige hohe Fahrtgeschwindigkeiten auf See wieder aufzuholen versuchen und von den nachgeordneten Seehäfen wie Bremerhaven und Hamburg eine immer größere Flexibilität beim Einlaufen und Abfertigen fordern. Die Folge: Außenweser und Unter- und Außenelbe sollen vertieft werden, um den Reedern ein möglichst restriktionsfreies Ein- und Auslaufen mit möglichst hoher Beladung auch bei großen Containerschiffen zu ermöglichen.

Die bisherige Praxis in Bremerhaven, den Reedern für ihre einlaufenden Schiffe möglichst jederzeit ohne Wartezeit einen, noch dazu möglichst sogar angestammten Liegeplatz (an)bieten zu können (PLANCO CONSULTING August 2000), sollte zur Schonung von Steuerzahlern und öffentlichen Haushalten aufgegeben werden. Durch unterschiedliche Verteilung der Schiffsankünfte auf die einzelnen Wochentage entsteht in Bremerhaven eine höchst ungleichgewichtige Auslastung. Über eine andere Fahrplangestaltung von Hafenbetreibern und Reedern ließe sich eine gleichmäßigere Auslastung erreichen, wodurch sich die Kapazitäten ebenfalls deutlich erhöhen ließen.

So auch HHLA-Vorstand BEHN: *„10 bis 15 % Produktivitätssteigerungen sind möglich“*, wenn die Kunden besser mitspielen würden. Dieses sei über die **gleichmäßigere Auslastung der Anlagen** möglich, so BEHN im Vortrag auf der Terminal Operators Conference TOC 2006 (DVZ.de 28. Juni 2006).

Die großen deutschen Containerhäfen Hamburg, Bremerhaven und der zukünftige JadeWeserPort gehen innerhalb von nur zehn Jahren von 2005 **bis 2015 von einer Verdoppelung der Umschlagsmengen**, bis 2025 möglicherweise sogar von einer Verdreifachung aus (vgl. z. B. PLANCO CONSULTING 2007). Da die landseitigen Verkehrssysteme bereits heute weitgehend ausgelastet sind und zumindest in Teilbereichen kaum noch weitere Verkehrszunahmen verkraften, sind enorme **Verkehrsprobleme absehbar** (vgl. z. B. HANNOVERSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 5. Juli 2007; TAGESCHAU.de, 1. Januar 2007; VERKEHRSRUNDSCHAU.de 27. März 2007).

„Seehäfen: Containerboom verwandelt den Norden in Großbaustelle, Deutsche Seehäfen stoßen an Grenzen ihrer Infrastruktur: Investitionen von mehr als zwölf Milliarden Euro bis 2012 notwendig“ (VERKEHRSRUNDSCHAU.de 4. Januar 2007). Diese Meldung der VERKEHRSRUNDSCHAU zeigt, was hier bei einem „weiter wie geplant“ auf den Steuerzahler und die betroffenen Anwohner zukommt. Neuerdings ist sogar von einer Verstärkung der bisher geplanten Verkehrsinvestitionen *„um 4,3 Milliarden Euro“* die Rede (ebenda), was die hohe Verschuldung öffentlicher Haushalte weiter vergrößert.

Sollte es über die Schiffsgrößenentwicklung im globalen Containerverkehr zu **weiteren Hafenkonzentrationen** - zwecks Gewinnsteigerung der den Weltmarkt dominierenden Reedereien kommen -, werden die Verkehre von und zu diesen wenigen, marktbeherrschenden Mainports durch entsprechende Konzentrationswirkung noch weiter

zunehmen. Die Folge ist der ständig weiter zunehmende Ausbau aller wesentlichen Hinterlandverbindungen mit den damit verbundenen Umweltbeeinträchtigungen. Der Ausbau von Verkehrswege begünstigt erfahrungsgemäß Verkehrszunahmen. Dagegen sollten die absehbaren Verkehrszunahmen – wo immer möglich – **gedrosselt und minimiert** werden.

Es ist höchst ungewiss, ob die von der Hafenwirtschaft geforderten Maßnahmen zur Schaffung ausreichender Verkehrsinfrastrukturen alle realisierbar sind. Wegen der hohen Kosten und zunehmenden Belastungen für Mensch und Umwelt sind Notwendigkeit und Prioritätensetzung dieses Ausbauprogramms zu hinterfragen und über bessere Alternativen nachzudenken: So ist das von Hamburg und Bremerhaven als Planrechtfertigung der geforderten weiteren Vertiefungen der seewärtigen Zufahrten angeführte Ziel einer Akquirierung der Umschlags**potentiale** problematisch, weil hierdurch ein **Verkehrskollaps** bei den bereits weitgehend ausgelasteten Hinterlandanbindungen eher zu befürchten ist. Der für die derzeitig diskutierten Steigerungsraten im Hafenumschlag von Hamburg und Bremen erforderliche Ausbau der Hinterlandverbindungen wird dagegen wohl zeitlich und faktisch kaum realisierbar sein (vgl. z. B. Kap. 4.2.1.2).

Die in dieser Untersuchung wiederholt gestellte Frage, **was von den geplanten Infrastrukturen wirklich notwendig und sinnvoll ist**, ist so schnell wie möglich zu klären, um ausreichend handlungsfähig zu sein. Für alle als notwendig angesehene seehafenbezogenen Infrastrukturen sollte unter jeweiliger Priorisierung ein **integriertes Gesamtkonzept** für die weitergehende Entwicklung unter Berücksichtigung der wesentlichen Nachhaltigkeitskriterien (vgl. Kap. 2.2) aufgestellt werden. Dabei ist eine **Strategische Umweltprüfung (SUP)** zur frühzeitigen Integration der Umweltbelange durchzuführen. Mit monetären und umweltbezogenen Ressourcen ist möglichst sparsam und nicht auf Kosten nachfolgender Generationen umzugehen. Dieses ist über sachgerechte Nutzen-Kosten-Analysen und Umwelt(verträglichkeits)prüfungen zu ermitteln und bei anstehenden Projektentscheidungen konsequent zu berücksichtigen. Die explodierenden Kosten des Güterverkehrs sollten diesem gemäß **Verursacher- und Anlastungsprinzip** angelastet werden, denn nur so wird sich der explodierende Güterverkehr spürbar drosseln und im Modal Split vom LKW auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagern lassen.

Angesichts der Vielzahl deutscher Seehäfen sollte über die hier vorgeschlagene **Verkehrsentflechtung im Rahmen einer (See)Hafenkonzeption** nachgedacht werden. Hierfür kann eine Neubewertung der heutigen Güterverteilungsstrukturen unter Einbeziehung der jeweiligen Hafenstandorte, ihrer seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen zu besseren, da nachhaltigeren Lösungen führen (vgl. z. B. Kap.7.2.).

7.5.2 Defizite und nachhaltige Entwicklung des Modal Split

7.5.2.1 LKW-Güterverkehre

Auch wenn die Umweltbilanz der Seeschiffe wesentlich verbessert werden könnte und sollte (vgl. Kap. 7.5.3), so ist – wie nachfolgende Abbildung 45 zeigt - ein Transport per Seeschiff gegenüber allen Landverkehrsträgern überwiegend mit geringeren Belastungen für Mensch und Umwelt verbunden:

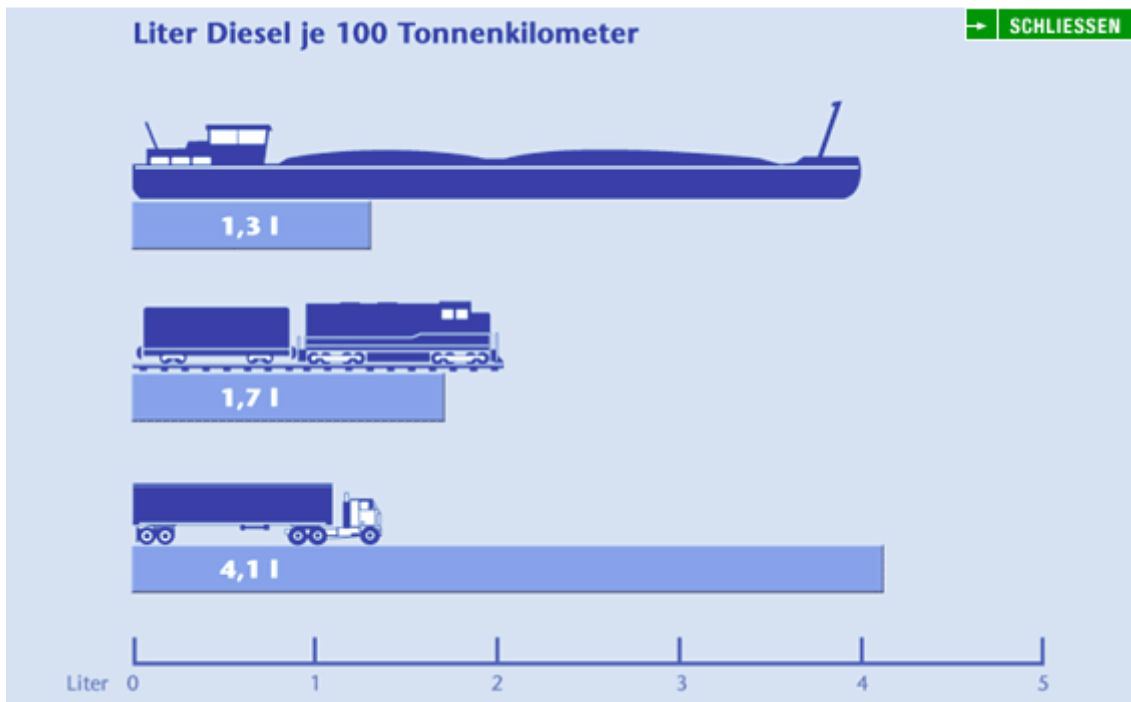


Abbildung 43: Vergleichende Energiebilanz verschiedener Güterverkehrsträger
(www.shortseashipping.de/de/umwelt/verbrauch.)

Im interkontinentalen Warenverkehr werden zwar schätzungsweise 95% per Seeschiff transportiert, innerhalb Europas und in Deutschland sieht das jedoch völlig anders aus: Hier werden **60% der Waren** besonders **umweltbelastend vom LKW** transportiert, und das immer noch mit steigender Tendenz.

Die Verkehrsströme der hier untersuchten deutschen Seehäfen im Modal Split finden sich in Kapitel 3, jeweils unter „*Wirtschaftliche und verkehrsbezogene Entwicklung*“. Abbildung 43 zeigt mit der Energiebilanz der hier relevanten¹³⁶ Landverkehrsträger nur **einen** Indikator für eine vergleichende Umweltbewertung, andere wichtige Maßstäbe sind Luftschadstoffe wie Feinstaub oder klima-relevante Gase wie CO₂ oder die jeweilige Lärmbelastung der Bevölkerung.

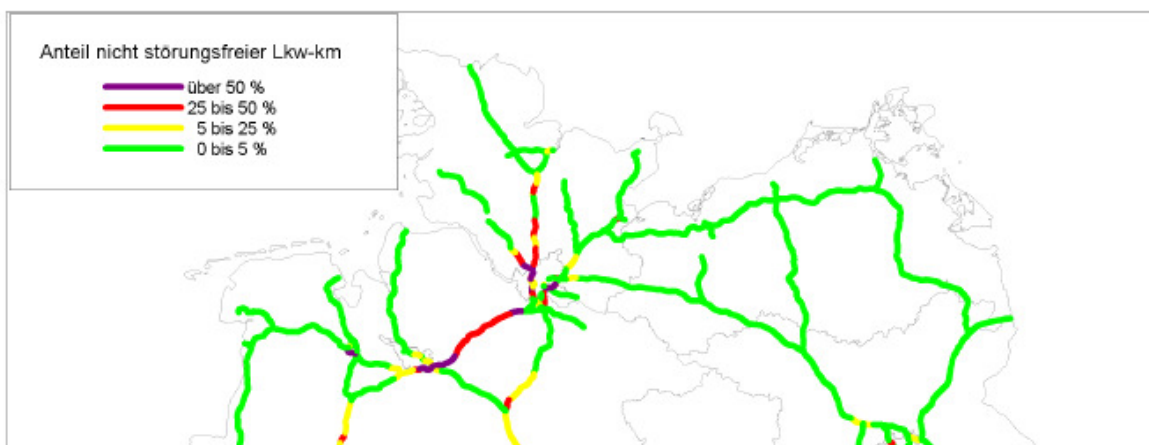


Abbildung 44: Intensität von Verkehrsstörungen für Lkw auf norddeutschen Autobahnen im Jahr 2005 (PLANCO CONSULTING 2007: 4).

¹³⁶ Der Flugverkehr wird aufgrund des quantitativ geringen Stellenwerts für Gütertransporte hier nicht mit betrachtet.

„Die Verkehrsstärken auf deutschen Autobahnen haben auf einer Vielzahl von Streckenabschnitten ein derart hohes Niveau erreicht, das ein störungsfreier Ablauf des Güterverkehrs nicht mehr gewährleistet ist. Gemessen am Anteil nicht störungsfreier Lkw-km bestehen im Jahr 2005 auf insgesamt 1.050 km des Autobahnnetzes erhebliche Engpässe. Von den Störungen sind neben den Autobahnen in den Ballungsräumen Hamburg, Berlin, Rhein-Ruhr, Frankfurt und München insbesondere die A1 zwischen Hamburg und Bremen“ ...,betreffen“ (PLANCO CONSULTING 2007: 3,4):

Die Notwendigkeit einer Reduzierung und Vermeidung von Landgüterverkehren in Deutschland im **Straßensektor** wird wohl außerhalb der Logistikbranche niemand ernsthaft bezweifeln. Der hohe Anteil des Straßengüterverkehrs wurde bei den in dieser Studie beschriebenen Seehäfen in Kapitel 3 bereits dargestellt. So wurde allein Hamburg bereits 2005/2006 von etwa 1.700 Transportunternehmen mit insgesamt 45.000 Lkw bedient (PORT OF HAMBURG MARKETING 2006a). Der immer weiter steigende Straßengüterverkehr wird fast täglich¹³⁷ auf unseren Autobahnen und Fernstraßen deutlich. Dass diese Entwicklung mit zunehmender Belastung unserer Straßen nicht so weitergehen darf, ist unbestritten und bedarf hier somit keiner weitergehenden Diskussion.

Der weitere sechsspurige (z.B. A 1, A 7), im Bereich von Städten wie Hamburg und Bremen zum Teil sogar achtspurige Ausbau von Bundesautobahnen ist Ausdruck des drastisch gestiegenen und allen Prognosen zufolge weiter steigenden Straßengüterverkehrs. Aus Umweltsicht besonders problematisch erscheinen hier Fernstraßenneubauprojekte wie die A 26 von Hamburg nach Stade, der geplante Neubau der **A 39** von Lüneburg nach Wolfsburg und die von der Hafenwirtschaft geforderte **Küstenautobahn -A 22** (vgl. Kap. 4.1.1.2). Letzteres widerspricht dem Ziel einer Verkehrsvermeidung durch verstärkte Nutzung des short-sea-shipping und damit Zielen der Bundesregierung (vgl. BMVBS Juli 2008: 45f).

7.5.2.2 Bahngüterverkehr

Die heutigen **Schienanbindungen** unserer Nordseehäfen sind entweder in einem wenig leistungsgemäßen, unbefriedigenden Zustand (Emden, Leer, Papenburg, Wilhelmshaven, Nordenham, Brake, Cuxhaven, Stade, Brunsbüttel) oder bereits so stark belastet (Bremen/Bremerhaven, Hamburg), dass Milliardeninvestitionen notwendig werden, sofern die Bahn zur ernsthaften Alternative beim Gütertransport gegenüber dem LKW werden will.

„Auch im Eisenbahngüterverkehr kann derzeit nicht von einem störungsfreien Verkehrsablauf ausgegangen werden. Nach einer aktuellen Mitteilung des Netzbeirates der DB Netz AG vom Mai 2007 sind neuralgische Punkte unter anderem zwischen Hamburg und Hannover, zwischen Karlsruhe und Basel sowie zwischen Emmerich und Duisburg zu sehen. Zudem wird konstatiert, dass viele Knoten überlastet sind. Diese Einschätzung stimmt mit den Ergebnissen einer Unternehmensbefragung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen überein. Hiernach sind allein im Fern- und Ballungsnetz der DB AG 53 Abschnitte durch mangelnde Streckenleistungsfähigkeit bzw. Streckenüberlastung gekennzeichnet. Kapazitätsprobleme bzw. Überlastungen bestehen hiernach darüber hinaus in den Knoten Bremen, Hamburg, Hannover“ (PLANCO CONSULTING 2007: 5).

Laut HPA News 1/2006 (S. 3) ist auch in den folgenden Jahren *„mit weiterem überproportionalen Anstieg der Güterzugzahlen zu rechnen. Derzeit fahren ca. 190 Güterzüge pro Tag, und die Prognosen gehen davon aus, dass es im Jahr 2015 ca. 450 bis 500 Züge pro Tag sein werden.“*

¹³⁷ Außerhalb des an Sonn- und Feiertagen geltenden LKW-Fahrverbotes.

Seit Jahren wird bereits darauf hingewiesen, dass der Containerboom im Hamburger Hafen zunehmend Engpässe bei der Bahn schafft (vgl. z. B. VERKEHRSRUNDSCHAU, 25. Juni 2006). - Auch Bremerhaven geht von ähnlich hohen Steigerungsraten im schienengebundenen Güterverkehr aus.

Die Vorstandsmitglieder BENSEL und KRAFT von der Deutschen Bahn AG fassen den seehafenbezogenen Handlungsbedarf im vorgenannten Masterplan wie folgt zusammen:

„Daher ist ein gezielter Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur erforderlich, um Engpässe im Produktionskonzept Seehäfen – Schiene zu vermeiden. Für diese Neu- und Ausbaumaßnahmen, die im direkten Umfeld des Hamburger Hafens sowie netzweit auf den Hauptkorridoren für die notwendige Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage erforderlich sind, wird bei der DB Netz AG mit einem Investitionsvolumen von rund 15 Mrd. Euro gerechnet. Die Realisierung der Projekte soll nachfrageorientiert in mehreren Umsetzungsstufen erfolgen.“ (HPA & DB AG 2007: 2).

Am 8. Mai 2007 beschloss der Hamburger Senat ein **500 Millionen Euro teures Sanierungs- und Ausbauprogramm der Hamburger Hafenbahn** (TIEDEMANN / HAMBURGER ABENDBLATT 9. Mai 2007), die auf Basis eines im September 2007 vorgestellten Masterplans *„Hafenbahn Hamburg 2015“* allein in Hamburg investiert werden sollen.

Der *„Masterplan Schiene Seehafenhinterland-Verkehr“* der DB AG (2007) befasst sich mit einem wesentlichen Teil der Probleme. Ein Erfolg erscheint jedoch ziemlich ungewiss, weil allein durch das Festhalten an der mit Abstand teuersten Maßnahme, der sog. **„Y-Trasse“**, Finanzierbarkeit und zeitliche Umsetzung der dort aufgeführten Maßnahmen ungewiss sind. So ist zu befürchten, dass der Milliardenbedarf für die Y-Trasse die anderen im Masterplan genannten Maßnahmen behindert obwohl diese als Lösungsbeitrag der voraussichtlich stark zunehmenden Seehafenhinterlandverkehre vorrangig sind und sich i. d. R. zeitlich viel schneller realisieren lassen. Diese Entwicklung erhöht den Druck auf die aufgrund erheblicher Umweltbeeinträchtigungen und hoher Kosten umstrittenen Y-Trasse zwischen Hamburg bzw. Bremen und Hannover. Notwendig wären stattdessen wirksame Verkehrsentsflechtungen von schnellem Personenverkehr und langsamem Güterverkehr auf Basis tragfähiger Alternativkonzepte¹³⁸. Laut einer vom VCD in Auftrag gegebenen Studie (www.vcd.org/nds) gibt es zur geplanten Y-Trasse eine bessere und bedeutend effektivere **Alternative durch Ausbau des bestehenden Schienennetzes** (www.pr-inside.com, 1. Dezember 2006) – Weitergehend vgl. Kap. 4.2.1.2, S. 87).

Im Bereich des Schienenausbaus sind zudem geplant:

- zweigleisiger Ausbau von Oldenburg nach Wilhelmshaven zur Anbindung des zukünftigen JadeWeserPorts für 196 Mio. Euro,
- Ausbau und Elektrifizierung von Hamburg nach Lübeck und Travemünde für 406 Mio. Euro,
- diverse Ausbauten im Bereich der Knotenpunkte von Bremen und Hamburg (vgl. weitergehend DB AG 2007).

Bei dem Ziel einer **Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene** wird zumeist nur auf den Umweltvorteil der Bahn bei Energieverbrauch, Luftschadstoffemissionen und Klimagasen wie CO₂ in Relation zu den beförderten Ladungsmengen und eine größere Verkehrssicherheit verwiesen. Hierbei schneiden Bahntransporte bekanntlich wesentlich besser ab als LKW-Transporte (vgl. Abb. 43, S. 196). Angesichts veralteter Güterzüge und stetiger Zunahme des Bahnverkehrs greift diese Betrachtung jedoch viel zu kurz, weil die

¹³⁸ Vgl. hier die Für und Wider-Diskussion zur umstrittenen Y-Trasse (www.y-trasse.de)

zunehmende **Lärmbelastung der Bevölkerung** dabei unberücksichtigt bleibt. Diese hat an vielen Streckenabschnitten längst mit Durchschnittspegeln von (weit) über 70 Dezibel (A) tagsüber und über 60 Dezibel (A) nachts ein das Wohlbefinden und die Gesundheit betroffener Anwohner unzumutbar beeinträchtigendes Ausmaß erreicht: Untersuchungen des Umweltbundesamts (UBA) zu Folge fühlt sich jeder fünfte Bundesbürger durch Schienenverkehrslärm belästigt. Gemäß Angabe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus 2005 treten auf ca. **15.000 Streckenkilometern durchschnittlich¹³⁹ nächtliche Lärmbelastungen von über 60 Dezibel** auf. Hiervon sind bundesweit 1.375 Städte und Gemeinden betroffen (<http://www.shortseashipping.de/de/umwelt/laerm.php>).

Weil die meisten **Güterzüge** im sog. „Nachtsprung“ verkehren und zahlenmäßig stark zunehmen, stören sie aufgrund ihrer sehr hohen Lärmemissionen immer mehr die Nachtruhe von bundesweit Millionen Menschen. Aufgrund kaum vorhandener Umgehungs-Trassen wird der Bahngüterverkehr zumeist mitten durch Städte und Gemeinden geführt. Bei Autobahnen oder Fernstraßen käme niemand auf die Idee, diese mitten durch unsere Städte führen zu lassen, bei der Bahn ist dieses durch den im Personenverkehr erforderlichen Anschluss an die (Innen)Städte bedingt.

Bei den hohen Lärmbelastungen im Bahngüterverkehr ist schnellstmöglich Abhilfe geboten durch

- Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung,
- Lärmsanierung aller Züge gemäß Stand der Technik und
- räumliche Entflechtung mit Ortsumgehungen bei hoch belasteten Güterstrecken,
- Neuanschaffungen von Schienenfahrzeugen nur noch gemäß Stand der Lärmvorsorgetechnik,
- beschleunigte und wirksamere Lärmsanierung im Streckennetz,
- bedarfsgerechte, vorsorgeorientierte Novellierung des Lärmschutzrechts.

Solange die verantwortlichen Bahnbetriebe nicht für deutlich leisere Fahrzeuge gesorgt haben, ist die von den Beteiligten gern herausgestellte „*Umweltfreundlichkeit*“ oder gar „*Umweltverträglichkeit*“ **des Schienenverkehrs** unzutreffend. Die Tatsache, dass der Bund die DB AG viel zu lange als ihr Eigner von hohen Anschaffungskosten neuer oder Sanierungskosten alter Güterzüge verschont hat, ist heute ein **zunehmendes Handicap bei der umweltpolitisch gewollten Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene¹⁴⁰**. Da weder die fahrzeugbezogenen, noch die schienennetzbezogenen Kapazitäten der Bahn ausreichen, um weitere Fortschritte bei der umwelt- und verkehrspolitisch wichtigen Verlagerung von Gütern auf die Schiene zu erreichen, werden entsprechende Kapazitätserweiterungen unumgänglich sein. Hierfür braucht man die Akzeptanz der Bevölkerung, die vor allem bei Bahnanwohnern aufgrund der großen Defizite beim Lärmschutz schwierig zu erreichen ist.

Beim Schienengüterverkehrslärm sollten sich die Seehäfen als Schnittstelle des stark wachsenden globalen Warentransportes ihrer Mitverantwortung stellen und gemeinsam mit den bahnseitigen Verkehrsträgern für eine zügige Lärmsanierung sorgen. Auch die Politik muss für entsprechende **Rahmenbedingungen wie lärmabhängige Trassenpreise** und beschleunigte **Umsetzung des Standes der Lärminderungstechnik** bei Schienenfahrzeugen im Bestand bzw. bei Neuanschaffungen sorgen.

¹³⁹ Lärmspitzen können hier 90 Dezibel noch deutlich überschreiten.

¹⁴⁰ Die erforderliche Akzeptanz der notwendigen Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene ist nur über massive Anstrengungen bei den möglichen Lärmschutzmaßnahmen erreichbar.

7.5.2.3 Gütertransport per Binnenschiff

Trotz der deutlich besseren Umweltbilanz des **Binnenschiffs** spielen die Binnenwasserstrassen bei unseren Seehäfen im Unterschied zu den westlichen Konkurrenzhäfen im Bereich der Mündung von Rhein und Schelde kaum eine Rolle (vgl. Kapitel 3). Der von der Seehafenverkehrswirtschaft geforderte weitere Ausbau der Mittelelbe (einschließlich Neubau des Saale-Elbe-Kanals) würde hieran wenig ändern: Selbst eine Verdoppelung des Frachtaufkommens gegenüber dem heutigen Anteil von 1-2 % der von Hamburg oder Bremen/Bremerhaven über Binnenschiffe transportierten Container macht den geringen Stellenwert des Binnenschiffes für die wichtigsten deutschen Seehäfen deutlich. Eine solche Steigerung kann weder die hohen Ausbaurkosten, noch die insbesondere dort zu erwartenden erheblichen Umweltbeeinträchtigungen rechtfertigen. Ein Verstoß gegen EU-Umweltdirektiven (insbes. FFH-, VS-, WR-RL) wäre ebenso vorprogrammiert wie entsprechende Klagen von Umweltverbänden, Fischern und Tourismusvertretern.

Der naturnahe Tourismus, der sich nach der Wiedervereinigung auch in vielen ostdeutschen Elbuferregionen als eine der wenigen Entwicklungsmöglichkeit herausgestellt hat, könnte beim Ausbau der Mittelelbe Schaden erleiden. Aufgrund der saisonalen Wasserstandsschwankungen von Elbe und Weser sind beide Flüsse oberhalb von Hamburg bzw. Bremen für einen ganzjährigen Güterverkehr nicht geeignet, was sich durch den Klimawandel noch verstärkt. Für die von der Binnenschifffahrt geforderten höheren Auslastungsgrade ihrer Schiffe kommt daher nur ein vermehrter Einsatz von flachen Flussschiffen in Frage, die mit den natürlichen Wasserschwankungen besser klar kommen als die meisten heutigen Binnenschiffe im Gütertransport.

7.5.3 Umweltbelastungen durch Seeverkehr reduzieren

Die häufig herausgestellte (angebliche) **Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs** wird vor allem über Energieverbrauch und Schadstoffabgabe für eine beförderte Ladungseinheit ermittelt. Dabei profitiert der Seeverkehr durch sein hinsichtlich Ladungsvolumen und – Gewicht großen Vorteil gegenüber allen Verkehrsträgern an Land (vgl. z. B. EU-KOMMISSION 2003).

Unberücksichtigt bleibt hierbei jedoch, dass bei Seeschiffen international bis heute kaum Auflagen für eine Rückhaltung schädlicher Emissionen existieren und deshalb immer mehr, immer größere und immer schnellere Schiffe weltweit immer mehr Schadstoffe emittieren (vgl. z. B. EEB et al. 2004). So fahren die meisten Seeschiffe nach wie vor mit billigem, extrem schwefelhaltigem Schweröl. Hafenstädte wie Lübeck oder Travemünde beklagen, dass die Belastung durch Luftschadstoffe von Seeschiffen dort bereits die des gesamten städtischen Kfz-Verkehrs übersteigt (vgl. BAHLKE 2004).

Eine Studie der Universität Delaware (USA) beziffert den Treibstoffverbrauch der internationalen Schifffahrt auf ca. 280 Millionen Tonnen jährlich, was deutlich mehr als das Doppelte des gesamten Jahresverbrauchs der Bundesrepublik Deutschland (ca.125 Mio. Tonnen) ausmacht. „*Experten von Lloyd's Register Quality Assurance (London) schätzen, dass der Schiffsverkehr mehr als sieben Prozent des weltweiten Ausstoßes von Schwefeldioxid verursacht und damit zu den globalen Hauptverursachern klimaschädlicher Gase gehört*“ (SKYSAILS 2006).

Durch die rapide Zunahme des Seeverkehrs verschärft sich dieses Problem noch weiter. Initiativen zum **umweltverträglicheren Seeschiffsverkehr** hinsichtlich wirksamer

Umweltauflagen und deutlich weniger umweltbelastender Treibstoffe sind an die INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION (IMO) zu richten. Die verabschiedete EU-Strategie zur Reduzierung atmosphärischer Emissionen von Seeschiffen (EU-KOMMISSION, 20. November 2002) kann hier nur ein erster Schritt sein. Wenn der Seeverkehr generell und damit international (global) durch breite Umweltvorgaben und Subventionsabbau verteuert würde, gibt es hier auch keine Wettbewerbsverzerrungen, sondern nur deren Reduzierung.

Nach Ansicht von Experten (z. B. ISENSEE 2006) sind umgehend Maßnahmen für eine weniger umweltschädliche Verbrennung von Schiffstreibstoffen zu ergreifen. Um das zu erreichen, sind entsprechende Vorgaben der IMO (vgl. IMO v. 17.10.2006) notwendig. Ausreichend wirksame Vorgaben für einen deutlich umweltverträglicheren Seeverkehr sind nur schwer durchzusetzen und brauchen Zeit, - Zeit die das Weltklima kaum noch hat.

Auch die EU-KOMMISSION hat zutreffend erkannt, dass die Luftqualität in den meisten größeren Häfen ein Problem ist und dass bei **Luftverschmutzung** und **CO2-Belastung durch Seeschiffe** etwas getan werden muss: *„Eine wesentliche Voraussetzung für ein nachhaltiges Wachstum ist eine erhebliche Senkung der Luftverschmutzung durch Schiffe und durch den Hinterlandverkehr zu und von den Häfen. Der Rat hat einer Senkung der Treibhausgase um mindestens 20 % bis 2020 zugestimmt. Dazu ist auch eine Senkung der CO2-Emissionen von Schiffen erforderlich. Die Maßnahmen zur Verwirklichung dieses Ziels sollten der Entwicklung auf internationaler Ebene Rechnung tragen. Die IMO hat sich verpflichtet, 2008 strengere Emissionsgrenzwerte festzulegen. Die KOMMISSION wird internationale Anstrengungen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen von Schiffen aktiv unterstützen.“*...*“Die KOMMISSION beabsichtigt die Vorlage von Vorschlägen zur Senkung der Luftverschmutzung durch Schiffe in Häfen, darunter insbesondere die Streichung von Steuernachteilen für die landseitige Stromversorgung. Die KOMMISSION hat sich verpflichtet, die Luftverschmutzung und Emissionen von Treibhausgasen durch Schiffe zu senken und wird bei der Erarbeitung von Maßnahmen – zu denen auch die Schaffung geeigneter Anreize gehört – mitwirken, um diese Emissionen in Häfen zu reduzieren“* (EU-KOMMISSION Oktober 2007: 6f).

Auch die KOMMISSION sieht in Hafengebühren ein „strategisches Instrument“ für den verstärkten Einsatz umweltfreundlicher Schiffe. Da dieses aus Wettbewerbsgründen nur auf EU-Ebene effektiv genug ist, sollte die KOMMISSION ihrer Anregung schnellstmöglich Taten folgen lassen. Die Belange des Klimaschutzes machen deutlich, dass die Anstrengungen für eine möglichst saubere Seeschifffahrt erheblich forciert werden müssen.

Kurzstrecken-See-Verkehre (short-sea-shipping) sind insbesondere gegenüber den Landtransporten per LKW, aber auch gegenüber dem Güterverkehr auf der Schiene weniger umweltbelastend. Deshalb sollte eine Verlagerung von Landverkehren – wo immer sinnvoll möglich – zugunsten des short-sea-shipping gefördert werden. Gleichzeitig sollten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, den Seeverkehr so sauber wie möglich zu gestalten. Hierbei sollten Deutschland und die EU Vorreiter sein.

Kurzstrecken-See-Verkehre sind allerdings fragwürdig, wenn sie aufgrund vermiedener Schiffsanläufe von großen Containerschiffen zustande kommen und große Distanzen quer durch Europa zurücklegen. In diesen Fällen werden wohl nur geeignete Rahmenbedingungen wie z. B. eine angemessene Distanzabgabe innerhalb der EU dazu führen können, dass die Reeder mit ihren großen Containerschiffen wieder vermehrt Häfen mit verkehrs- und umweltbezogen sinnvollem geographischen Verteilungsmuster anlaufen (vgl. Kap. 7.1)

7.6 Verursacherbezogene Kostenanlastung

Solange der Seeverkehr neben der Binnenschifffahrt der mit Abstand langsamste Verkehrsträger ist und insbesondere der besonders umweltbelastende Straßengüterverkehr schneller und flexibler ist, wird eine Trendwende wohl erst möglich sein, wenn allen Güterverkehrsträgern die jeweils verursachten Kosten angelastet werden. Obwohl das seit vielen Jahren bereits diskutiert wird, hapert es hier offensichtlich bis heute an einer konsequenten Umsetzung: *„Für den Bereich außerhalb des Hafens schlägt die KOMMISSION die Anwendung des Verursacherprinzips auf alle Verkehrsträger vor, was einen gerechteren Wettbewerb zur Folge hätte und sich auf die Verteilung der Frachtströme zwischen den europäischen Häfen auswirken würde“* (EU-KOMMISSION 1997).

Der Beschluss eines Kompromisses zur EU- Wegekosten-Richtlinie am 15.12.2005 vom RAT und EUROPÄISCHEN PARLAMENT zeigt leider, dass man Zehn Jahre nach der Präsentation des Grünbuchs *„Faire und effiziente Preise im Verkehr“* politisch in der EU kaum weiter zu sein scheint als Anfang der 1990er Jahre. *„Das ‚Schmarotzertum der Nichtanlastung externer Kosten an den Lkw-Verkehr‘ soll weiter geführt werden“*, so das Resumée von GURGISER vom Europäischen Umweltbüro Austria (www.eu-umweltbuero.at).

„Im Dezember 1995 hat EU-Kommissar Neil Kinnock das Grünbuch über ‚Faire und effiziente Preise im Verkehr‘ präsentiert; ein Fortschritt, meinte man. Wurden doch deutlich die externen Kosten vor allem des hochsubventionierten Lkw-Verkehrs in Europa thematisiert“... „Die Menschen und Betriebe werden weiter gezwungen, mit der versteckten Subventionierung des Lkw-Verkehrs ihre Gesundheitsbelastungen, die Verminderung der Lebensqualität und den Verlust ihres Betriebes durch unfairen Wettbewerb bzw. Arbeitsplatzes durch Auslagern (Outsourcen) selbst zu finanzieren. Ein perverses System. 1996 haben wir mit der Untersuchung ‚Kostenwahrheit - Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung‘ diesen Befund neuerlich aufgearbeitet. Deutlich wurden die negativen Auswirkungen des hochsubventionierten Lkw-Verkehrs im Binnenmarkt nachgewiesen. Entgegen der immer noch vielfach vorherrschenden Fehlmeinung – ‚Verkehr fördert Wirtschaft‘ - war das Ergebnis klar: Dort, wo der Lkw-Verkehr hoch subventioniert wird, verschwinden Arbeitsplätze, sinken Kaufkraft und Einkommen und werden die für den Staatshaushalt unverzichtbaren Klein- und Mittelbetriebe wettbewerbsverzerrend bis in den Konkurs getrieben. Die Realität hat diesen Befund weit übertroffen, davon legen mittlerweile 32 Millionen Menschen ohne Beschäftigung im Binnenmarkt Zeugnis ab“ (ebenda).

Nicht nur diese ernüchternde Bilanz zeigt den **dringenden Handlungsbedarf für eine verursacherbezogene Anlastung der Kosten bei den jeweiligen Verkehrsträgern** auf: Obwohl das Bruttoinlandsprodukt im Binnenmarkt zwischen 1985 und 1997 „nur“ um 34 % angestiegen ist, stieg der Lkw-Verkehr im gleichen Zeitraum um 170 % (ebenda), was nicht nur Ausdruck großer Versäumnisse ist, sondern auch den großen Handlungsbedarfs innerhalb der EU und allen Mitgliedstaaten deutlich macht:

Die deutsche **LKW-Maut** von zuletzt durchschnittlich 13,5 Cent/Kilometer reicht für eine Kostendeckung der vom LKW-Verkehr verursachten Kosten ebenso wenig aus wie die vom Bundesverkehrsminister aktuell auf durchschnittlich 16,3 Cent/Kilometer erhöhte. Unzureichend ist unsere LKW-Maut nicht nur wegen ihrer zu geringen Höhe, sondern vor allem, weil sie bisher nur für LKW ab 12 Tonnen und lediglich auf Bundesautobahnen und wenige Bundesstraßen gilt.

Notwendig ist eine möglichst flächendeckende und ausreichende Kostenanlastung, etwa gemäß Schweizer Modell, wo eine Maut in Höhe von 1,6 Cent pro Tonnenkilometer erhoben wird. Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sollte eine derartige LKW-Maut so schnell wie möglich EU-weit eingeführt werden. Eine Beschränkung auf einzelne

Mitgliedstaaten oder Bundesautobahnen wie in Deutschland ist völlig unzureichend, da dieses zu Benachteiligungen des hiesigen Speditionsgewerbes führt und Mautanhebungen nur schwer durchgesetzt werden können (vgl. STELZL / HANNOVERSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 1. Juli 2008). Die von den Spediteuren angesichts deutlich gestiegener Treibstoffpreise geforderte staatliche Unterstützung ist aus Sicht der Betroffenen zwar verständlich, sie sollte jedoch nicht davon ablenken, dass wir aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht eine weitere deutliche Erhöhung der Kostenanlastung bei Landverkehrsträgern brauchen. So lange die Höhe der LKW-Maut moderat ist und es wie in Deutschland Ausweichmöglichkeiten für LKW's auf Bundesfernstraßen und Landstraßen ohne Mautpflicht gibt, wird die Wirksamkeit zur Minderung des Güterverkehrs auf der Straße über lange Distanzen deutlich gemindert. - EU-weite Lösungen sind hier gefragt.

„Eine Politik der Kostendeckung im Straßenverkehr, die zu einer besseren Internalisierung der externen Kosten führt, dürfte eine beschleunigte Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs ermöglichen“ (EU-KOMMISSION 10. Dezember 1997).

Solange auch der **schienengebundene Güterverkehr** vor allem aufgrund der hohen Lärmbelastungen nicht umweltfreundlich erfolgt, sollten auch die dort transportierten Container EU-weit mit einer Umweltabgabe versehen werden, die im Vergleich zum LKW-Verkehr jedoch deutlich geringer ausfallen sollte. Hierfür sind baldmöglichst **lärmabhängige Trassenpreise**, einzuführen. Deren Machbarkeit ist durch ein Rechtsgutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes belegt (vgl. PACHE Januar 2007). Eine solche emissionsabhängige Abgabe ist so schnell wie möglich einzuführen, weil auch im Bahngüterverkehr gravierende Verkehrszunahmen zu Engpässen führen, die nur durch eine seewärtige Verlagerung zu den **Kurzstreckenseeverkehren** aufgefangen werden können. - Von Minister und Staatssekretär im BMVBS wurden lärmabhängige Trassenpreise gegen das Votum der DB AG grundsätzlich begrüßt, jedoch noch nicht in die Tat umgesetzt:

„Bundesverkehrsminister Tiefensee und Verkehrsstaatssekretär Großmann unterstützen den Vorschlag von Bonns Bundestagsabgeordneten Ulrich Kelber (SPD), die Trassennutzung von lauten Güterwaggons und Lokomotiven teurer zu machen, als die Nutzung mit modernem Material. Das berichtet der Sozialdemokrat nach Gesprächen in Berlin. Das Bundesverkehrsministerium stellt sich damit gegen die DEUTSCHE BAHN, die den Plan für zu aufwändig hält. Moderne Technik wie Funketiketten erlauben eine einfache Erfassung im Fahrbetrieb und haben Mehrnutzung durch die ständige Erfassung der Waren. Das Kontrollsystem wird zu einem Bruchteil der von der Bahn genannten Kosten realisierbar sein. Nur durch einen wirtschaftlichen Vorteil für leise Waggons und Lokomotiven erreichen wir einen schnellen Austausch bzw. Umrüstung des veralteten Materials. Es ist unerträglich, wenn Uralt-Diesellokomotiven über die elektrifizierte Rheinstrecke fahren und hier Lärm und Abgase hinterlassen“, so die Meldung des SPD-Bundestagsabgeordneten KELBER vom 29. April 2008.

Eine **Besteuerung der Treibstoffe von Seeschiffen** könnte über ein Stufenmodell allmählich denen an Land angeglichen werden, damit auch hier vergleichbare Preise und Kostenanlastungen erreicht werden. Zudem sollten die großen Seeschiffe gemäß **Verursacherprinzip** an den Kosten der hierfür durchgeführten Fahrwasservertiefungen bei den immer kostspieligeren Ausbau- und Unterhaltungskosten mit dem Ziel einer Kostendeckung angemessen beteiligt werden (**Umsetzung des Kostenanlastungsprinzips**).

„Kurzstrecken“-Seeverkehre über große Distanzen¹⁴¹ quer durch Europa sollten mit einer ordnungspolitischen Distanzabgabe innerhalb der EU belegt werden, damit Reeder mit großen

¹⁴¹ Beispielsweise über den nächsten entsprechend leistungsfähigen EU-Handelshafen hinaus.

Containerschiffen wieder vermehrt Häfen mit umwelt- und verkehrspolitisch sinnvollem geographischen Verteilungsmustern anlaufen.

Vorschlag für ein EU-weites, containerbezogenes Mautsystem:

Um eine bessere Verteilung der Güterverkehre über Seeschiffe zur Entlastung von Landverkehren und hiervon betroffenen Mensch und Umwelt wirksam erreichen zu können, wird hier ein – EU-weites - Mautsystem vorgeschlagen:

Jeder per **LKW** transportierte Standardcontainer¹⁴² könnte etwa mit 30 Cent pro Entfernungskilometer belastet werden. Dieses würde dazu führen, dass der Containertransport bei größeren Entfernungen ab 150 Kilometer zunehmend kostspielig und damit im Vergleich zu den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern von Schiene, See- oder Binnenschiff unrentabel würde. Lediglich bei eiligen Containern würde sich ein Transport per LKW über größere Distanzen bei fehlender oder ungünstiger Schienenanbindung noch rechtfertigen. Schnelligkeit sollte wie im Flugverkehr auch einen deutlich höheren Preis rechtfertigen.

Solange der **schienengebundene Güterverkehr** aufgrund der hohen Lärmverursachung selbst das Prädikat „umweltfreundlich“ nur in eingeschränktem Maße verdient und es zu weiteren Engpässen aufgrund von Überlastungen im nur begrenzt aufnahmefähigen Streckennetz der EU-Mitgliedstaaten kommt, wird auch hier eine Lenkungsabgabe zur Verlagerung eines möglichst hohen Teils der Zuwächse auf den Kurzstreckenseeverkehr, aber auch für bessere Verteilungsmuster der großen Liniendienste auf das europäische Seehafennetz sinnvoll, wenn nicht gar notwendig sein. Hier wird für alle Güterzüge mit veralteter Lärm-¹⁴³ bzw. Luftschadstofftechnik ein mit 5 Cent pro Standardcontainer und Entfernungskilometer deutlich niedrigere Belastung als bei LKW-Transporten (s. o.) vorgeschlagen, die vollständig für Sanierungsmaßnahmen des Fahrzeugparks gemäß TSI-Norm der EU aufzuwenden sind.

Der aufgrund höherer Transportleistung gegenüber dem LKW grundsätzlich umweltfreundlichere Gütertransport per **Binnenschiff** sollte auf unserem bestehenden Kanalsystem abgabefrei laufen, dagegen bei ausgebauten Flüssen mit einer angemessenen Umweltabgabe zur Erreichung der Ziele gemäß Wasserrahmen-Richtlinie der EU belegt werden. Das könnten beispielsweise ebenfalls 5 Cent pro Standardcontainer und Entfernungskilometer sein. Noch weitgehend naturnahe Flussabschnitte wie Mittelelbe und Mittelweser sollten aufgrund einer damit verbundenen hohen Umweltbeeinträchtigung und der relativ geringen Bedeutung nicht weiter zur Verbesserung der Binnenschifffahrt ausgebaut werden. Auch Unterhaltungsmaßnahmen, die Ausbaucharakter haben, sollten nicht mehr durchgeführt werden, zumal diese Flussläufe aufgrund saisonaler großer Wasserstandsschwankungen ohnehin nicht ganzjährig befahrbar sind. Zur Erhöhung der Transportmengen gibt es die Möglichkeit zum Bau und zur Nutzung von Binnenschiffen, die den Flüssen angepasst sind.

Um die **Leistungsfähigkeit von Verkehrsflächen** nicht über **unnötig lange Unterbrechungen beim Transport von Gütern** zu reduzieren, sollte einer derartigen **Zwischenlagerung** von Produkten durch geeignete Gebührensysteme Einhalt geboten werden, auch wenn dieses auf Protest der hiervon betroffenen Nutzer öffentlich bezahlter Verkehrsinfrastrukturen stößt (vgl. VERKEHRSRUNDSCHAU.de, 14. Januar 2008). Bei der Höhe der Hafengebühren, die ein wichtiges Nutzungsentgelt öffentlich finanzierter Infrastrukturen sind, scheint es auch höchst unterschiedliche Auffassungen zu geben: Der

¹⁴² Die Gebühren der anderen Container lassen sich i. d. R. problemlos auf den 20-Fuß-Standcontainer umrechnen.

¹⁴³ Z. Zt. gemäß TSI-Norm, die alle fünf Jahre fortgeschrieben werden sollte.

UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG (UVHH) e. V. kritisiert die jüngste Preispolitik der HPA. Ihr Geschäftsführer ZURKE hält die zum 1. Januar 2008 vollzogenen Preisanpassungen – von den Kaimieten, über schiffsbezogene Entgelte bis hin zum neuen, seit dem 1. Januar 2008 gültigen Tarifregelwerk für die Nutzer der Hafenbahn – unterm Strich „für zu hoch“. *„Wir müssen aufpassen, dass bei den Kunden, vor allem den ausländischen Kunden, nicht der Eindruck entsteht, Hamburg ist ein teurer Hafen“*, sagte ZURKE der VERKEHRSRUNDSCHAU. *„Er verweist auf diese allgemeinen Zahlen: 2006 eine Erhöhung der Hamburger Hafentgelte um sieben Prozent, 2007 erneute Anpassung um zwei Prozent und für 2008 eine weitere Anpassung von vier Prozent“* (ebenda).

HPA-Sprecherin KUHRT weist gegenüber der Verkehrs-Rundschau dabei jedoch auf Folgendes hin: *„Im Vergleich mit unseren direkten Mitbewerbern, zum Beispiel den Westhäfen, sind wir immer noch ein günstiger Hafen“*. Das könne sie deshalb so klar sagen, *„weil wir uns als Hafenverwaltungen inzwischen regelmäßig austauschen und somit genau wissen, was in dem anderen Konkurrenzhafen passiert“* (ebenda).

Interessensverbände wie der UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG bremsen die Versuche der öffentlichen Hand, allmählich zu einer **angemessenen Refinanzierungsquote öffentlicher Infrastrukturen** zu kommen: *„Für großes Unbehagen sorgt auch die sich abzeichnende weitere Verteuerung des Hafenstandortes Hamburg. Das Vorhaben steht beim Senat unter der Überschrift ‘Hafen finanziert Hafen’ und sieht eine stärkere Refinanzierung von Hafeninfrasturkturprojekten aus hafenbezogenen Einnahmen vor, zum Beispiel aus den Kaimauermieten. Der UVHH warnt den Senat davor, diese Stellschraube zu überziehen. Es drohe anderenfalls ‘eine dramatische Standortverteuerung, welche die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens nachhaltig schwächen kann’“* (VERKEHRSRUNDSCHAU 14. August 2008).

Solange die nationale und internationale Hafenkonkurrenz innerhalb der Nordrange derartige Möglichkeiten bietet, Seehäfen und ihre Gebührensysteme durch die Nutzer gegeneinander auszuspielen, wird die wichtige Forderung der GAL aus Hamburg, dass der Hafen aus dem Hafen finanziert werden muss (TIEDEMANN / HAMBURGER ABENDBLATT 16. Juni 2006), wenig Chancen auf Realisierung haben. Immerhin will Hamburg bis 2015 die enorme Summe von 2,9 Milliarden Euro öffentlicher Gelder für seine Seehafeninfrastrukturen ausgeben (Ders. 9. Mai 2007). Derartige Summen zeigen das Einspar- bzw. Refinanzierungspotential.

Literatur / Quellen

- ADEN, D. / ZDS (2004): Vortrag des ZDS-Vorstandsvorsitzenden während des parlamentarischen Abends am 24. März 2004 in Berlin.
- Ders. (2005): Vortrag während des Neujahrempfangs am 9. Januar 2005 in Wilhelmshaven.
- AGENTUR FÜR WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG DER STADT CUXHAVEN (2007): Offshore Basis Hafen, Präsentation auf der Husum Wind, Folie 4.
- ARGE ELBE (November 2004): Sauerstoffhaushalt der Elbe.
- ARBEITNEHMERKAMMER BREMEN (Hrsg.), RIPPE et al. (März 2007): Maritimes Netzwerk Bremerhaven, Abschlussbericht.
- BAHLKE, C. / STADTWERKE LÜBECK in Koop. M. GAUSS (2004): Umsetzung der Agenda 21 in europäischen Seehäfen am Beispiel Lübeck-Travemünde; Abschlussbericht im Auftrag des Umweltbundesamtes - FKZ 201 96 105.
- BATTELLE EUROPE (1991): Ergebnisbericht zur Expertenanhörung zur „Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschiffahrt – Ökologische Voruntersuchung – vom 12./13. August 1991 in Hamburg.
- BEHLING, F. (2005): „Gibt es ökonomische Grenzen beim Bau großer Containerschiffe? Dieser Frage versuchten Experten jetzt beim Containerforum des Germanischen Lloyds in Hamburg zu klären“, Kieler Nachrichten v. 7. März 2005.
- BEHN, St. / HHLA (28. Juni 2006): in: Feederschiffe binden zu viel Kapazität, www.dvz.de.
- BERENBERG BANK & HAMBURGER WELTWIRTSCHAFTSINSTITUT (HWWI) (23. Oktober 2006): Deutsche Häfen wachsen weiter; Pressemitteilung.
- BERKENKOPF, K. & HAGEN, P. (26. Dezember 2006): Stau im Containerhafen; in: Financial Times Deutschland.
- BIOCONSULT SCHUCHARDT & SCHOLLE (2006): Fahrrinnenanpassung 1999/2000, Auswirkungen auf die wirbellose Bodentierwelt des Elbeästuars, Projektgruppe Beweissicherung im Auftrag des Wasser- und Schifffahrtsamtes Hamburg.
- BMT MURRAY FENTON EDON LIDDIARD VINCE LIMITED (2000): Study of the economic, legal, environmental and practical implication of a European Union system to reduce ship emissions of SO₂ and NO_x, Final report for European Commission.
- BODDERAS, E. / DIE WELT (31. Mai 2006): Streit um das bessere Hafenkonzept, www.welt.de.
- BÖHRNSEN, J. (18. Februar 2007): Jens Böhrnsen am 18. Februar 2007 vor den Beschäftigten der BLG in Bremen.
- BREMEN KEYPORTS MARKETING GmbH (2006): Das Jahr 2005.
- Dies. (2005): JadeWeserPort Informationsbroschüre.

BREMENPORTS (2006): Geschäftsbericht 2005.

Dies.(2008): Zukunft Hafen, Bilanz und Ausblick.

BREMER ARBEITNEHMERKAMMER Hrsg.), SALOT, M. (Verf.) (2004):
Hafenkooperation als Zukunftsstrategie ? – Der JadeWeserPort und seine Auswirkungen auf
die bremischen Häfen.

BREMERHAVEN, STADTPLANUNGSAMT (Oktober 2006): Grundlagen für die Planung
einer verbesserten Hinterlandanbindung des Überseehafens Bremerhaven.

BREMER LAGERHAUS AG (BLG): Geschäftsberichte 1999, 2000, 2006 u. 2007.

BREMER SENATOR FÜR FINANZEN (2002): Finanzbericht Bremen 02/02: „Die
Berücksichtigung von Hafenlasten im bundesstaatlichen Finanzausgleich“, S. 8.

BREMER SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND HÄFEN (1.11.2002): „Seehäfen sind
nationale Aufgabe: Finanzsenator Perschau stellt Studie zu den „Hafenlasten vor“;
gemeinsame Presseerklärung mit dem Bremer Senator für Wirtschaft und Häfen.

Ders. (2006a): Senator Jörg Kastendiek legt Masterplan für ein "Hafen- und Logistikzentrum
Links der Weser" vor, 16.Juni 2006.

Ders. (2006b): Hafenspiegel 2005.

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT (2006): Drucksache 16/1059.

Dies. (13. Dezember 2006): Drucksache 16/1089.

Dies. (22.03.00): Mitteilung des Senats vom 22. Februar 2000, Strukturwandel in den
Hafenrevieren, Drs. 15/216.

BRUNDTLAND-KOMMISSION / WELTKOMMISSION FÜR UMWELT UND
ENTWICKLUNG 1987: Unsere gemeinsame Zukunft.

BRÜNING, H. (10. Oktober 1997): Planfeststellungsverfahren für die Anpassung der
Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschiffahrt, gutachtliche Stellungnahme.

BUND, Landesverband Niedersachsen (3. Mai 2007): Planfeststellungsantrag „Anpassung der
Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“,
Stellungnahme, bisher unveröffentlicht.

BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE (BfG) (2004a): Methode der
Umweltrisikoeinschätzung und FFH-Verträglichkeitseinschätzung für Projekte an
Bundeswasserstraßen - Ein Beitrag zur Bundesverkehrswegeplanung - BfG-Mitteilung Nr.
26.

Dies. (2004b): Umweltrisikoeinschätzung und FFH-Verträglichkeitseinschätzung für Projekte
an Bundeswasserstraßen, Weitere Fahrrinnenanpassung von Unter-/Außenelbe an die
Containerschiffahrt mit einem Salzwassertiefgang von rd. 14,50m, BFG-1380, Koblenz, 4.
März 2004.

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (2007): Marktbeobachtung Güterverkehr, Sonderbericht zur Entwicklung des Seehafen-Hinterlandverkehrs, 74 S.

BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (BfN) 15. September 2006: Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Bundeswasserstraße Weser, Anpassung der Unterweser und der Außenweser einschließlich Anpassung der hafenbezogenen Wendestelle an die neue Fahrrinntiefe; Stellungnahme gemäß § 17 Nr. 1 Satz 1 WastrG.

Dies. (04. Mai 2007): Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Bundeswasserstraße Elbe, Anpassung der Unter- und Außenelbe auf 14,50 m Tiefgang in Salzwasser (tideabhängig).

Dies. & BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE (6. Februar 1997): Gemeinsame Stellungnahme von Bundesanstalt für Gewässerkunde und Bundesamt für Naturschutz zu Projekten des Bedarfsplanentwurfes für den Ausbau von Bundeswasserstraßen; BfN, AS Leibzig, II.5.2-6.0.5 (W), BfG, U 1/430/744.

BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE (BSH) 2007/2008: Numerische Simulation der Ölausbreitung in der Deutschen Bucht, noch nicht abgeschlossenes Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes FKZ 10123216.

Dies. (2004b): Methode der Umweltrisikoeinschätzung und FFH-Verträglichkeitseinschätzung für Projekte an Bundeswasserstraßen - Ein Beitrag zur Bundesverkehrswegeplanung - BfG-Mitteilung Nr. 26, Mai 2004.

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (26. Juni 2007): Forschungsprojekt: Die deutsche Hafenentwicklung an der Nord- und Ostseeküste und ihr raumordnerischer Handlungsbedarf, Aktenzeichen: Z 6 - 10.06.03 – 07.104.

BUNDESMARINE, FLOTTENKOMMANDO, Dezernat Handelsschifffahrt, (August 2005): Jahresbericht 2005, „Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland“.

Dies.: (August 2006): Jahresbericht 2006.

BUNDESMINISTER FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT (BMU) 2003: Bundesverkehrswegeplan 2003, Weichenstellung für eine nachhaltige Verkehrspolitik, 2. Juli 2003.

Ders. (30. August 2004): Eckpunkte Hafenkonzept 2010.

Ders. (22. März 2006): Integriertes Küstenzonenmanagement in Deutschland (IKZM), Nationale Strategie mit Bestandsaufnahme.

Ders., (1. Februar 2007) Persönliches Schreiben von Bundesumweltminister S. GABRIEL an L. Heilmann, MdB von der Linkspartei.

Ders. (Januar 2008): Umweltminister von Bund und Ländern fordern Beitrag des Güterverkehrs zum Klimaschutz; in Ztschr. Umwelt (Hrsg.: BMU), Januar 2008, S. 39-41.

Ders. (März 2008): Innovationen im Güterverkehr als Beitrag zum Klimaschutz; in Ztschr. Umwelt (Hrsg.: BMU), März 2008, S. 142/143.

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN (2002):
Bundesverkehrswegeplan 2003, Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik.

Ders. (2003): Bundesverkehrswegeplan 2003.

Ders. (1. April 2006): Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen
Bundeswasserstraßen im Binnenbereich in der Fassung des 12. Nachtrags vom 1. April 2006,
BMVBS-LS25-20011120-KF-A009.

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS),
24. Oktober 2006: Investitionsrahmenplan Wasserstraße.

Ders. (5. September 2007): Verkehrspolitische Orientierung für einen Masterplan
Güterverkehr und Logistik.

Ders. (29. Oktober 2007): „Vorschläge zur Verbesserung von Güterverkehr und Logistik in
Deutschland aus den bisher durchgeführten Workshops und Gesprächen zur Erarbeitung
eines Masterplans Güterverkehr und Logistik“.

Ders. (19. Februar 2008): TIEFENSEE: Bundesregierung will Hafener Unternehmen in
Deutschland entlasten, Absenkung der Mineralölsteuer.

Ders. (21. Februar 2008): „Wir brauchen ein einheitliches Hafenkonzept - nicht den
Konkurrenzkampf der Länder" (www.heimatspiegel.de/news).

Ders. (Juli 2008): Masterplan Güterverkehr und Logistik.

Ders. (21. November 2008): Port Vision 2008 - Forum für Hafenentwicklung, Tiefensee:
Mehr Investitionen für Hafenanbindungen, Pressemitteilung Nr.: 342/2008.

BUNDESMINISTER FÜR WIRTSCHAFT (Januar 2005): Bericht zur Vierten Maritimen
Konferenz v. 25.01.2005 in Bremen mit Bericht zum Workshop 3 zu den Seehäfen
(www.BMWi.de).

Dies. (20. April 2005): Sonderprogramm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.

BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND (BUND), Landesverband
Hamburg e.V. (9. November 2004): Letzte Elbvertiefung hat Sauerstoffloch verschärft.

Dies., (6. November 2006): „Integration von verkehrlicher Nutzung und Umweltzielen an der
Tideelbe“, Präsentation auf dem Tideelbe-Symposium der HPA.

Dies. (Januar 2007): Darstellung der Sauerstoffdefizite in der Tideelbe bis 2006.

BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND (BUND), Landesverband
Niedersachsen e.V. (21. August 1990): BUND warnt Hamburg vor geplanter Elbvertiefung, .

Dies. (10. Oktober 1997): Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für die Anpassung
der Fahrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt.

Dies.: Stellungnahmen vom 24. Mai, 19. Juli und 12. Dezember 2005, 13. Januar, 19. Mai,
30. Mai und 12. Juli 2006 zum Planfeststellungsverfahren JadeWeserPort.

Dies. (6. April 2006): Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für den Bau einer Wendestelle.

Dies. (6. September 2006): Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Bundeswasserstraße Weser, Stellungnahmen zur

- a. Anpassung der Unterweser
- b. Anpassung der Außenweser einschließlich Anpassung der ...hafenbezogenen Wendestelle an die neue Fahrrinne.

Dies. (28. September 2006): Beschwerdeverfahren 2003/4654 – Tiefwasserhafen „JadeWeserPort“ (Niedersachsen), Schreiben an EU-Kommission.

Dies. (3. Mai 2007): Planfeststellungsantrag „Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“.

BUNDESREGIERUNG (April 2002): Perspektiven für Deutschland, Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung.

Dies. (2004): Perspektiven für Deutschland, Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, Fortschrittsbericht der Bundesregierung von 2004.

Dies. (Dezember 2006): Antwort auf die kleine Anfrage der Abgeordneten STEENBLOCK, HETTLICH und HERMANN und der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN zur „Geplante Fahrrinnenanpassung von Weser und Elbe für die Containerschiffahrt“, BT-Drs. 16/3943.

Dies. (16. April 2007): Antwort auf die kleine Anfrage der Abgeordneten STEENBLOCK, HETTLICH und HERMANN und der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN zur „wirtschaftlichen Notwendigkeit der geplanten Vertiefung von Unter- und Außenelbe“.

COMBINED CONTAINER SERVICE GmbH & Co. KG (18. Mai 2004): Offener Brief an die Direktionen aller Containerterminals in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen, www.ccs.de.

COMMERZ REAL BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT (13. Juni 2008): Schiffsfonds, Prospekt zum Beteiligungsangebot.

CUXHAVENER NACHRICHTEN (21. November 2007): Bei CuxPort noch eine Menge Dampf im Kessel, Geschäftsführer Heinrich Ahlers stellte Gästen des Nautischen Vereins seine Zukunftsperspektive vom Cuxhavener Hafen vor.

DANNEMANN, G. (2005): Finanzierung der Seehäfen, Kapitel 4 in: Material zur Lehrveranstaltung Regionale Finanzpolitik II (WF 4), Die Zukunft des Stadtstaates Bremen; Hauptstudiumsveranstaltung am Fachbereich 7 der Universität Bremen.

Ders. (6. Oktober 2006): Infrastrukturfinanzierung der Seehäfen aus der Sicht der deutschen Küstenländer; Vortrag vor dem vierten Baltischen Verkehrsforum in Rostock, www.fofi.uni-bremen.de/unten_publicationen/materialien/danne/InfrastrukturfinanzierungSeehaefen.pdf, eingesehen zuletzt 22.12.2008.

DEECKE, H. (Juli 1998): Container, Seehafen und Ökologie, Studie im Auftrag des BUND Niedersachsen und des WWF Deutschland.

DEUTSCHE BAHN (DB) (Februar 2005): Schallschutz – Eine Investition in die Zukunft.

Dies. (Juni 2005): Gemeinsame Erklärung der DB AG und des VDB zur Lärminderung im Schienenverkehr.

Dies. (2007): Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr.

DEUTSCHE BANK RESEARCH (6. April 2006): Containerschiffahrt, Überkapazitäten trotz steigender Nachfrage programmiert.

Deutsche Bundesregierung (1986): Leitlinien Umweltvorsorge, BT-Drs. 6028.

Dies. (1999): Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vom 30. Dezember 1999.

Dies. (April 2002): Perspektiven für Deutschland, Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung.

Dies. (2004): Fortschrittsbericht zur Nachhaltigen Entwicklung.

Dies. (19. September 2004): Kabinettsbeschluss „Bundesverkehrswegeplan 2003, zusätzliche Neue Vorhaben Bundeswasserstraßen – Fahrrinnenanpassungen der Unter- und Außenelbe sowie der Außenweser.

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG UND UMWELTVORSORGE (DeGeNEU) (12. Oktober 1997): Erste Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren zur geplanten Vertiefung von Unter- und Außenelbe.

Dies. (25. Oktober 1998): Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für die Anpassung der Fahrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschiffahrt.

DEUTSCHE VERKEHRSZEITUNG (25. April 2008): In Hamburg droht das Stau-Chaos, www.dvz.de.

DEUTSCHE WELLE (9. Mai 2006): Das Herz des Welthandels: Rotterdams Hafen kennt keine Flaute, www.dw-world.de.

DEUTSCHER BUNDESTAG (1998): Enquete-Kommission "Schutz des Menschen und der Umwelt" des 13. Deutschen Bundestages. Konzept Nachhaltigkeit - Vom Leitbild zur Umsetzung.

Ders. (20. Dezember 2006): Antwort der Bundesregierung vom 20. Dezember 2006 auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainer STEENBLOCK, Peter HETTLICH und Winfried HERRMANN der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, BT-Drs. 16/3943.

Ders. (19. März 2007): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Rainer STEENBLOCK und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Drucksache 16/4509 - ; BT-Drs. 1647/19.

Ders. Pressedienst (11. April 2007): Im Bundestag notiert: Seehäfen.

Ders. (28.01.2008): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dorothee MENZNER, Dr. Gesine LÖTZSCH, Heidrun BLUHM, Lutz HEILMANN und der Fraktion DIE LINKE -Drucksache 16/7712 -, BTDRs..16/7913.

DEUTSCHER NATURSCHUTZRING (DNR) (3. Mai 1997): Planfeststellungsantrag „Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“, Stellungnahme.

Ders. 4.Mai 2007: Planfeststellungsantrag „Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“.

DEUTSCHER INDUSTRIE- UND HANDELSTAG (2006): Natur schützen - Wirtschaft stärken - Infrastruktur entwickeln, DIHK fordert Änderungen im europäischen Naturschutzrecht.

DIE WELT.de (7. Juni 2001): North Sea Terminals schafft Arbeitsplätze, www.welt.de.

Dies. (18. Juni 2001): Ministerin Knorre: Tiefwasserhafen voll im Zeitplan, www.welt.de.

Dies. (28. Januar 2002): Statt Hamburg: Reederei als Partner für Tiefwasserhafen, www.welt.de.

Dies. (19. August 2006): „Emma Maersk“, Weltgrößtes Containerschiff in Wilhelmshaven, www.welt.de.

Dies. (12. September 2006): Frachtschiffe, Eine neue Dimension im Welthandel, www.welt.de.

Dies. (15. September 2006): Mega-Schiffe, Noch größere Frachter, www.welt.de.

Dies. vom 13. Dezember 2006: Globalisierung hilft den armen Ländern, Interview mit Jess Soderberg, Konzernchef von Maersk, www.welt.de.

Dies. (2. Mai 2007): Elbvertiefung: Hamburg macht Zugeständnisse.

DOELEKE / HANNOVERSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG (9. Juli 2008): Hamburg will Hapag-Anteil.

DREWRY & HVB-Group (Februar 2005): Globale Hafengpässe – Keine schnelle Lösung in Sicht.

DÜCKER, H. P. (2004): Die Zukunft des Hamburger Hafens heute gestalten; in HANSA 3/2004, www.hansa-maritime-journal.de.

DVZ.de (9. März 2006): Europäische Logistiker gründen Logistics World Alliance (LWA), www.DVZ.de.

Dies. (1. Juni 2006): Häfen werden zum Engpass, www.DVZ.de.

Dies. (7. Juni 2006): Seeverlader wollen flexibler werden, www.DVZ.de.

Dies. (15. August 2006): Elbe-Container-Shuttle ist wieder unterwegs, www.DVZ.de.

Dies. (3. Januar 2007): Hamburg kann neues Containerterminal planen, www.DVZ.de.

Dies. (4. Juni 2007): Espo-Konferenz: EU-Hafenpolitik soll Investitionen fördern, www.DVZ.de.

Dies. (25. April 2008): Hamburg droht das Stau-Chaos, www.DVZ.de.

ECOTEC RESEARCH & CONSULTING (Juli 2006): An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Summary report for the European Commission, DG Fisheries and Maritime Affairs.

Dies. (August 2006): An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Country report – Germany.

ELVERS, J. K. / HPA (1. November 2006): Kapazitätsengpässe in europäischen Containerhäfen, TUHH Arbeitsbereich Geotechnik und Baubetrieb, Vorlesung Hafenplanung und Hafenaufbau.

ENQUETE-KOMMISSION des 13. DEUTSCHEN BUNDESTAGES (1998): Schutz des Menschen und der Umwelt - Ziele und Rahmenbedingungen einer nachhaltig zukunftsverträglichen Entwicklung; Bundestagsdrucksache 13/11200.

ESPO (24. November 2004): Seehafenpolitik, Ein praxisorientierter Führer für politische Entscheidungsträger der EU.

EU-KOMMISSION & EUROPÄISCHES PARLAMENT (2. Oktober 1997): Vertrag von Amsterdam (Vertrag über die Europäische Union (EUV) und Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EGV)).

EU- KOMMISSION (10. Dezember 1997): Grünbuch über Seehäfen und Seehafenverkehrsinfrastruktur, KOM (97) 678 endg. .

Dies.(22. Juli 1998): Weißbuch der Kommission „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrs-Infrastrukturgebühren in der EU“.

Dies. (27. Mai 1998): Mitteilung der Kommission an den Europäischen Rat zum Thema Partnerschaft für Integration: Eine Strategie zur Einbeziehung der Umweltbelange in die EU-Politik (Cardiff - Juni 1998) [[KOM\(1998\) 333](#) - Nicht im Amtsblatt veröffentlicht].

Dies.(1999): Die Europäische Strategie für das Integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM), Allgemeine Prinzipien und politische Optionen.

Dies. (2000): Natura 2000 – Gebietsmanagement, Die Vorgaben des Artikels 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG.

Dies. (24. Januar 2001): Sechstes Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft für die Umwelt. 'Umwelt 2010: Unsere Zukunft liegt in unserer Hand' [[KOM\(2001\) 31](#) endg. - Nicht im Amtsblatt veröffentlicht].

Dies. (14.02.2001): Über die Formen der öffentlichen Finanzierung und Gebührenerhebung im Hafensektor der Gemeinschaft, Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen, Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen, SEK (2001) 234.

Dies. (15. Mai 2001): Nachhaltige Entwicklung in Europa für eine bessere Welt: Strategie der Europäischen Union für die nachhaltige Entwicklung (Vorschlag der Kommission für den Europäischen Rat in Göteborg) [[KOM\(2001\) 264](#) - Nicht im Amtsblatt veröffentlicht] und (13. Dezember 2005): Überprüfung der Strategie für nachhaltige Entwicklung - Ein Aktionsprogramm [[KOM\(2005\) 658](#) - Nicht im Amtsblatt veröffentlicht].

Dies. (12. September 2001): Weißbuch: Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, KOM (2001): Weichenstellungen für die Zukunft, KOM (2001) 370 endg.

Dies. (20. November 2002): „Eine Strategie der Europäischen Union zur Reduzierung atmosphärischer Emissionen von Seeschiffen" [[KOM \(2002\) 595](#) endg. Band I - nicht im Amtsblatt veröffentlicht].

Dies. (2003): Mitteilung der Kommission: Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs, [KOM \(2003\) 155](#) endg. - nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Dies., Generaldirektion Umwelt (2003): Guideline zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme.

Dies. (19. März 2005): Aufträge Studie über die öffentliche Finanzierung und das Kostenumlagerungsverfahren von Seehäfen in der EU – B-Brüssel Umfragen, Dokument-Nr. 53439-2005, www.icc-hoffmann.de/NewsTicker/200503/ausschreibung-534, Zugriff v. 25.10.2006.

Dies. (24. Oktober 2005): Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Richtlinie), KOM (2005) 505 endg.

Dies. (13. Dezember 2005): Überprüfung der Strategie für nachhaltige Entwicklung - Ein Aktionsprogramm [[KOM\(2005\) 658](#) - Nicht im Amtsblatt veröffentlicht].

Dies., Generaldirektion Energie und Verkehr (2006): Güterverkehr in Europa, Moderne Logistiklösungen für Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit.

Dies. (7. Juni 2006a): Grünbuch: Die künftige Meerespolitik der EU: Die Europäische Vision für Ozeane und Meere, KOM (2006) 275 endg.

Dies. (7. Juni 2006b): Ozeane und Meere: Kommission stellt neue Vision für integrierte Meerespolitik vor, Pressemitteilung.

Dies. (5. September 2006): Beschwerdeverfahren 2003/4654 – Tiefwasserhafen „JadeWeserPort“, Schreiben an den BUND.

Dies. (18. Oktober 2006): Beschwerdeverfahren 2003/4654 – Tiefwasserhafen „JadeWeserPort“, Schreiben an den BUND.

Dies. (2007): Port Policy Consultation 2006 – 2007.

Dies. (18. Oktober 2007): Mitteilung der Kommission, Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik, KOM(2007) 616 endgültig.

Dies., Generaldirektion Umwelt, Direktorat B – Schutz der natürlichen Umwelt, ENV B.2 – Natur und Biodiversität (Februar 2008): Nature Directors Meeting: Slovenia, 4-6 February 2008, Agenda Item: Work Plan 2008.

Dies. (o. J.): European Union Birds Species Action Plan – Bittern – 36.

EU-MINISTERRAT (6. Oktober 1999): Bericht an den Europäischen Rat von Helsinki über die Strategie zur Einbeziehung der Umweltbelange und der nachhaltigen Entwicklung in die Verkehrspolitik.

EUROPÄISCHES PARLAMENT (13. 01. 1999): Entschließung zum Grünbuch der Kommission über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur (Kom(97)0678 – C4-0022/98).

Dies. und RAT DER EU (24. September 1998): Beschluss über die Überprüfung des Programms der Europäischen Gemeinschaft für Umweltpolitik und Maßnahmen im Hinblick auf eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung - "Für eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung" (Fünftes Umwelt-Aktionsprogramm).

Dies. (30. Mai 2002): Empfehlung zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa (2002/413/EG), Amtsblatt Nr. L 148 vom 06/06/2002 S. 0024 – 0027.

EUROPEAN ENVIRONMENTAL BUREAU (EEB), European Federation for Transport and Environment (T&E), SEAS AT RISK (SAR) and SWEDISH NGO SECRETARIAT ON ACID RAIN (November 2004): Air Pollution from ships.

EUROPÄISCHE UMWELTAGENTUR (2003): Verkehr und Umwelt in Europa, EEA Briefing 3/2003.

Dies. (2006): Die fortlaufende Verschlechterung des Zustands der europäischen Küsten bedroht die europäischen Lebensstandards, EEA-Briefing 3/2006.

EUROPÄISCHE UNION (16. April 2003): Europäische Union, Konsolidierte Fassung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, Amtsblatt C 321 E/1 vom 29. Dezember 2006.

FELDT, W. (1997): UVP und nachhaltige Entwicklung, in. UVP-report 2/97, S. 63-65.

Ders. (Juli 2002): Ist eine erneute Vertiefung der Unter- und Außenelbe notwendig und zu verantworten? – Gibt es Alternativen? - bisher unveröffentlicht.

Ders. (24. Juni 2004): Gutachtliche Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren JadeWeserPort, bisher unveröffentlicht.

Ders.: (2006a): Gutachtliche Stellungnahmen zu Planfeststellungsanträgen „Unterweseranpassung“ und „Außenweseranpassung / hafenbezogene Wendestelle“, 3. September 2006, bisher unveröffentlicht.

Ders. (2006b): Beschwerdeverfahren 2003/4654 – Tiefwasserhafen „JadeWeserPort“, Gutachtliche Stellungnahme zum Schreiben der EU Kommission vom 5. September 2006 im Auftrag des BUND, Landesverband Niedersachsen e.V. v. 26. September 2006, bisher unveröffentlicht.

Ders. / BUND Landesverbände Niedersachsen, Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein (Januar 2007): Vorschläge für eine zukunftsfähige, nachhaltige Entwicklung deutscher Nordseehäfen; www.bund-niedersachsen.de, unter „Presse & Publikationen“, dort unter „Broschüren / Informationsmaterialien.

Ders. (30. April 2007): Gutachten zum Planfeststellungsantrag „Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“.

Ders. (2008a): Untersuchung zur Einhaltung europäischer Umweltrichtlinien bei Planfeststellungsverfahren zum Ausbau von Bundeswasserstraßen an der deutschen Nordseeküste, 236 S., bisher unveröffentlicht.

Ders. (2008b): Ergänzendes Gutachten zum Planfeststellungsantrag „Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe“, bisher unveröffentlicht.

FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND (13. Juni 2007): Hafenkapazitäten sind ein knappes Gut.

FÖRDERKREIS „RETTET DIE ELBE“ e. V. (Oktober 1987): Geplante Elbevertiefung und die Negativfolgen.

Dies. (Dezember 2005): Sauerstoffloch in der Elbe – eine Analyse.

Dies. (2007 und 2008): Auswertungen zum Schiffsverkehr auf der Unterelbe (www.rettet-die-elbe.de)

Dies./ NIX, H. (2. Mai 2006): Vortragspräsentation während der Moderationsgespräche v. H. REINCKE zur „Fahrrinnenanpassung Elbe“ bei der HPA in Hamburg.

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, WIRTSCHAFTSBEHÖRDE, AMT STROM- UND HAFENBAU, Planfeststellungsbehörde (4. Februar 1999) Planfeststellungsbeschluss Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, Hamburger Delegationsstrecke.

Dies., BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT (1. Februar 2005): Wachstumsschub für die Hamburger Wirtschaft: 746 Mio. € für Hafeninvestitionen bis 2009, Pressemitteilung, S. 3.

Dies., PRESSESTELLE (26. Juli 2006): Baggerarbeiten zur Sicherung der Wassertiefe im Hafen.

Dies., SENAT (8. Mai 2007): Ein Tideelbmanagement zur dauerhaften Sicherung der see-schifftiefen Zufahrt zum Hamburger Hafen, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, BürgerschaftsDrs.18/6207.

Dies. (9. Oktober 2007): Bericht über die Realisierung des Hafen-Sonderinvestitionsprogramms (Hafen-SIP), Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, BürgerschaftsDrs.18/7141.

FORSCHUNGSSTELLE FÜR SEESCHIFFFAHRT e.V., INSTITUT AN DER FACHHOCHSCHULE HAMBURG (2001): Meeresverschmutzungen durch den Transport

wassergefährdender Stoffe auf See, Bestandsaufnahme und Maßnahmeempfehlung;
Forschungsbericht UBA FuE Vorhaben: FKZ 102032012/01.

Dies. (noch nicht abgeschlossen): Umweltfolgen bei Unfällen auf See, Forschungsvorhaben
des Umweltbundesamtes FKZ 10203229.

FREIE HANSESTADT BREMEN, DER SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND HÄFEN
(November 2002): Wirtschaftsverkehrskonzept für das Land Bremen.

GAUSS (Juli 1999): Entwicklung eines Kriterienkataloges für die Vergabe des Prädikats
„Umweltfreundliches Seeschiff“; Forschungsbericht UBA FuE Vorhaben: FKZ 102 04 416.

Dies. (November 1999): MARION, umweltrelevantes Informations- und Analysesystem für
den Seeverkehr; Forschungsbericht UBA FuE Vorhaben: FKZ 102 40 302.

GABRIEL, S., RUNDE, O. & SCHERF, H. (30. März 2001): Erklärung norddeutscher
Regierungschefs zur norddeutschen Hafenpolitik..

GEDASCHKO, A. (29. November 2008): Äußerungen in ZDF-Nachrichtensendung „Heute“.

GELLERMANN, M. (15. Juni 2007): Auswirkungen der Ausweisung des Übergangs- und
Küstengewässers als „Heavily Modified Water Body“ (HMWB) im Zuge der Umsetzung der
Wasserrahmenrichtlinie, Thesenpapier und Rechtsgutachten im Auftrag des Landes Nieder-
sachsen.

GERMANISCHER LLOYD (4. März 2004): Große Containerschiffe: Das 8.000-TEU-Schiff
als neuer Standard, www.gl-group.com/de/news/archiv .

Dies. (29.09.2005): Mega-Container-Carrier vorgestellt: Koreanische Werft nimmt
Bestellungen an, Pressemitteilung.

GESAMTVERBAND NATUR- UND UMWELTSCHUTZ UNTERWESER e. V. (6.
September 2006): Stellungnahmen zu den Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der
Bundeswasserstraße Weser

- I. Unterweser
- II. Außenweser einschließlich derzeit in Planung befindlicher Wendestelle.

GEULEN & KLINGER (Dezember 2004): Gutachterliche Stellungnahme zu dem Bestehen
von Kostenpflichten des Bundes bei dem Ausbau von Wasserstraßen aus dem Gesetz über
den Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 sowie der Nachträge vom 18. Februar 1922 insbesondere
mit Hamburg

GOLLER / HHLA (30.08.2006): Vortragspräsentation während der Moderationsgespräche zur
„Fahrrinnenanpassung Elbe“ (Leitung: REINCKE, H.) bei der HPA in Hamburg.

GRÜNING, J. (Juli 2006): Grünbuch Meerespolitik enttäuscht Verbände, EU-Rundschreiben.

GINSKY, H. (2005): Die nächste Elbvertiefung – insbesondere die Berücksichtigung von
Alternativen nach § 25a WHG; Natur und Recht 11/2005.

HAFENBETRIEBSVEREIN IM LANDE BREMEN e.V. (2002): Jahresbericht 2001.

HAFEN HAMBURG MARKETING e.V. (24.01.2007): Jahrespressekonferenz 2007, www.hafen-hamburg.de.

Dies. (26. Juli 2007): Halbjahrespressekonferenz, <http://www.hafen-hamburg.de>.

Dies.(31. Juli 2008): Halbjahrespressekonferenz <http://www.hafen-hamburg.de>.
HAMBURGER ABENDBLATT (24. September 2007): Verzögerung bei Elbvertiefung schadet Container-Geschäft.

Dies. (19. Oktober 2007): „Der Hafen kann Hamburgs Zukunft nicht sichern“.

Dies. (12. Januar 2008): Bahn will Containerterminals lahm legen, Hafengeld, Mieten und Pachten steigen. Leere Waggons kosten erstmals "Parkgebühren".

Dies. (1. Februar 2008): Boom im Hafen – 10 Millionen Container verladen.

HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND LANDWIRTSCHAFT (1989): : Hafen Hamburg, Dienstleistungszentrum mit Zukunft, Entwicklungen – Ziele – Chancen.

HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT (2005a):
Hafenentwicklungsplan.

Dies. (2005b): Leitfaden Hafeninformationsfahrt 2005, veröffentlicht unter: www.hk24.de.

Dies. (22.11.2006): Investitionen in die Zukunft des Hamburger Hafens dringend erforderlich – norddeutsches Hafenkonzept keine Alternative - Der WWF Deutschland hat heute im Rahmen einer Pressekonferenz eine Studie zu den „Ausbau- und Unterhaltungskosten für die deutschen Seehäfen“ vorgestellt. Er fordert dort einen weitgehenden Verzicht auf diese Vorhaben, zu denen auch die geplante Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe gehört.

HAMBURGER LAGERHAUS AG (HHLA) 2005: Geschäftsberichte 1999-2006.

HAMBURG PORT AUTHORITY (2006): HPA-News 1/2006.

Dies. (12. September 2006): Planfeststellungsantrag Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,50 m tiefgehende Containerschiffe.

Dies. (2007): Der Hamburger Hafen, Daten und Fakten, Stand 1. 02. 2007.

Dies. (2008a): Der Hamburger Hafen, Daten und Fakten, Stand 15. 02. 2008.

Dies. (2008b): Tideelbe-Symposium, www.tideelbe.de.

Dies. & WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG DES BUNDES (WSV) 2006:
Konzept für eine nachhaltige Entwicklung der Tideelbe als Lebensader der Metropolregion Hamburg.

Dies. & DEUTSCHE BAHN AG (September 2007): Masterplan „Hafen Hamburg 2015“ und Handlungsempfehlung, Zusammenfassung der Ergebnisse des Masterplans.

HANDELSKAMMER HAMBURG (2001): Hamburg Zukunft unternehmen, Forderungen an die Bürgerschaft und den Senat 2001 – 2005.

Dies. (2004): Eckpunktepapier: Entwurf Hafenentwicklungsplan 2005.

Dies. (28. Juni 2006): Hafenpolitische Resolution.

Dies. (2007): Hamburgs Wachstumskurs fortsetzen, Forderungen der Hamburger Wirtschaft an die Bürgerschaft und den Senat 2008 – 2012.

Dies.(2008): Hafen Hamburg: Zahlen und Fakten, www.hk24.de, 1. September 2008.

HANNOVERSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG (5. Juli 2007): Hafenausbau bringt mehr Güterwachstum, Studie warnt vor Kollaps auf den Schienen.

Dies. (21. August 2007): Auch Cuxhaven will Tiefwasserhafen werden.

Dies. (11. Oktober 2008): Elbvertiefung wird teurer.

HANSA HAMBURG SHIPPING INTERNATIONAL GmbH & Co. KG (4. November 2005): Viertes Elsfl ether Schiffahrtsforum – Containerschiffs-Größen stoßen an Grenzen der Wirtschaftlichkeit.

HANSA International Maritime Journal, 143 Jg., Nr. 2/2006: „Häfen als Jobmaschine“, S. 29.

HAPAG LOYD (Februar 2006) Customer News Product Special: Asia – Europe.

Dies. (Juni 2007): Customer News.

Dies. (April 2008): Customer News.

HEITMANN, K., (ZDS), 2004: „Anforderungen der Hafenwirtschaft“, Statement im Rahmen der Bündnisgrüne Hafenkonzferenz am 10. Mai 2004 in Hamburg: „Europäische Häfen zwischen Konkurrenz und Kooperation“.

HENDLER, R. (März 2002): Umsetzung der EG-Richtlinie für die UVP bei Plänen und Programmen: Bestimmung der von der Richtlinie erfassten Pläne und Programme des deutschen Rechts; Rechtsgutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

HENNERKES, /BMVBS (23. November 2006 u. 29. August 2007): Fachgespräche mit Vertretern von BUND und UMWELTSTIFTUNG WWF in Berlin.

Ders./BMVBS (29.August 2007): Fachgespräch mit Vertretern von BUND und UMWELTSTIFTUNG WWF in Berlin.

HERBERT / BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (11. März 2005): Tide-Elbe: Naturraum oder Wasserstraße, Anmerkungen aus Naturschutzsicht, Tagungsband zur BUND-Fachtagung am 11. März 2005 in Hamburg.

HHLA (2000-2008): Jahresberichte 1999-2007.

HOLOCHER, H. (2003): Seehafenpolitik in Deutschland, Vortragsmanuskript, Elsfl eth, 20.05.2003.

HVB Group & DREWRY (Februar 2005): Globale Hafengänge – Keine schnelle Lösung in Sicht.

HYPOVEREINSBANK (4. März 2003): HypoVereinsbank, VuW: Starke Importe aus dem Ostseeraum – Importe aus dem Ostseeraum wachsen dreimal so stark wie der gesamte deutsche Import, Presseinformation.

Dies. (14. Juni 2003): HypoVereinsbank, Neue Studie: Ostseeraum wächst dynamisch zusammen – Baltic Media Summit ergänzt die positive wirtschaftliche Entwicklung, Presseinformation.

Dies. (Dezember 2007): Ergebnisse des „2. Maritimen Trendbarometers 2007“:

Dies. (19. Dezember 2007): Blitzumfrage unter Reedern – HypoVereinsbank veröffentlicht „Maritimes Trendbarometer 2007“.

Dies. (Februar 2008): Wettbewerbsfaktor Terminalkapazitäten: Neue Prognosen für die Containerschifffahrt.

Dies. (27. Februar 2008): HypoVereinsbank legt neue Prognose für die Containerschifffahrt vor - Containerumschlag in Nordeuropa wird noch schneller wachsen als bisher angenommen.

IBP INGENIEURGESELLSCHAFT mbH für Bauplanungen-Beratende Ingenieure-Oldenburg, ISL; PTC PORT AND TRANSPORT CONSULTING Bremen GmbH, Bremen (1999): Machbarkeitsstudie für einen Container- und Mehrzweckhafen in Wilhelmshaven, Auftraggeber: Hafendienste Wilhelmshaven e. V.

IHK Nord (26. April 2007): Engpässe beseitigen, Chancen durch neue Verkehrswege nutzen – Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur im Norden, Gemeinsame Position der IHK Nord zur Verkehrsinfrastruktur.

ILSCHNER, B. (September 2006): Tiefgangs-Tricksereien, in: Waterkant H. 3/2006, S. 9.

INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN UND LANDKREISE DER REGIONEN ELBE-WESER UND WESER-EMS (2006): Gemeinsames Positionspapier: Die Küstenautobahn A 22.

INDUSTRIE UND HANDELSKAMMERN BREMERHAVEN UND STADE (2008): www.a22-jetzt.de.

INITIATIVE „ZUKUNFT ELBE“ (2008): 10 Argumente für ein wichtiges Projekt; www.zukunftelbe.de/elbausbau/argumente.

INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK (ISL) 2000: Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015.

Dies. (2002): In Hongkong stapelt man hoch, ISL untersucht weltweit Hafenskapazitäten, in: SONNTAGSJOURNAL v. 19. Mai 2002.

Dies.(Januar 2005): Analyse der Kooperationsmöglichkeiten der deutschen Häfen.

Dies. (2006a): Shipping Statistics and Market Review – World Merchant Ships by Owner Patterns April 2006; wiedergegeben nach Bundesverkehrsministerium, Jahresbericht 2006 der Marine: Fakten und Zahlen der maritimen Abhängigkeit, Kapitel II.

Dies. (Juni 2006b): Shipping Statistics and Market Review – Container Shipping, Stand April 2006.

Dies. (Juni 2006c): Public Financing and Charging Practices of Seaports in the EU.

Dies. (Januar 2007): Abschätzung der hafenbedingten Straßenverkehre in Bremerhaven bis zum Jahr 2025; www.isl.org.

Dies. & GLOBAL INSIGHT (Juni 2008): Containerverkehrsmodell „Hafen Hamburg“ zur Bestimmung der Marktposition des Hamburger Hafens in europäischen Hinterland- und Transshipmentregionen, Studie für Hamburg Port Authority.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION (IMO) 2006: Revision of Marpol Annex VI, the NOX Technical Code and related guidelines, BLG-WGAP 1/2/5, 17. Oktober 2006.

ISENSEE, J. (2006): Vorschläge zur Durchsetzung besserer Schiffstreibstoffe (bisher unveröffentlichtes Manuskript).

JACOBY, C. (März 2003): Die Alternativenprüfung in der räumlichen Planung mit integrierter Umweltprüfung; UVP-report, Sonderheft UVP-Kongress 12. – 14. Juni 2002 in Hamm.

JADE WESER PORT REALISIERUNGS GmbH & Co. KG & BREMENPORTS GmbH & Co. KG (4/2004): JadeWeserPort, Der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven, Dimension Zukunft.

JADE WESER PORT-REALISIERUNGSGESELLSCHAFT (2004): Planfeststellungunterlagen JadeWeserPort.

Dies. (2006): JWPrePORT 1/2006.

Ders.(2006): diverse Projektinformationen, www.jadeweserport.de.

JENISCHL, U. (2004): Neue Maßnahmen für die Sicherheit in Nordsee und Ostsee; in HANSA 2/2004.

KELBER, U. (29. April 2008): Bundesverkehrsministerium unterstützt lärmabhängige Trassenpreise.

KEMPF, B. & LÄPPLE, D. (2001): „Die Hamburger Arbeitslandschaft – Struktur und Entwicklung von Tätigkeitsfeldern im regionalen Vergleich“, www.tu-harburg.de.

KOMPETENZZENTRUM LOGISTIK BREMEN (KLB), 2008: Masterplan Logistik Land Bremen.

KONFERENZ DER WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSMINISTER bzw. -SANATOREN DER NORDDEUTSCHEN KÜSTENLÄNDER (22. Februar 1999): Gemeinsame Plattform des Bundes und der Länder zur Seehafenpolitik, Beschluss.

KÖPPEL et al. (2004): Anforderungen der SUP-Richtlinie an Bundesverkehrswegeplanung und Verkehrsentwicklungsplanung der Länder, Umweltbundesamt (Hrsg.) Texte 13/04.

KRAETSCHMER, D. (5. Mai 2000): Die Verkehrsplanung auf dem Wege von der Projektprüfung zur strategischen Umweltprüfung; Beitrag im Rahmen der Fachtagung „Strategische Umweltprüfung von Plänen und Programmen – Wann und wie kommt die UVP.

KRÄMER, L. (2006): In: Deutscher Naturschutzring: Die Zukunft der Europäischen Union, Grundlagen zur deutschen Ratspräsidentschaft 2007, Umsetzung von EU-Umweltrecht, Wohin steuert die Europäische Union ? - EU-Rundschreiben 11/12 2006, Sonderheft.

LÄPPEL, D. et al. (1994): Beschäftigungsmöglichkeiten im Güterumschlag sowie in vor- und nachgelagerten Tätigkeiten des Hamburger Hafens.

Ders. (2003): Hamburger Arbeitsmarkt im globalen Kontext.

LAHL, U. (19. Februar 2005): Interview der Deutschen Verkehrszeitung (DVZ), www.DVZ.de.

LANDESAMT FÜR STRAßENBAU (18. Juli 2007): Küstenautobahn A 22, Erläuterungsbericht zum ROV.

LANDESAMT FÜR NATUR UND UMWELT DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN (26. April 2007): Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe.

LANGE, B. (November 2006): Die Entwicklung deutscher Seehäfen, Studie im Auftrag des BUND.

LAYES / HPA (30. August 2006) Vortragspräsentation während der Moderationsgespräche zur „Fahrrinnenanpassung Elbe“ (Leitung: H: REINCKE) bei der HPA in Hamburg.

MARTIN, J. (Oktober 2000): Bedarfsanalyse für einen Deutschen Tiefwasser Containerterminal, Wachstumsgrenzen der Schiffsgrößenentwicklung, Auftrag- und Hrsg.: Aktionskonferenz Nordsee (AKN).

MASUHR / FOCUS MONEY (30. Oktober 2007): Neuemissionen– Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) Gewinne vor Anker, Der Hafenlogistiker ist einzigartig aufgestellt, grundsolide und hochprofitabel – eine gewinnträchtige Mixtur fürs Depot.

MÜLLER, M. & SCHÖNKNECHT, A. (2005): Kapitalrendite von Großcontainerschiffen, in: Internationales Verkehrswesen, Jg. 57, H. 9/2005, S. 377-79.

NACHHALTIGKEITSRAT DER BUNDESREGIERUNG (2008): www.nachhaltigkeitsrat.de.

NDR-Online (6. Juni 2008): Landkreis Stade droht mit Klage wegen Elb-„Schlickfalle“.

NIEDERELBEZEITUNG (4. Juli 2008a): Entlastung für Seehäfen im Hinterland.

Dies. (4. Juli 2008b): Bremerhavener Terminal wächst am stärksten.

NIEDERSACHSENPORTS GmbH & Co. KG, Niederlassung Wilhelmshaven (Dezember 2004): Hafentwicklungsplan Wilhelmshaven.

Dies. (12. Mai 2005): Bericht zur Bilanzpressekonferenz von EUROGATE in Bremen.

Dies., Niederlassung Cuxhaven (3. Mai 2007): Antrag auf Planfeststellung – Liegeplatz 4.

Dies., Niederlassung Cuxhaven (30. Oktober 2007): Antrag auf Planfeststellung – Liegeplatz 8 ; www.cuxhaven.niedersachsenports.de/main/Hafeninfos/Hafeninfo_Cuxhaven

NIEDERSÄCHSISCHES LANDESAMT FÜR ÖKOLOGIE (26. Oktober 1998):
Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für die Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschiffahrt.

NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ (NLWKN)

- Direktion - Projektgruppe Einvernehmen Weser/Elbe (11. Oktober 2006):

Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Bundeswasserstraße Weser,

I. Anpassung der Unterweser

II . Anpassung der Außenweser einschließlich Anpassung der hafenbezogenen Wendestelle an die neue Fahrrinntiefe.

Dies. (03. Mai 2007): Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,50 m tiefgehende Containerschiffe an die Containerschiffahrt.

Dies. (NLWKN) 17. Dezember 2007: Deiche an der Ems werden für 14 Millionen Euro erhöht; www.wattenrat.de/aktuell, Einsicht 28.12.2008.

NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR (1995): Leitlinien zur Entwicklung der niedersächsischen Häfen, S. 20f .

Dies. (18. Dezember 2002): Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage des Abg. Klein (GRÜNE), Finanzierung des geplanten Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven, Niedersächsischer Landtag, Drs. 14/4023.

NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR (6. Dezember 2004): Hirche: Entscheidender Schritt zur Realisierung des JadeWeserPorts, Pressemitteilung.

Dies. (2004/2005): Wirtschaftsbericht 2003 und 2004.

Dies. (29.08.2006): Hirche: Bahn-Zusage weiterer Meilenstein für Tiefwasserhafen JadeWeserPort, Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven bis 2009, Pressemitteilung.

Dies. (20. Februar 2007): Hafenkonzept Niedersachsen, Anlagenband – Profile der See- und Binnenhäfen.

Dies. (März 2007): Das Niedersächsische Hafenkonzept.

NIESTROY, I. (2000): Die strategische UVP als Instrument zur Integration von Umweltbelangen in andere Politikbereiche, Dissertation an der TU Berlin, Fachbereich Umwelt und Gesellschaft.

NINNEMANN, J & VIERK, A. (2006): Mögliche Auswirkungen des Jade-Weser-Ports auf den Hamburger Hafen als Transshipment-Hub, Verkehrsforschung online 3/2006.

OELLERICH, J., HPA, Projektgruppe Fahrrinnenanpassung (12. Oktober 2006): Weitere Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, PowerPoint-Präsentation beim Nautischen Verein Niederelbe e.V..

OLDENBURG, B (2006): Containerflut stellt Häfen vor Probleme; Internationales Verkehrswesen, H. 4/2006.

OLDENBURGISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER (30. Mai 2005): Stellungnahme der Oldenburgischen IHK zum Entwurf einer nationalen Umsetzungsstrategie eines Integrierten Küstenzonenmanagement, Schreiben an den Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

PACHE, E. (Januar 2007): Minderung der Umweltbelastungen im Schienenverkehr durch emissionsabhängige Trassenpreise, Rechtsgutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes.

PAYER / GERMANISCHER LLOYD (8 April 2006): Schiffe könnten im Spargang fahren, www.dvz.de.

PETERS, J. (30.09.2004): JadeWeserPort: Schwierigkeiten in Westhäfen, Wilhelmshavener Zeitung, aus: www.jadeweserport.de .

PETRIN, J. (November 2005): Hamburg springt über die Elbe – Aber wie?

PLANCO CONSULTING, (August 2000): Aktualisierung der Containerumschlagsprognose der Bremischen Häfen und Kapazitätsauslastungsuntersuchung für die Stromkaje.

Dies.: (Oktober 2000): Bedarfsanalyse für einen Tiefwasserhafen in der Deutschen Bucht.

Dies.: (2003): Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine Fahrrinnenanpassung der Außenweser an die Anforderungen der Großcontainerschifffahrt.

Dies.: (2004): Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Fahrrinnenausbau der Unter- und Außenelbe.

Dies. (2006): Fortschreibung der Berechnungen zur „Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001“, Aktualisierung für das Jahr 2005, Schlussbericht.

Dies.: (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung, Seeverkehrsprognose, Zusammenfassung, im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Dies.& BfG (November 2007): Vergleich der Verkehrsträger Schiff, Straße, Schiene (verkehrswirtschaftlich und ökologisch) Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse.

PORT OF HAMBURG MARKETING (2006a): Hafen Hamburg Handbuch.

Dies.: (2006b): Liner Services via Hamburg 2006/2007.

PORT OF ROTTERDAM AUTHORITY (2008): Hafenstatistiken; www.portofrotterdam.com, 25.Juli 2008.

PROGTRANS & PROGROS (2006): Nachhaltigkeitsaspekte der nationalen Seehafenkonzeption, Schlussbericht im Auftrag des Bundesumweltministeriums, 15. Juni 2006.

PROJEKTGRUPPE VORUNTERSUCHUNG FAHRRINNENANPASSUNG VON UNTER- UND AUßENELBE (2004): Machbarkeitsstudie.

PROJEKTGRUPPE VORUNTERSUCHUNG FAHRRINNENANPASSUNG AUßENWESER (2004): Machbarkeitsstudie zur weiteren Fahrrinnenanpassung der Außenweser.

Dies. (Oktober 2004): Vorschlag über den voraussichtlichen Untersuchungsrahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung nach § 5 UVPG.

PROJEKTGRUPPE WESERANPASSUNG (2006): Planfeststellungsantrag Außenweseranpassung / hafenbezogene Wendestelle

PROJEKTBÜRO FAHRRINNENANPASSUNG (2006): Hochwasserschutz an der Unterelbe, Stand und Perspektiven.

Dies. (2007): Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe, Antrag auf Planfeststellung.

Dies. (September 2008): Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe, Die Planänderungen im Überblick, Eine Information der Vorhabensträger; www.fahrrinnenanpassung.de.

RADIO BREMEN.de (14. November 2006): Reportage über die „Emma Maersk“, <http://www.radiobremen.de/magazin/wirtschaft/hafen/emmamaersk/>.

REISE, S. (2004): Offshore-Containerterminals als Transshipment-Hub – dargestellt am Beispiel der Deutschen Bucht, Dissertation an der Technischen Universität DRESDEN, Fakultät Verkehrswissenschaften.

REUTER / HPA am 30. Juni.2005, 2. Mai und 30. August 2008 in Hamburg während der Moderationsgespräche zur „*Fahrrinnenanpassung Elbe*“ (Leitung: Prof. Dr. Reincke) mündlich.

RONELLENFITSCH, M. (November 2002): Gutachtliche Stellungnahme „Auswirkungen der RL2001/42/EG auf die Bundesverkehrswegeplanung, die Ausbauplanung und die Raumordnung“ im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

RÖSSLER, Th. (1. September 2007): Anforderungen aus dem Umschlagwachstum der deutschen Seehäfen an den Hinterlandverkehr auf der Schiene.

ROLAND BERGER & PARTNER GmbH (2000): „Standortanalyse Tiefwasserhafen Deutsche Bucht“, - Kurzfassung - und – Endbericht - (vorgestellt am 20. Oktober 2000 in Hannover).

ROTH, K. / BMVBS (11. September 2007): Schreiben an Rainer Steenblock, MdB der Grünen Bundestagsfraktion.

RUNDBLICK / NORDREPORT (15.12.2006): Kabinett erklärt Fahrrinnenanpassung an der Weser für FFH-verträglich.

- SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN (SRU) (2004): Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee, Sondergutachten, www.umweltrat.de.
- Ders. (Juli 2005): Umwelt und Straßenverkehr, Sondergutachten, www.umweltrat.de.
- Ders. (April 2006): Der Umweltschutz in der Föderalismusreform, Stellungnahme, www.umweltrat.de.
- Ders. (April 2006): Der Vorschlag der Kommission für eine Meeresschutzstrategie – Rückzug aus der europäischen Verantwortung ? – Kommentar zur Umweltpolitik.
- SCHIFFER, E. / EUROGATE (2000): Entwicklung der Container-Terminals, www.tis-gdv.de.
- Ders. (25. Juni 2006): EUROGATE-Gruppe: Jade-Weser-Port offen für alle Reedereien, www.verkehrsrundschau.de.
- SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER LANDTAG (28. August 2007): Deutsche Nordseehafen Kooperation, Bericht der Landesregierung, Drucksache 16/1549.
- SCHRÖDER, D./ DIE WELT (3. Juni 2007): Hafen bleibt Hamburgs Jobmotor; www.welt.de.
- SCHRÖDER, H. / OSTFRIESENZEITUNG (18. Dezember 2007): Küstenschutz – Land zieht Konsequenzen aus Sturmflut-Gutachten und beruhigt Oberdeichrichter; www.wattenrat.de, Einsicht 28.12.2008).
- SELLHORN Ingenieurgesellschaft mbH (6. September 2000): CTC Container-Terminal Cuxhaven, Machbarkeitsuntersuchung im Auftrag d. Arbeitsgemeinschaft CT Deutsche Bucht Cuxhaven GmbH (i. G.) & Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven (Hrsg.).
- SENCKENBERG INSTITUT (noch nicht abgeschlossen): Untersuchungen zur Bekämpfung der Auswirkungen von Ölunfällen vor der deutschen Küste auf das Ökosystem Wattenmeer; Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes FKZ 10204203.
- SICHELSCHMIDT, H. (August 2000): Die „Seehafenlasten“ des Länderfinanzausgleichs in der Kritik, in: Wirtschaftsdienst, S. 488ff.
- Ders. (Februar 2001): Das Projekt eines deutschen Tiefwasser-Containerhafens und seine Rolle im Standortwettbewerb, Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- SIEFER, Th. (Juni 2007): Ertüchtigung des norddeutschen Eisenbahnnetzes für den wachsenden Schienengüterverkehr, Studie für die Stiftung der Bauindustrie Niedersachsen – Bremen, Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und Betrieb der Leibniz Universität Hannover.
- SIEFERT, W. & HAVNOE, K. (1988): Einfluss von Baumaßnahmen in und an der Tideelbe auf die Höhen hoher Sturmfluten, Die Küste, Heft 47.
- SIEFERT, W. (1995): Das Sturmflutgeschehen in der Tideelbe und der Einfluss von Fahrrinnenvertiefungen, Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1994, Bd. 49, Hamburg.

SKYSAILS (2006): www.skysails.de.

SNIPPE, B. (2003): JadeWeserPort Tiefwassercontainerterminal an der Jade in Wilhelmshaven; in: HANSA 05/2003.

SÖHNLEIN, B. (2006): Das Verschlechterungsverbot der Planfeststellung, NVwZ H. 10/2006,

SONNTAGSJOURNAL (19. Mai 2002): In Hongkong stapelt man hoch- ISL untersucht weltweit Hafenskapazitäten.

STADER TAGEBLATT (6.10.2001): Was verkraftet die Elbe noch?

Dies. (4. März 2002): Geplante Vertiefung bringt gesunde Elbe wieder ins Gerede.

STATISTISCHES BUNDESAMT (2004): Schiffscontainer-Umschlag seit 2000 um ein Drittel gewachsen, Pressemitteilung vom 13. Dezember 2004.

Dies. (April 2007): Nachhaltige Entwicklung in Deutschland, Indikatorenbericht 2006.

STADTPLANUNGSAMT BREMERHAVEN (März 2006): Hafenanbindung A 27, Verkehrserhebung, www.hafenanbindung.a27.de.

SUCHANEK, T. (2007): Die Häfen laufen über; in: Bild der Wissenschaft, H. 8/2007.

SURBURG, U. (2002): Strategische Umweltprüfungprogrammen; in: RuR H. 5/6, S. 304.

TAGESSCHAU.de (19.11.2006): Deutsche Häfen machen sich Konkurrenz.

Dies. (1. Januar 2007): Bahn stößt an Kapazitätsgrenzen.

TAGESZEITUNG (TAZ) Bremen (31. Mai 2001): Hattig für Bau des CT IV, Baumaßnahme belebt den Arbeitsmarkt.

TIEDEMANN, A./ HAMBURGER ABENDBLATT (16. Juni 2006): Hafenboom – Wie lange geht das noch gut?

Ders. / Dies. (9. Mai 2007): 2,9 Milliarden Euro für den Hafen.

TÖRKEL, B. / BMVBS (23. November 2007): Schreiben an das Regionale Bündnis gegen die Elbvertiefung, z. Hd. Walter Rademacher.

TOZER, D. (LLOYDS REGISTER OF SHIPPING) & PENFELD, A. (OCEAN SHIPPING CONSULTANTS Ltd) (2003): "Ultra Large Container ships (ULCS).

UHTENWOLDT, D. / HAMBURGER ABENDBLATT (12. November 2005): Wie Container Arbeit schaffen, Jobmotor Güterumschlag. Seit 2001 netto 9000 neue Stellen. Und die Branche wächst weiter.

ULDALL, G., Hamburger Wirtschaftssenator (21. Mai 2002): Hamburger Ausstieg JadeWeserPort und Beschluss zur Elbvertiefung; www.hamburg.de.

UMWELTSTIFTUNG WWF & BUND, Landesverband Niedersachsen (26. Oktober 1998): Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für die Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt.

Dies. (Februar 2003): Flussvertiefungen contra Hochwasserschutz, Auswirkungen der Flussvertiefungen auf die Höhe der Wasserstände in den Unterläufen von Elbe, Weser und Ems.

Dies. (Dezember 2003): Weniger Natur für die Schifffahrt ?
Ökologische Folgen des geplanten Ausbaus von Elbe, Außen- und Unterweser.

Dies. (Dezember 2005): Die Elbevertiefung von 1999, Tatsächliche und prognostizierte Auswirkungen.

Dies. (Hrsg.), Autoren: Kerner & Jacobi (2006): Ausbau und Unterhaltungskosten für die deutschen Seehäfen.

UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG (13. März 2001): Position des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e. V. zur Frage der Notwendigkeit eines deutschen Tiefwasserhafens.

Ders. (Hrsg.) (November 2004): Die Elbe – Lebensader der Region, Zum Bedarf des Ausbaus von Unter- und Außenelbe.

Ders. (Hrsg.) (März 2006): Die Elbe – Lebensader der Region, Zum Bedarf des Ausbaus von Unter- und Außenelbe.

Ders. (2007): Jahresbericht 2007

Ders. (22. Mai 2008): Hafenwirtschaft kritisiert jüngste Äußerungen Tiefensees

UNTERNEHMENSVERBAND BREMISCHE HÄFEN (2003): Jahresbericht 2002.

Ders. (31.12.2004): Jahresbericht 2004.

United Nations (1992a): Rio-Deklaration über Umwelt und Entwicklung.

Dies. (1992b): Agenda 21.

Dies. (1992c): Übereinkommen über die biologische Vielfalt (Biodiversitätskonvention).

Dies. (1992d): Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (Klima-Rahmenkonvention).

Dies. (1992e): Walddeklaration.

Dies. (11. Dezember 1997): Protokoll von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen.

VERBAND DEUTSCHER REEDER (23. Juni 2006): Integriertes Küstenzonenmanagement – Nationale Umsetzungsstrategie, Schreiben an den Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

VERKEHRSINFRASTRUKTURFINANZIERUNGSGESELLSCHAFT (2008):
Infrastrukturfinanzierung, www.vifg.de.

VERKEHRSRUNDSCHAU.de (24. April 2006): Jade-Weser-Port gilt als risikolose
Milliarden-Investition, Uneingeschränkter Optimismus vor Unterzeichnung des
Betriebsvertrages / Auch dänische Maersk-Gruppe steigt ein, www.verkehrsrundschau.de.

Dies. (25. April 2006): Hamburger Container-Boom schafft Engpässe im Bahnverkehr.

Dies. (4. Januar 2007 a): Seehäfen: Containerboom verwandelt den Norden in Großbaustelle
Deutsche Seehäfen stoßen an Grenzen ihrer Infrastruktur: Investitionen von mehr als zwölf
Milliarden Euro bis 2012 notwendig, www.verkehrsrundschau.de.

Dies. (4. Januar 2007 b): Verbände beklagen Nachteile für deutsche Seehäfen,
www.verkehrsrundschau.de.

Dies. (27. März 2007): Containerverkehr in Bremerhaven: Neue Straßenanbindung nötig.

Dies. (4. Juli 2007): Norddeutsche Seehäfen benötigen bessere Bahnanbindung.

Dies. (14. Januar 2008): Hafenwirtschaft warnt vor „teurem“ Hamburger Hafen, Ärger über
Standentgelte für Waggon: Hamburger Hafenbehörde HPA weist Kritik zurück.

VCD (Verkehrsclub Deutschland), Landesverband Niedersachsen e.V. (April 2003):
Hochleistungsnetz für Niedersachsen, Bremen und Hamburg statt Y-Trasse, Eine systemische
Betrachtung (Verfasser: SELLIEN, R.).

Dies. (November 2006): Hochleistungsnetz für Niedersachsen, Bremen und Hamburg statt Y-
Trasse II, Die (fehlenden) Wirkungen der Y-Trasse für den Güter- und seehafenbezogenen
Hinterlandverkehr der Hafenreihe Emden – Bremen – Hamburg - Lübeck (Verfasser: Roland
SELLIEN).

VERKEHRSRUNDSCHAU (11. Mai 2007): Jobmaschine Bremische Häfen, Containerboom
sorgt für neue Arbeitsplätze: Bremenports erwartet weiter zweistellige Wachstumsraten bei
Beschäftigungszahlen; www.verkehrsrundschau.de.

Dies. (14. August 2008): Hamburger Hafenunternehmen: "Besorgnis" und "Irritationen" nach
100 Tagen Schwarz-Grüner Stadtregierung:

VOSCHERAU, H. (12. Dezember 2004): Hamburg muss stärker für Cuxhaven eintreten,
in : DIE WELT am Sonntag; www.verkehrsrundschau.de.

WASSER- UND SCHIFFFAHRTSDIREKTION (WSD) Nord (22. Februar 1999):
Planfeststellungsbeschluss für die Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die
Containerschiffahrt.

WASSER- UND SCHIFFFAHRTSDIREKTION (WSD) Nordwest (31. März 1999): Studie
Jade-Weser-Kanal, Machbarkeitsstudie für einen Zugang des Hafens Wilhelmshaven zum
transeuropäischen Wasserstraßennetz, Zwischenbericht.

Dies. (März 2007): Planfeststellungsbeschluss JadeWeserPort.

WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG DES BUNDES Hamburger Behörde für Strom und Hafenbau (1997/98): Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt, Antrag auf Planfeststellung.

Dies.& HAMBURG PORT AUTHORITY (Juli 2005): Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt, Bericht zur Beweissicherung 2004, Kurzfassung.

Dies. (Dezember 2007): Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt, Bericht zur Beweissicherung 2006.

Dies., WASSER- UND SCHIFFFAHRTSAMT BREMERHAVEN, WASSER- UND SCHIFFFAHRTSAMT BREMEN – Projektgruppe Weseranpassung – (Oktober 2004): Unterlagen zum Scoping-Termin nach § 5 UVPG für das Vorhaben Fahrrinnenanpassung der Außenweser an die Entwicklungen im Schiffsverkehr.

Wikipedia.org. (November 2006): Emma_Maesk.

WILHELMSHAVENER ZEITUNG, Sonderbeilage (10. Juli 1971): „Jade-Weser-Port“-Deutschlands Universalhafen, Küstenregion zwischen den beiden Häfen Wilhelmshaven und Bremerhaven vereinen, Wilhelmshavener Planungsteam legt neuen Entwicklungsplan vor.

Dies. (1. November 2006): EUROGATE: „So viel Personal wie möglich“.

Dies. (15. Mai 2008): Schutzwall für Rohrdammeln unverzichtbar (www.jadeweserport.de).

Diess., 28.12.2005: Mehr Kosten durch Stahlpreise und Energie, JadeWeserPort Geschäftsführer Helmut Werner zum aktuellen Stand der Planungen für den Hafen.

WIRTSCHAFTSVERBAND WESER e. V. (2005): Zukunft Weser (www.zukunftweser.de).

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT DER BUNDESREGIERUNG GLOBALE UMWELTVERÄNDERUNGEN (WBGU) 2006: Die Zukunft der Meere – zu warm, zu hoch zu sauer, Sondergutachten.

WÖHRL, D. (25.10.2007): Grußwort der Parlamentarischen Staatssekretärin und Maritimen Koordinatorin der Bundesregierung, Dr. Dagmar Wöhrl anlässlich der Auftaktveranstaltung Innovative Seehafentechnologien (ISETEC II).

WOLF, P. / CMA / CGM-Reederei (7. November 2006): Vortrag im Zuge der Moderationsgespräche zur „Fahrrinnenanpassung Elbe“ (Leitung: Prof. Dr. Reincke), Hamburg.

www.die-wirtschaft.at (9. Juni 2006): Exportumschlagsplatz Rotterdam: Konkurrenz für die Deutschen.

www.heimatspiegel.de/news (21. Februar 2008): Norddeutsches Hafenkonzept statt Hauen und Stechen

www.pr-inside.com/de (1. Dezember 2006): Studie: Bahnstreckenausbau ist effektiver als Ausbau der Y-Trasse.

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE (ZDS) e.V.(1999-2005):

- Bericht 1998/99, S. 24f.,
- Bericht 1999/2000, S. 36 ff.,
- Bericht 2001/2002, S. 25 ff.,

- Bericht 2002/2003, S. 18 ff.,
- Bericht 2003/2004, S. 19 ff.,
- Bericht 2004/2005, S. 13 ff.
-

Ders. (27. Januar 2005): 4. Nationale Maritime Konferenz, ZDS zieht Bilanz, Pressemitteilung.

Ders. (2005): Verbandsverzeichnis.

Ders. (1. November 2007): Seehäfen - Deutsche Seehäfen weiterhin auf Wachstumskurs, Erfolge deutscher Seehafenpolitik müssen dauerhaft gesichert werden, Pressemitteilung.

Weitere Internetquellen:

http://www.bis-bremerhaven.de/sixcms/media.php/748/BIS_aktuell_06.5_WEB.pdf

www.blg.de

www.bremenports.de

www.bs-elbe.de

www.cuxport.de

www.eurogate.de

www.eurogate.eu

www.hafen-hamburg.de

www.hamburg.de

www.hamburg-port-authority.de

www.hk24.de

www.logistik-inside.de

www.logistikportal-niedersachsen.de

www.niedersachsenports.de

www.zukunftweser.de

www.shortseashipping.de

www.zds-seehaefen.de

www.zukunftelbe.de

Richtlinien der Europäischen Union, nationale Gesetze und Verordnungen:

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) vom 18. September 1995, GMBL. S. 671.

Bundesschienenwegeausbaugesetz (15. November 1993): BGBl. I, S. 1874.

Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1998. (BGBl. I S. 3294), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833).

Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ vom 25. Juni 2005, BGBl. I 2005 v. 28. Juni 2005, S. 1757 ff.

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 25. März 2002, Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), BGBl. I 2002, S. 1193, zuletzt geändert durch Artikel 40 des Gesetzes v. 21. Juni 2005 I, S. 1818.

Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts, Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. August 2002, BGBl. I, S. 3245; zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 10. Mai 2007, BGBl. I, S. 666.

Gesetz über den Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921, zweiter Nachtrag Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 940-4.

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 8. Oktober 2008 (BGBl. I S. 1926 (mit zukünftiger Wirkung))".

Raumordnungsgesetz (18. August 1997) :BGBl. I S. 2081, 2102), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833).

Raumordnungsverordnung (13. Dezember 1990), BGBl I 1990, 2766, zuletzt geändert durch Art. 2b G v. 18.6.2002 I 1914.

Richtlinie des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG), ABl. EG L 103.

Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABl. EG L 206/7.

Richtlinie des europäischen Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG) v. 27. Juni 1985, ABl. EU L 175/40.

Richtlinie des europäischen Rates zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (97/11/EG) v. 3. März 1997 (Änderungsrichtlinie), ABl. EU L 73/5.

Richtlinie des europäischen Parlamentes und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (2001/41/EG) vom 27. Juni 2001, ABl. EU L 197/30.

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU L 189/12.

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz (VIFG), 28. Juni 2003.

Verkehrslärmschutzverordnung (16. BundesImmissionsschutzverordnung- 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146).

Bildnachweis:

Titelbild, S. 58 und 67, BREMENPORTS, www.bremenports.de, Einsicht 20.11.2006

S. 50 und 51, FELDT, W., 19. Juli 2007, S. 69, FELDT, W., 11. September 2006.

Gespräche¹⁴⁴:

9., 10. und 17. September 2004: Teilnahme an Erörterungsterminen JadeWeserPort (vgl. Wortprotokolle).

6. Juni 2006 Teilnahme am Erörterungstermin zur 3. Planänderung: Schallschutzmaßnahme in Wilhelmshaven (vgl. Wortprotokoll).

18. November 2004: Teilnahme an Besprechung der BUND-Landesverbände Bremen, Hamburg, Niedersachsen in Bremen zu Seehafen-Projekten.

o. D. 2004: Teilnahme an Vorstandssitzung des BUND-Niedersachsen mit Schwerpunkt Seehafenentwicklung.

4. Januar 2005 Erste Besprechung mit C. v. HAAREN u. H. SCHARPF über Dissertationsvorhaben zum Thema Seehäfen; Universität Hannover.

6. Januar 2005: Besprechung im Bundesumweltministerium mit M. SAMSON (RL Umwelt und Verkehr) zum Thema Seehäfen.

25. Januar 2005: Teilnahme an Vierter Maritimer Konferenz der Bundesregierung in Bremen.

2. Februar 2005: Besprechung mit Dipl. Ing. J. ISENSEE über Schiffsemissionen, Hannover.

11. März 2005: Teilnahme an Tideelbetagung des BUND in Hamburg.

14. April 2005: Gespräch mit F. MARTEN, HHLA über Elbvertiefung und Hafententwicklung, Hamburg.

17. Juni 2005: Besprechung mit M. WUDTKE, BUND-Niedersachsen über gepl. JadeWeserPort und gepl. Vertiefungen von Weser und Elbe, Hannover.

26. Juli 2005: Fachgespräch mit Vertretern von PROGTRANS & PROGROS zur Erarbeitung einer Seehafenstudie für den BMU , Hannover.

¹⁴⁴ Soweit für die Erstellung der Studie von Bedeutung in zeitlich chronologischer Darstellung. Wegen der Relevanz für diese Arbeit bzw. zwecks Gleichbehandlung werden Funktionen der genannten Gesprächsteilnehmer/Innen mit aufgeführt.

6. Oktober 2005: Teilnahme am 1. Moderationsgespräch v. H. REINCKE zur gepl. Elbevertiefung, Hannover.
15. November 2005: Besprechung mit W. REH, BUND-Verkehrsreferent zur Verkehrsentwicklung im Kontext der Seehäfen, Hannover.
1. März 2006: Besprechung mit H. RÖSCHEISEN, DNR-Geschäftsführer zum Thema Seehäfen, Hannover.
10. April 2006: Teilnahme an Besprechung in der Hamburger Umweltbehörde zum europäischen Schutzgebietssystem Natura 2000 im Bereich der Tideelbe.
4. Mai 2006: Besprechung im Niedersächsischen Wirtschaftsministerium, J. ERDMANN zum JadeWeserPort.
30. August 2006: Teilnahme am 5. Moderationsgespräch v. H. REINCKE zur gepl. Elbevertiefung in Hamburg: Vorträge von H. GOLLER /HHLA und B. LAYES / HPA.
6. Oktober 2006: Teilnahme an BUND-Besprechung in Hamburg zur gepl. Elbevertiefung.
7. November 2006: Teilnahme am Tideelbe-Symposium der HAMBURG POTZ AUTHORITY, Hamburg.
7. November 2006: Teilnahme am 6. Moderationsgespräch von H. REINCKE zur geplanten Elbevertiefung in Hamburg: Vortrag P. WOLF, deutscher Geschäftsführer der CMA/CGM-Reederei.
23. November 2006: Teilnahme an BUND / WWF-Besprechung mit Staatssekretär J. HENNERKES im Bundesverkehrsministerium Berlin zur gepl. Hafenkonzeption.
28. November 2006: Eigene Präsentation auf dem parlamentarischen Abend von BUND / WWF in Berlin zur Seehafenentwicklung.
8. Februar 2007: Teilnahme am Erörterungstermin zur gepl. Außen- und Unterweservertiefung in Bremerhaven.
8. März 2007: Besprechung v. BUND / WWF bei Rechtsanwalt R. NEBELSIECK in Hamburg zur gepl. Vertiefung von Unter- und Außenweser.
17. Juli 2007: Teilnahme an Seehafenbesprechung des BUND in Hamburg.
29. Juli 2007: Teilnahme an Barkassenfahrt des „Regionalen Bündnisses gegen Elbvertiefung“ im Bereich der Ostemündung zur Besichtigung von Schäden der letzten Elbevertiefung/en.
29. August 2007: Teilnahme an BUND / WWF-Besprechung mit Staatssekretär J. HENNERKES im Bundesverkehrsministerium am in Berlin zur gepl. Hafenkonzeption.
27. September 2007: Teilnahme an einem informellen Gespräch des BUND bei Oberbürgermeister A. STABBERT zur gepl. Elbevertiefung und der Hafenentwicklung von Cuxhaven .
27. September 2007: Teilnahme an einem inform. Gespräch des BUND mit Cuxport-Geschäftsführung am zur gepl. Elbevertiefung und zur Hafenentwicklung in Cuxhaven.

8. Januar 2008: Teilnahme an Podiumsdiskussion in Otterndorf geplanten Elbevertiefung mit Landtagsabgeordneten und –Kandidaten aus der Region (s. Otterndorfer Erklärung, www.wir-brauchen-keine-elbvertiefung.de).
24. Januar 2008: Informelles Gespräch mit Vertretern der GAL Hamburg zur geplanten Elbevertiefung in Hamburg.
19. Februar 2008: Besprechung mit BUND-Vorsitzenden H. WEIGER in Berlin zu Seehafenprojekten im Kontext von EU-Umweltrichtlinien.
27. Februar 2008: Besprechung mit C. v. HAAREN u. H. SCHARPF über ersten Entwurf der Dissertation zum Thema Nachhaltige Seehafenentwicklung. Universität Hannover.
5. Juni 2008: Informelles Gespräch mit F. MARTEN und Dr. B.-O. BORTH von der HHLA in Hamburg zur geplanten Elbevertiefung.
10. Juli 2008: Gespräch mit H. SCHARPF in Hannover über Dissertation zur Nachhaltigen Seehafenentwicklung.
21. Juli 2008. Teilnahme an informellem Fachgespräch von BUND / WWF mit Abteilungsleiter B. TÖRKEL und Referatsleiter A. WEHRMANN im Bundesverkehrsministerium in Berlin zur geplanten Seehafenkonzeption des Bundes.
4. September 2008 : Teilnahme an Fachgespräch von BUND / WWF mit Referatsleiter A. Wehrmann u. Referent Dr. J. Dirks vom Bundesverkehrsministerium, Hannover.
1. Dezember 2008: Besprechung mit C. v. Haaren u. Dr. H. Scharpf über Entwurfsfassung Dissertation zum Thema Nachhaltige Seehafenentwicklung, Garbsen.

Anhang 1: Entwicklung der hafenbezogenen Arbeitsplätze in Rotterdam
 (www.portofrotterdam.com, Einsicht 15. September 2008)

Port related employment Rotterdam-Rijnmond area



	2005	2004	2003	2002
Stevedores	5,441	5,741	6,558	6,524
Multipurpose	629	598	639	717
Labour Pool	785	881	1,000	1,000
Full container	2,494	2,703	3,364	3,246
Roll on/Roll off	294	293	284	354
Dry bulk (ore, coal, grain)	1,239	1,266	1,271	1,207
Transport	14,421	14,422	13,879	13,503
Navigation	2,775	2,759	2,480	2,446
Inland navigation	2,785	2,839	2,720	2,565
Others (pipe, rail, road)	8,881	8,824	8,679	8,492
Storage and distribution	2,559	2,634	2,701	2,751
Oil transshipment and storage	1,090	1,108	1,278	1,306
Warehousing	1,469	1,526	1,423	1,445
Intermediaries	7,784	7,671	8,133	8,094
Transport related services	5,817	5,204	5,807	6,001
Cargo control	1,029	1,053	999	933
Salvage/towage	1,167	1,020	1,566	1,627
Ship chandlers	1,047	998	1,011	1,040
Others (mooring, lashing, pilotage, bunkering)	2,574	2,133	2,231	2,401
Port industries	13,608	14,391	15,049	15,536
Oil refineries	3,815	3,611	3,648	3,436
Chemical industry	6,251	6,291	6,673	7,435
Food	1,490	1,533	1,523	1,401
Shipbuilding and repair	2,052	2,956	3,205	3,264
Public authorities	4,926	5,384	5,271	4,802
Port of Rotterdam	1,370	1,323	1,285	1,244
Customs	1,198	1,391	1,369	1,146
Others	2,358	2,670	2,617	2,412
Others	3,387	3,292	3,280	2,816
Total directly Port related employment	57,943	58,739	60,678	60,027

Unit: Number of employees

Source: Port of Rotterdam Authority / Marketing Information & Services

Anhang 2: Entscheidungsprozess zum Ausbau von Unter- und Außenelbe
- Chronologie der Ereignisse -

13. März 2001:

**Position des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V. zur Frage der
Notwendigkeit eines deutschen Tiefwasserhafens**

Notwendig ist hingegen, die seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen schnellstmöglich den Erfordernissen der modernen Seeschifffahrt anzupassen. Nur bei einer weiteren Vertiefung von Unter- und Außenelbe und Außenweser um etwa 1,5 m können die in den deutschen Seehäfen vorhandenen Kapazitäten optimal genutzt und damit das Containeraufkommen der nächsten Jahre bewältigt werden. Diese Maßnahme ist für die deutschen Seehäfen von existentieller Bedeutung und sollte daher – um Zeitverzögerungen zu vermeiden - außerhalb der laufenden Bundesverkehrswegeplanung erfolgen.

(Seite 5, letzter Absatz der Zusammenfassung)¹⁴⁵

Dieses Votum der Hamburger Hafenwirtschaft blieb nicht ungehört:

- **18.05.2001:** Aufträge zur Machbarkeit einer weiteren Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe an die BAW¹⁴⁶.
- **27.02. 2002:** Antrag des Hamburger Senats beim Bundesverkehrsminister auf eine weitere Fahrinnenanpassung an die Bedürfnisse (oder Erfordernisse ?) der Containerschifffahrt (und Massenschifffahrt ?) bis zum Hamburger Hafen.

27. Februar 2002: Unternehmensverband Hamburger Hafen e.V.:

„Senatsbeschluss zur weiteren Fahrinnenanpassung ist Zukunftssignal

Eine weitere Fahrinnenanpassung ist nicht nur aus volks- und außenwirtschaftlichen notwendig, sondern auch ökologisch vertretbar. Der technische und wissenschaftliche Fortschritt lässt heute Strombaumaßnahmen zu, die eine Vereinbarkeit von ökonomischen und ökologischen Interessen ermöglicht.“

Diese frühzeitige Bewertung der Hamburger Hafenwirtschaft, die gewünschte weitere Fahrinnenanpassung sei „ökologisch verträglich“¹⁴⁷, ist bemerkenswert weil sämtliche Gutachten zu dieser Frage, selbst die der Voruntersuchungen, erst wesentlich später vorgelegt wurden. (Das gilt auch für deren bereits behauptete, angebliche volkswirtschaftliche Notwendigkeit):

- Juli bis November 2003: Vorlage themenbezogener Fachgutachten der BAW zur Machbarkeit einer weiteren Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe.
- Januar 2004: Vorlage einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zum geplanten Fahrri-
nenausbau (???? Wortwahl ??) von Unter- und Außenelbe.
- 4. März 2004: Vorlage einer Umweltrisikoeinschätzung (URE) der BUNDESANSTALT
FÜR GEWÄSSERKUNDE (BfG) zur weiteren Fahrinnenanpassung von Unter- und Au-
ßenelbe.

¹⁴⁵ Eine weiter gehende Begründung findet sich im Jahresbericht 2001 des Unternehmensverband Hamburger Hafen e.V..

¹⁴⁶ Bundesanstalt für Wasserbau

¹⁴⁷ Auch der Weg zu dieser vermessenen, frühzeitigen Bewertung wurde für alle nachfolgenden Gutachter aufgezeigt und von allen Gutachtern der Vorhabensträger auftragsgemäß befolgt!

- 2004: Projektgruppe Voruntersuchung Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe¹⁴⁸: Vorlage einer Machbarkeitsstudie (Arbeitsfassung).

15.09.2004: Kabinettsbeschluss der BUNDESREGIERUNG:

„Die beiden Vorhaben Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe und Fahrrinnenanpassung der Außenweser werden für das weitere Planungsverfahren mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen und bei mit dem BMU festgestellten positiven Ergebnis den im BVBW 2003 enthaltenen Bundeswasserstraßen gleichgestellt. Die von den Ländern vorgebrachte Anforderungen, insbesondere die ökologischen Belange und die Deichsicherheit, werden im weiteren Planungsverfahren besonders berücksichtigt. Gleichzeitig können die Detailplanungen und Untersuchungen zu den Vorhaben zur Fahrrinnenanpassung der Außenweser und der Unter- und Außenelbe aufgenommen werden, die die Basis für die Planfeststellungsverfahren sind.“

Über die Rahmenbedingungen der ersten Punkte hört man später ebenso wenig etwas wie von dem im Text vorangestellten Beschluss der BUNDESREGUIERUNG zur Entwicklung einer „Seehafenkonzeption“ und deren „Abstimmung mit den Bundesländern“. – Eine Umsetzung ist bis heute nicht erfolgt, so dass die Voraussetzungen zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 immer noch nicht gegeben sind. – Dennoch wird das Projekt Elbevertiefung weiter vorangetrieben.

- 25. Mai 2005: Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (UVU) gemäß § 5 UVPG.
- 12.09.2006: Anträge auf Planfeststellung durch das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Hamburg für die Bundesstrecke bei der WASSER- UND SCHIFFFAHRTSDIREKTION (WSD) NORD (Planfeststellungsbehörde) und der HAMBURG PORT AUTHORITY¹⁴⁹ für die Hamburger Delegationsstrecke bei der HAMBURGER BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT (Planfeststellungsbehörde).
- Februar 2007: Vorlage der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und weiterer, umweltbezogener Unterlagen gemäß § 6 UVP-Gesetz.
- März 2007: Eröffnung der beiden parallel geführten Planfeststellungsverfahren
- 21. März – 21. April 2007: öffentliche Auslegung der Planfeststellungsanträge¹⁵⁰
- 4. Mai 2007: Ende der Einwendungsfrist für die Verfahrensbeteiligten
- 6. Oktober 2008: Neuauslegung von Planunterlagen

¹⁴⁸ Die Projektgruppe Voruntersuchung Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe wurde im Dezember 2002 gemeinsam von der WSD Nord und dem HH Amt für Strom- und Hafenanbau „beauftragt, den weiteren Fahrrinnenanbau planerisch vorzubereiten“ (WSV, WSA HH, BMV & HPA (2006/2007): Planfeststellungsunterlage B.1, S. 4). Mitglieder der Projektgruppe waren bzw. sind:

- drei Vertreter und eine Vertreterin der WSD-Nord,
- drei Vertreter des WSA Hamburg,
- je ein Vertreter der WSÄ Cuxhaven und Kiel sowie
- zwei Vertreter von Strom und Hafenanbau Hamburg (heute HPA)

¹⁴⁹ Als Nachfolgerin des (ehem.) Amtes für Strom- und Hafenanbau, Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit.

Anhang 3: Tatsächliche Tiefgänge der Containerschiffe auf der Unterelbe 2007 und Containerumschlag (FÖRDERKREIS „RETTET DIE ELBE“ 2008, www.rettet-die-elbe.de)

(Blau = tideunabhängig Rot = tideabhängig)

Max. Konstruktionstiefgang (Salzwasser) größer 12,00 Meter

Förderkreis Rettet die Elbe e.V., eigene Auswertung (Quelle: Hamburg Port Authority)

Schiffsname	Max. Kapazität TEU	Max. Konstruktionstiefgang (Salzwasser)	Hamburg An (Datum)	Tatsächlicher Tiefgang (m) HH/AN	Hamburg Ab (Datum)	Tatsächlicher Tiefgang (m) HH/AB	TEU gelöscht	TEU geladen
Nedlloyd Barentsz	5.618	14,000	01.01.2007	11,20	02.01.2007	10,30	0	916
OOCL Shenzhen	8.063	14,500	01.01.2007	13,10	04.01.2007	12,90	3.326	2.612
Hanjin Copenhagen	5.618	14,020	02.01.2007	12,90	03.01.2007	10,90	2.575	944
OOCL Qingdao	8.063	14,500	02.01.2007	13,80	05.01.2007	12,30	3.469	1.914
MSC Judith	8.034	14,500	03.01.2007	11,80	04.01.2007	12,30	1.209	1.613
Cosco Guangzhou	9.469	14,522	04.01.2007	12,90	06.01.2007	11,30	3.237	2.323
MOL Precision	6.350	14,021	04.01.2007	12,20	05.01.2007	12,40	1.686	1.239
Xin Shanghai	9.574	14,500	04.01.2007	12,40	06.01.2007	11,90	3.655	3.921
Ever Champion	8.073	14,500	04.01.2007	12,40	05.01.2007	11,20	2.731	1.796
Hanjin Madrid	5.752	14,020	04.01.2007	13,00	06.01.2007	12,00	2.773	1.379
YM Unity	8.208	14,500	04.01.2007	12,60	06.01.2007	11,30	2.711	1.245
NYK Lynk	6.178	14,000	04.01.2007	11,70	06.01.2007	12,70	1.877	2.942
CMA CGM Otello	8.488	14,500	04.01.2007	12,30	06.01.2007	11,30	2.062	1.885
Chaiten	5.527	14,000	05.01.2007	13,50	07.01.2007	12,10	2.113	1.245
CMA CGM Tosca	8.488	14,520	06.01.2007	13,90	07.01.2007	13,50	2.518	1.967
MOL Advantage	5.896	14,021	06.01.2007	12,60	08.01.2007	11,10	3.020	1.819
Mumbai Express	4.038	12,500	06.01.2007	11,00	07.01.2007	10,00	1.056	1.019
Wan Hai 505	4.252	12,520	06.01.2007	11,80	07.01.2007	11,30	1.002	762
COSCO Yantian	9.469	14,500	07.01.2007	13,70	09.01.2007	12,20	2.939	2.046
Ever Uranus	5.652	12,700	07.01.2007	12,20	08.01.2007	12,20	1.305	1.340
AL-Farahidi	3.802	12,521	07.01.2007	10,50	08.01.2007	11,20	561	683
Conti Singa	3.469	12,463	07.01.2007	9,70	08.01.2007	10,00	702	691
Colombo Express	8.749	14,610	07.01.2007	12,50	09.01.2007	12,60	3.173	2.283
CMA CGM Don Carlos	8.204	14,500	07.01.2007	12,70	09.01.2007	11,40	2.924	889
CMA CGM Galilee	2.824	12,000	08.01.2007	9,80	09.01.2007	8,10	1.431	739
Maersk Durban	5.060	13,500	08.01.2007	11,40	09.01.2007	10,80	1.282	827
MSC Heidi	8.401	14,500	09.01.2007	11,90	10.01.2007	12,40	1.185	1.553
Passat Spring	2.732	12,000	09.01.2007	8,40	10.01.2007	8,50	777	421
CMA CGM Balzac	6.627	14,000	09.01.2007	12,40	10.01.2007	10,80	1.795	948
Cosco Hamburg	5.618	14,030	09.01.2007	12,80	11.01.2007	10,90	2.824	1.524
MOL Paradise	6.350	14,021	09.01.2007	12,70	11.01.2007	12,60	1.630	1.298
NYK Apollo	6.492	14,035	10.01.2007	11,20	11.01.2007	11,60	2.087	2.251
CSAV Rio Loa	2.732	12,000	10.01.2007	10,20	11.01.2007	10,50	334	1.369
CMA CGM Norma	9.415	15,020	10.01.2007	13,60	13.01.2007	12,30	3.950	3.804
Pucon	6.539	14,000	10.01.2007	13,50	12.01.2007	12,50	2.718	1.696

Cap Roca	2.640	12,521	10.01.2007	10,40	12.01.2007	8,80	824	415
YM Utmost	8.208	14,500	11.01.2007	11,90	13.01.2007	11,00	2.564	2.191
Ital Contessa	8.073	14,500	11.01.2007	12,90	12.01.2007	11,90	2.523	1.155
Hanjin Chicago	5.752	14,020	11.01.2007	13,10	13.01.2007	12,60	2.887	1.924
CMA CGM Kingston	4.253	12,620	12.01.2007	10,30	12.01.2007	10,10	1.039	706
APL Cyprine	5.020	13,500	12.01.2007	12,70	13.01.2007	11,00	2.747	1.747
Ever Unity	5.652	12,700	13.01.2007	12,20	14.01.2007	11,80	1.356	1.269
NYK Vega	9.012	14,524	13.01.2007	13,50	15.01.2007	12,50	3.462	2.489
CSCL Hong Kong	5.551	14,020	13.01.2007	13,50	15.01.2007	11,90	2.419	1.318
NYK Antares	6.214	14,035	14.01.2007	11,20	15.01.2007	10,90	2.349	1.429
Kota Lahir	3.853	12,980	14.01.2007	12,00	15.01.2007	11,60	984	884
Gosport Maersk	4.338	13,520	15.01.2007	11,30	15.01.2007	11,60	950	728
Cosco Napoli	8.204	14,500	15.01.2007	13,10	17.01.2007	12,80	2.511	2.969
MSC Alyssa	4.315	13,000	15.01.2007	8,50	16.01.2007	9,00	1.305	1.399
CMA CGM Debussy	6.627	14,271	16.01.2007	13,60	17.01.2007	12,90	2.228	1.609
Hanjin Vienna	5.752	14,000	16.01.2007	12,80	17.01.2007	11,40	2.661	1.470
Hanjin Budapest	6.655	14,220	16.01.2007	13,40	18.01.2007	12,70	2.742	2.810
Palena	6.539	14,500	16.01.2007	13,60	18.01.2007	11,30	2.671	1.926
MSC Bilbao	8.238	14,500	16.01.2007	12,30	17.01.2007	12,60	1.261	1.478
MOL Priority	6.402	14,040	16.01.2007	12,40	17.01.2007	12,00	1.761	1.324
CMA CGM Tulip	2.824	12,000	16.01.2007	10,20	17.01.2007	10,60	504	736
Maersk Driscoll	4.839	13,650	17.01.2007	11,70	18.01.2007	11,20	1.852	1.523
OOCL Atlanta	8.063	14,500	17.01.2007	11,30	19.01.2007	11,10	3.033	1.731
SCI Mahima	2.686	13,000	18.01.2007	11,20	19.01.2007	11,00	633	677
Norasia Tegesos	2.890	12,500	18.01.2007	10,00	19.01.2007	10,00	336	1.383
CMA CGM Sambhar	4.043	12,515	18.01.2007	10,10	19.01.2007	9,80	768	785
Hanjin Brüssels	5.618	14,000	18.01.2007	12,60	20.01.2007	11,80	2.987	2.037
CMA CGM Bizet	6.627	14,270	18.01.2007	13,40	20.01.2007	13,50	2.031	1.595
Xin Los Angeles	9.572	15,030	18.01.2007	13,20	21.01.2007	12,10	3.579	4.169
Hatsu Crystal	8.073	14,500	18.01.2007	13,10	20.01.2007	12,50	2.623	1.633
APL lolite	4.918	13,500	18.01.2007	12,40	20.01.2007	10,40	2.819	1.512
YM Cosmos	5.512	14,000	18.01.2007	11,60	20.01.2007	11,50	1.589	1.565
NYK Artemis	6.492	14,035	19.01.2007	12,10	21.01.2007	12,30	2.198	2.558
Alianca Maua	5.560	12,500	19.01.2007	10,50	23.01.2007	10,50	2.142	1.843
Al-Mutanabbi	3.802	12,521	21.01.2007	11,20	22.01.2007	11,20	710	731
Henry Hudson Bridge	3.032	12,023	21.01.2007	9,90	22.01.2007	9,70	674	606
Cosco Hellas	9.469	14,500	21.01.2007	12,70	24.01.2007	12,70	2.576	2.858
CSCL Oceania	8.468	14,500	22.01.2007	13,30	23.01.2007	12,90	1.826	2.456
Wan Hai 503	4.252	12,500	22.01.2007	11,30	23.01.2007	11,50	891	895
Hyundai Singapore	6.763	14,500	22.01.2007	12,50	23.01.2007	12,60	2.195	2.501
James River Bridge	5.610	14,022	22.01.2007	12,50	23.01.2007	12,70	955	1.727
San Francisco Express	6.732	14,500	22.01.2007	13,10	24.01.2007	12,20	2.207	1.548
LT Lloydiana	2.758	12,220	23.01.2007	10,00	23.01.2007	10,50	396	721
Chacabuco	5.527	14,000	23.01.2007	13,60	25.01.2007	11,70	2.288	921
MSC Sarah	4.400	13,523	24.01.2007	10,30	25.01.2007	11,00	1.309	863
OOCL Europe	8.063	14,500	24.01.2007	13,40	26.01.2007	12,00	3.510	2.410
Kyoto Express	8.749	14,610	24.01.2007	11,80	25.01.2007	12,00	3.283	2.447
CMA CGM Carmen	8.533	14,500	24.01.2007	13,10	25.01.2007	12,40	2.456	1.587
CMA CGM Turkey	2.825	12,200	24.01.2007	9,50	25.01.2007	10,10	399	812
Maersk Donegal	4.839	13,650	24.01.2007	12,70	26.01.2007	10,80	2.253	1.379
Cosco Felixstowe	5.618	14,000	25.01.2007	12,90	26.01.2007	11,10	2.827	1.982
CMA CGM Medea	9.415	15,020	25.01.2007	13,50	27.01.2007	12,00	3.620	2.956

Bavaria Express	4.253	12,600	25.01.2007	9,70	26.01.2007	10,00	957	846
LT Cortesia	8.073	14,500	25.01.2007	12,70	26.01.2007	13,10	2.346	1.602
MOL Pace	6.350	14,000	26.01.2007	12,40	27.01.2007	12,30	1.684	1.754
OOCL Asia	8.063	14,500	26.01.2007	12,80	28.01.2007	12,50	3.141	2.056
Humber Bridge	9.040	14,035	27.01.2007	12,40	29.01.2007	11,50	2.951	2.449
CMA CGM Ravel	6.712	14,520	27.01.2007	13,20	28.01.2007	12,00	2.243	1.730
Hanjin Bremerhaven	6.655	14,222	27.01.2007	13,90	29.01.2007	13,80	2.561	2.023
Najran	3.802	12,500	27.01.2007	11,90	28.01.2007	12,00	657	853
Bangkok Express	6.732	14,521	27.01.2007	12,90	29.01.2007	11,00	2.829	1.492
CSCL Africa	8.468	14,500	27.01.2007	13,90	29.01.2007	13,40	2.495	1.043
Cosco Ningbo	9.469	14,522	28.01.2007	12,80	30.01.2007	12,20	3.030	3.690
CMA CGM Voltaire	6.456	14,500	29.01.2007	12,70	30.01.2007	11,50	2.112	1.379
Chuan He	5.618	14,000	29.01.2007	12,80	31.01.2007	12,00	3.416	1.719
Maersk Gateshead	4.318	13,500	30.01.2007	12,50	31.01.2007	12,10	1.267	987
Hyundai Tokyo	6.763	14,022	30.01.2007	12,60	31.01.2007	12,40	2.110	2.530
MSC Vittoria	8.034	14,500	30.01.2007	10,60	01.02.2007	12,90	919	2.942
Hanjin Geneva	5.752	14,000	30.01.2007	12,40	01.02.2007	11,30	2.475	1.910
MSC Olga	5.050	13,500	30.01.2007	10,60	01.02.2007	11,30	1.311	910
Anafi	2.280	12,006	30.01.2007	9,80	31.01.2007	9,70	753	575
Thuringia Express	4.253	12,600	01.02.2007	10,10	02.02.2007	10,00	1.214	1.078
Maersk Dolores	4.839	13,650	01.02.2007	11,60	02.02.2007	9,70	1.982	697
CMA CGM La Traviata	8.488	14,500	01.02.2007	13,80	03.02.2007	13,40	2.690	2.114
Ever Chivalry	8.073	14,500	01.02.2007	12,60	02.02.2007	12,20	2.379	1.509
Hanjin Helsinki	5.551	14,000	01.02.2007	12,40	03.02.2007	12,60	2.880	2.198
CSCL Pusan	9.572	14,500	02.02.2007	13,30	04.02.2007	12,60	3.611	3.584
MSC Bengal	8.204	14,500	02.02.2007	12,80	03.02.2007	12,60	1.996	611
Puelo	6.539	14,500	03.02.2007	13,30	05.02.2007	12,70	2.472	2.534
Al Noof	3.802	12,500	03.02.2007	11,70	04.02.2007	11,80	698	845
Los Angeles Express	6.732	14,521	03.02.2007	12,40	05.02.2007	12,30	2.378	1.580
Hanjin Washington	5.302	14,021	03.02.2007	12,90	05.02.2007	13,00	2.206	2.710
Wan Hai 506	4.252	12,520	03.02.2007	12,40	04.02.2007	12,10	940	806
Cosco China	8.204	14,500	04.02.2007	12,80	06.02.2007	12,60	2.696	2.272
Monte Cervantes	5.560	12,500	04.02.2007	11,20	06.02.2007	11,30	1.978	1.514
Savannah Express	8.401	14,500	05.02.2007	12,40	06.02.2007	12,20	3.769	2.653
Nedlloyd Hudson	5.618	14,000	05.02.2007	12,10	06.02.2007	12,40	1.505	2.100
APL Pearl	5.020	13,500	05.02.2007	13,70	07.02.2007	12,80	2.808	2.163
CMA CGM Aegean	2.825	12,200	05.02.2007	11,60	06.02.2007	11,80	533	683
CMA CGM Melbourne	2.732	12,000	06.02.2007	9,70	07.02.2007	8,50	860	502
Cosco Rotterdam	5.618	14,030	06.02.2007	12,40	08.02.2007	10,90	2.901	2.229
CMA CGM Verlaine	6.456	14,500	06.02.2007	12,60	07.02.2007	11,90	2.091	1.752
Hamburg Express	7.506	14,520	06.02.2007	12,70	08.02.2007	11,90	3.276	2.756
MSC Xian	8.204	14,500	07.02.2007	11,40	08.02.2007	12,00	1.393	1.473
Puelche	6.539	14,500	07.02.2007	13,00	08.02.2007	12,00	2.803	2.614
CMA CGM Fidelio	9.415	14,500	08.02.2007	13,30	10.02.2007	12,50	3.322	2.954
MOL Paramount	6.350	14,020	08.02.2007	12,70	09.02.2007	12,70	1.786	1.585
Hanjin Lisbon	5.752	14,020	08.02.2007	13,70	10.02.2007	13,20	2.423	1.894
CMA CGM Nilgai	4.253	12,620	08.02.2007	11,00	09.02.2007	10,50	957	926
Ever Conquest	8.073	14,500	08.02.2007	12,30	09.02.2007	11,60	2.288	1.923
Deira	3.802	12,521	08.02.2007	8,10	10.02.2007	5,00	0	0
YM Ultimate	8.208	14,500	09.02.2007	12,80	11.02.2007	12,10	2.839	2.172
MOL Solution	5.896	14,021	09.02.2007	12,50	10.02.2007	11,90	2.929	1.512
CMA CGM Don Giovanni	8.204	14,500	09.02.2007	13,30	12.02.2007	13,10	2.558	1.957

NYK Aphrodite	6.492	14,035	10.02.2007	12,60	11.02.2007	12,80	2.069	2.368
Norasia Balkans	3.091	12,150	10.02.2007	10,20	11.02.2007	10,60	288	1.179
CSCL Europe	8.468	14,500	10.02.2007	12,50	12.02.2007	12,50	2.183	2.117
NYK Sirius	6.148	14,032	11.02.2007	11,30	12.02.2007	10,30	2.535	1.332
Wan He	5.618	14,000	11.02.2007	13,30	13.02.2007	11,90	3.132	2.803
Hyundai Hongkong	6.763	14,022	11.02.2007	13,10	13.02.2007	12,70	2.176	2.094
Cosco Germany	8.204	14,500	11.02.2007	12,70	14.02.2007	12,40	2.708	3.021
Berlin Express	7.506	14,500	12.02.2007	14,10	14.02.2007	13,30	3.444	3.029
Maersk Dallas	5.043	12,750	12.02.2007	12,00	13.02.2007	12,50	1.512	1.775
Ever Ursula	5.652	12,700	12.02.2007	12,10	13.02.2007	11,90	1.301	1.298
CMA CGM Nabucco	8.488	14,500	13.02.2007	13,20	14.02.2007	12,10	2.860	1.647
MSC Benedetta	5.050	13,500	13.02.2007	10,70	14.02.2007	11,40	1.617	1.076
Pangal	6.539	14,500	13.02.2007	13,60	15.02.2007	12,80	2.575	2.196
Chicago Express	8.749	14,610	13.02.2007	13,00	15.02.2007	12,80	3.362	2.145
Cap Roca	2.640	12,521	14.02.2007	11,20	15.02.2007	10,20	963	978
MSC Silvana	8.401	14,500	14.02.2007	12,60	16.02.2007	12,70	1.700	1.911
MOL Promise	6.350	14,021	14.02.2007	12,40	16.02.2007	12,10	1.941	1.387
Hatsu Courage	8.073	14,500	15.02.2007	12,60	16.02.2007	11,90	2.568	1.582
OOCL Tokyo	8.063	14,500	15.02.2007	14,50	17.02.2007	13,20	3.330	1.893
CMA CGM Galilee	2.824	12,000	15.02.2007	11,10	16.02.2007	10,30	680	982
CSCL Le Havre	9.572	14,500	15.02.2007	12,60	17.02.2007	12,30	3.523	3.674
NYK Aquarius	6.492	14,035	15.02.2007	11,10	17.02.2007	12,30	1.958	2.759
Genoa Bridge	5.576	12,500	15.02.2007	12,30	17.02.2007	11,60	2.225	1.046
Cosco Vancouver	7.488	14,520	16.02.2007	13,60	18.02.2007	11,80	3.096	2.101
Mumbai Express	4.038	12,500	16.02.2007	10,30	17.02.2007	10,90	729	1.060
APL Agate	5.020	13,500	17.02.2007	12,50	18.02.2007	12,00	3.100	1.725
Deira	3.802	12,521	17.02.2007	12,30	18.02.2007	11,90	645	969
CSCL Shanghai	5.551	14,020	17.02.2007	11,90	18.02.2007	11,30	1.175	1.013
Hanjin Gothenburg	5.551	14,000	17.02.2007	13,00	19.02.2007	11,10	3.559	2.100
Ever Union	5.364	12,700	17.02.2007	11,80	18.02.2007	12,20	1.387	1.527
Wart Hai 501	4.252	12,500	18.02.2007	12,00	19.02.2007	11,70	1.070	842
NYK Andromeda	6.214	14,035	18.02.2007	11,70	19.02.2007	10,60	2.675	896
Cosco Beijing	9.469	14,500	18.02.2007	13,70	21.02.2007	12,70	3.080	3.451
CSCL Asia	8.468	14,500	18.02.2007	12,50	20.02.2007	11,70	2.938	2.715
YM Unison	8.208	14,520	18.02.2007	12,40	21.02.2007	11,50	2.965	3.155
Houston Express	8.401	14,500	19.02.2007	11,90	21.02.2007	12,40	3.121	2.375
CMA CGM Parsifal	8.204	14,500	20.02.2007	13,30	21.02.2007	12,40	2.511	1.396
CMA CGM Berlioz	6.627	14,271	20.02.2007	12,60	22.02.2007	12,70	1.783	1.810
SCI Vijay	2.668	12,018	20.02.2007	11,10	22.02.2007	10,50	895	759
MSC Rania	8.401	14,500	21.02.2007	12,60	22.02.2007	12,60	1.894	1.521
MOL Progress	6.402	14,042	21.02.2007	12,50	22.02.2007	12,70	1.755	1.718
CSCL America	8.468	14,500	21.02.2007	14,00	22.02.2007	12,50	2.863	898
LT Lloydiana	2.758	12,220	21.02.2007	8,80	23.02.2007	9,80	446	615
CMA CGM Rose	2.824	12,000	22.02.2007	10,80	23.02.2007	10,90	796	809
Petrohue	6.539	14,500	22.02.2007	13,20	24.02.2007	12,40	2.553	2.195
Hanjin Copenhagen	5.618	14,020	22.02.2007	12,90	24.02.2007	12,40	2.309	1.831
Ever Charming	8.073	14,500	22.02.2007	12,40	23.02.2007	12,00	2.480	1.420
Hanjin Port Kelang	6.655	14,200	22.02.2007	14,20	24.02.2007	13,20	3.179	2.315
NYK Lyra	6.178	14,022	22.02.2007	12,30	24.02.2007	12,90	1.858	2.365
MOL Advantage	5.896	14,021	23.02.2007	12,90	25.02.2007	12,20	3.105	2.028
CMA CGM Kingston	4.253	12,620	23.02.2007	11,00	24.02.2007	10,60	857	855
CMA CGM Rigoletto	9.415	15,000	23.02.2007	12,20	25.02.2007	12,00	3.168	3.546

Bunga Seroja Satu	7.943	14,500	23.02.2007	13,60	25.02.2007	12,80	3.163	2.588
Abu Dhabi	3.802	12,500	24.02.2007	12,30	24.02.2007	12,20	859	1.030
Hannover Bridge	9.040	14,035	24.02.2007	12,60	26.02.2007	12,00	2.937	1.883
Hong Kong Express	7.506	14,520	24.02.2007	12,30	26.02.2007	11,60	3.019	1.347
Lu He	5.618	14,000	24.02.2007	13,30	26.02.2007	11,80	3.419	2.383
Ever Useful	5.652	12,700	24.02.2007	11,70	25.02.2007	12,00	1.278	1.163
Kota Lagu	3.853	12,985	25.02.2007	12,20	26.02.2007	11,50	1.075	828
CSAV Rio Loa	2.732	12,000	25.02.2007	10,50	26.02.2007	10,80	319	428
Conti Singa	3.469	12,463	26.02.2007	11,20	27.02.2007	11,20	794	733
Nedlloyd Barentsz	5.618	14,000	26.02.2007	12,10	28.02.2007	12,10	1.799	1.516
Bunga Seroja Dua	7.943	14,500	26.02.2007	12,60	01.03.2007	12,50	2.984	3.018
MSC Tomoko	8.401	14,500	27.02.2007	12,20	01.03.2007	12,90	3.020	1.922
Cosco Hamburg	5.618	14,030	27.02.2007	12,70	01.03.2007	12,10	2.570	1.882
CMA CGM Baudelaire	6.627	14,000	27.02.2007	12,60	28.02.2007	12,30	2.359	2.067
CMA CGM Tulip	2.824	12,000	27.02.2007	12,00	28.02.2007	11,80	547	698
Shanghai Express	7.506	14,500	28.02.2007	14,40	02.03.2007	12,80	3.216	1.364
Xin Shanghai	9.574	14,500	28.02.2007	12,80	03.03.2007	12,10	3.113	3.800
Norasia Tegesos	2.890	12,500	28.02.2007	10,70	01.03.2007	11,70	372	376
Cosco Guangzhou	9.469	14,522	01.03.2007	13,50	03.03.2007	12,80	3.098	3.418
YM Unity	8.208	14,500	01.03.2007	12,30	02.03.2007	11,90	2.813	2.559
MOL Performance	6.402	14,042	01.03.2007	12,70	02.03.2007	12,70	1.887	1.436
NYK Leo	6.178	14,000	01.03.2007	12,00	03.03.2007	12,40	1.859	2.434
CMA CGM Sambhar	4.043	12,515	01.03.2007	10,80	02.03.2007	10,30	1.044	1.119
Ever Champion	8.073	14,500	01.03.2007	12,90	02.03.2007	12,60	2.623	2.097
APL Cyprine	5.020	13,500	02.03.2007	13,00	04.03.2007	12,00	2.833	1.951
CMA CGM Tosca	8.488	14,520	02.03.2007	13,50	05.03.2007	13,20	3.045	2.006
Hanjin Madrid	5.752	14,020	03.03.2007	13,20	05.03.2007	12,80	3.563	2.918
Wan Hai 505	4.252	12,520	03.03.2007	11,30	04.03.2007	11,10	1.100	1.018
Al-Sabahia	3.802	12,521	03.03.2007	12,00	04.03.2007	11,90	701	934
COSCO Yantian	9.469	14,500	04.03.2007	13,30	06.03.2007	12,90	2.939	3.538
Alianca Maua	5.560	12,500	05.03.2007	10,60	06.03.2007	10,90	1.904	1.652
Colombo Express	8.749	14,610	05.03.2007	12,20	07.03.2007	13,10	3.471	2.780
Maersk Durban	5.060	13,500	05.03.2007	11,20	06.03.2007	10,50	1.491	1.159
Chaiten	5.527	14,000	05.03.2007	13,50	07.03.2007	12,10	2.522	2.374
CMA CGM Don Carlos	8.204	14,500	06.03.2007	12,80	07.03.2007	12,20	3.076	1.519
Hanjin Vienna	5.752	14,000	06.03.2007	12,30	07.03.2007	12,00	2.345	1.970
OOCL Qingdao	8.063	14,500	06.03.2007	14,00	08.03.2007	13,10	3.432	2.601
CMA CGM Turkey	2.825	12,200	07.03.2007	10,20	08.03.2007	11,30	513	1.024
Ever Unicorn	5.652	12,700	07.03.2007	11,60	08.03.2007	11,60	1.523	1.711
MSC Alyssa	4.315	13,000	08.03.2007	10,60	09.03.2007	11,10	793	873
MSC Judith	8.034	14,500	08.03.2007	13,00	09.03.2007	13,00	2.489	1.697
Xin Pu Dong	5.668	14,000	08.03.2007	12,80	09.03.2007	12,00	1.366	428
Ital Contessa	8.073	14,500	08.03.2007	13,20	09.03.2007	12,70	2.749	1.604
APL Iolite	4.918	13,500	08.03.2007	12,50	09.03.2007	11,30	2.654	1.474
NYK Apollo	6.492	14,035	08.03.2007	11,70	10.03.2007	12,70	1.960	2.834
CMA CGM Norma	9.415	15,020	09.03.2007	12,00	10.03.2007	12,00	2.382	2.538
Hanjin Budapest	6.655	14,220	09.03.2007	13,70	11.03.2007	13,20	3.168	2.376
Bavaria Express	4.253	12,600	09.03.2007	10,40	11.03.2007	10,40	986	1.041
Kota Lahir	3.853	12,980	10.03.2007	12,60	11.03.2007	12,20	1.186	833
Asir	3.802	12,500	10.03.2007	10,20	11.03.2007	10,60	629	1.151
YM Utmost	8.208	14,500	10.03.2007	12,50	13.03.2007	11,60	3.088	2.882
OOCL Shenzhen	8.063	14,500	10.03.2007	12,40	11.03.2007	11,30	3.071	1.540

LT Usodimare	5.652	12,700	10.03.2007	13,40	11.03.2007	12,60	1.650	1.347
Pucon	6.539	14,000	10.03.2007	13,00	15.03.2007	12,50	2.616	2.471
MOL Paradise	6.350	14,021	11.03.2007	12,70	12.03.2007	12,60	1.693	2.097
Xin Hongkong	9.572	14,500	11.03.2007	13,20	14.03.2007	11,00	4.944	4.561
Hanjin Chicago	5.752	14,020	11.03.2007	13,20	13.03.2007	12,30	3.488	2.924
SCI Mahima	2.686	13,000	11.03.2007	10,00	12.03.2007	9,30	1.052	547
CMA CGM Bizet	6.627	14,270	11.03.2007	13,00	13.03.2007	12,00	2.881	2.116
Osaka Express	8.749	14,610	12.03.2007	12,60	14.03.2007	12,60	4.063	3.473
Henry Hudson Bridge	3.032	12,023	12.03.2007	11,00	13.03.2007	10,50	795	752
Gosport Maersk	4.338	13,520	12.03.2007	11,60	13.03.2007	10,20	1.446	761
Cosco Felixstowe	5.618	14,000	13.03.2007	12,60	15.03.2007	11,50	2.570	1.760
MSC Heidi	8.401	14,500	13.03.2007	11,50	15.03.2007	13,10	1.633	2.650
MSC Sarah	4.400	13,523	14.03.2007	11,70	15.03.2007	12,20	1.403	968
CMA CGM Balzac	6.627	14,000	14.03.2007	12,40	15.03.2007	11,30	2.898	1.578
Xin Los Angeles	9.572	15,030	14.03.2007	12,10	16.03.2007	10,80	2.559	3.410
Harbour Bridge	9.040	14,035	15.03.2007	11,40	17.03.2007	10,80	3.152	2.539
MOL Integrity	5.896	14,021	15.03.2007	12,70	17.03.2007	12,00	2.822	1.933
Carpathia	2.824	12,000	15.03.2007	10,30	16.03.2007	9,10	819	598
Cosco Napoli	8.204	14,500	15.03.2007	12,20	17.03.2007	12,20	2.711	2.762
Hatsu Crystal	8.073	14,500	15.03.2007	13,00	16.03.2007	12,50	2.634	2.079
Norasia Telamon	2.890	12,500	15.03.2007	10,30	16.03.2007	10,30	307	365
NYK Vega	9.012	14,524	15.03.2007	13,70	18.03.2007	13,10	3.740	3.701
CMA CGM Otello	8.488	14,500	16.03.2007	13,40	17.03.2007	13,00	2.866	2.073
Hanjin Brüssels	5.618	14,000	16.03.2007	12,80	18.03.2007	12,20	3.398	2.400
Al-Farahidi	3.802	12,521	16.03.2007	12,40	18.03.2007	12,30	818	1.034
Thuringia Express	4.253	12,600	17.03.2007	11,30	18.03.2007	10,30	1.560	883
Hanjin Tianjin	6.655	14,200	17.03.2007	13,60	20.03.2007	12,70	3.394	2.579
Wan Hai 503	4.252	12,500	17.03.2007	11,60	18.03.2007	11,20	1.005	1.069
NYK Artemis	6.492	14,035	17.03.2007	12,10	20.03.2007	13,30	2.184	3.072
CSCL Oceania	8.468	14,500	17.03.2007	13,40	19.03.2007	12,50	2.275	931
Monte Cervantes	5.560	12,500	18.03.2007	11,30	20.03.2007	10,80	1.828	2.113
Hyundai Singapore	6.763	14,500	18.03.2007	12,50	19.03.2007	12,40	2.348	2.327
Palena	6.539	14,500	19.03.2007	13,50	21.03.2007	12,50	2.576	2.403
CSCL Hong Kong	5.551	14,020	19.03.2007	11,50	20.03.2007	10,80	989	655
NYK Antares	6.214	14,035	19.03.2007	11,50	20.03.2007	11,20	2.126	1.495
Kyoto Express	8.749	14,610	20.03.2007	12,40	22.03.2007	12,40	3.651	2.632
MSC Olga	5.050	13,500	20.03.2007	12,50	21.03.2007	12,50	1.636	971
MSC Bilbao	8.238	14,500	20.03.2007	11,80	22.03.2007	13,00	1.264	1.975
Hanjin Geneva	5.752	14,000	20.03.2007	12,00	21.03.2007	11,80	2.233	1.609
CMA CGM Carmen	8.533	14,500	21.03.2007	14,00	22.03.2007	12,90	3.554	2.367
CMA CGM Aegean	2.825	12,200	21.03.2007	12,50	22.03.2007	12,50	733	969
NYK Libra	6.178	14,000	21.03.2007	12,10	23.03.2007	12,00	2.262	2.542
Cosco Hellas	9.469	14,500	21.03.2007	13,00	24.03.2007	12,40	3.168	3.013
CMA CGM Nilgai	4.253	12,620	22.03.2007	10,80	23.03.2007	10,40	1.173	796
Hanjin Bremerhaven	6.655	14,222	22.03.2007	13,40	23.03.2007	12,70	2.696	1.945
Ever Ulysses	5.652	12,700	22.03.2007	12,40	23.03.2007	12,00	1.478	1.425
OOCL Atlanta	8.063	14,500	22.03.2007	14,00	24.03.2007	13,00	3.366	2.543
CMA CGM Debussy	6.627	14,271	23.03.2007	13,30	24.03.2007	13,00	2.765	1.927
CMA CGM Medea	9.415	15,020	23.03.2007	13,60	26.03.2007	12,80	3.699	2.474
MOL Pace	6.350	14,000	23.03.2007	13,40	25.03.2007	12,70	2.182	1.293
Chuan He	5.618	14,000	23.03.2007	12,60	25.03.2007	12,00	2.611	1.707
CMA CGM Lavender	2.824	12,000	24.03.2007	7,20	24.03.2007	7,80	95	176

San Francisco Express	6.732	14,500	24.03.2007	12,20	26.03.2007	11,00	2.415	1.654
Kota Pelangi	2.682	12,500	24.03.2007	11,70	25.03.2007	11,70	749	801
Norasia Balkans	3.091	12,150	25.03.2007	10,20	26.03.2007	10,20	399	940
CSCS Africa	8.468	14,500	25.03.2007	13,90	27.03.2007	12,10	4.810	4.215
LT Cortesia	8.073	14,500	25.03.2007	11,50	26.03.2007	12,20	1.978	2.353
Hyundai Tokyo	6.763	14,022	25.03.2007	13,00	27.03.2007	12,90	2.255	2.315
Humber Bridge	9.040	14,035	25.03.2007	10,90	27.03.2007	10,90	2.193	3.690
LT Lloydiana	2.758	12,220	26.03.2007	10,40	27.03.2007	10,50	491	930
CMA CGM Ravel	6.712	14,520	26.03.2007	13,50	28.03.2007	12,30	2.504	1.627
MSC Vittoria	8.034	14,500	27.03.2007	12,10	28.03.2007	12,80	1.210	1.417
MSC Mara	5.050	13,500	27.03.2007	11,60	28.03.2007	11,70	1.549	881
Puelo	6.539	14,500	27.03.2007	14,00	29.03.2007	12,20	2.844	1.985
Cap Roca	2.640	12,521	27.03.2007	10,10	28.03.2007	10,80	924	1.202
MOL Precision	6.350	14,021	28.03.2007	12,30	29.03.2007	12,90	1.843	1.737
Cosco Ningbo	9.469	14,522	28.03.2007	13,30	30.03.2007	12,50	3.668	3.954
Hanjin Washington	5.302	14,021	29.03.2007	12,90	31.03.2007	12,50	2.302	2.314
Mumbai Express	4.038	12,500	29.03.2007	10,50	30.03.2007	9,80	1.004	882
MOL Solution	5.896	14,021	29.03.2007	12,70	31.03.2007	12,70	2.629	2.054
CMA CGM Galilee	2.824	12,000	29.03.2007	11,00	30.03.2007	11,90	347	635
CSCS Pusan	9.572	14,500	29.03.2007	13,30	31.03.2007	12,30	3.321	3.847
Ever Chivalry	8.073	14,500	30.03.2007	10,70	31.03.2007	12,10	2.008	2.090
OOCL Europe	8.063	14,500	30.03.2007	12,80	01.04.2007	12,70	2.968	2.606
Wan Hai 506	4.252	12,520	31.03.2007	12,00	01.04.2007	12,30	1.006	1.188
Bangkok Express	6.732	14,521	01.04.2007	12,70	02.04.2007	12,00	2.870	1.399
Northern Victory	2.908	12,500	01.04.2007	9,30	03.04.2007	8,30	1.344	1.126
Xin Fu Zhou	5.618	14,000	01.04.2007	12,30	02.04.2007	11,50	1.941	1.334
CMA CGM La Traviata	8.488	14,500	02.04.2007	13,90	03.04.2007	12,90	2.990	1.716
Cosco China	8.204	14,500	02.04.2007	12,90	04.04.2007	12,00	4.124	4.363
Nedlloyd Hudson	5.618	14,000	02.04.2007	11,70	03.04.2007	11,50	1.013	2.347
Al-Mutanabbi	3.802	12,521	02.04.2007	12,40	03.04.2007	12,90	867	1.254
CMA CGM Rose	2.824	12,000	03.04.2007	12,20	04.04.2007	12,20	748	842
CMA CGM Voltaire	6.456	14,500	03.04.2007	12,70	04.04.2007	12,70	1.960	1.843
OOCL Asia	8.063	14,500	03.04.2007	13,80	05.04.2007	13,20	2.979	3.061
Passat Spring	2.732	12,000	03.04.2007	10,90	04.04.2007	9,80	711	517
MOL Paramount	6.350	14,020	03.04.2007	11,50	05.04.2007	11,60	1.761	1.949
Ever Uranus	5.652	12,700	04.04.2007	12,20	05.04.2007	12,10	1.379	1.637
NYK Lynk	6.178	14,000	04.04.2007	12,70	06.04.2007	12,50	1.984	2.680
MSC Bengal	8.204	14,500	04.04.2007	12,80	05.04.2007	13,10	1.500	1.814
Hanjin Xiamen	6.655	14,200	04.04.2007	13,30	07.04.2007	12,70	2.623	2.694
CMA CGM Fidelio	9.415	14,500	05.04.2007	13,70	07.04.2007	12,80	3.314	3.210
Ever Conquest	8.073	14,500	05.04.2007	12,20	06.04.2007	12,00	2.176	2.551
CMA CGM Kingston	4.253	12,620	05.04.2007	10,00	06.04.2007	10,00	1.072	946
Cosco Tianjin	4.632	14,020	05.04.2007	12,00	07.04.2007	12,90	2.678	3.206
YM Ultimate	8.208	14,500	05.04.2007	12,50	07.04.2007	12,20	2.603	2.723
Ever Unific	5.652	12,700	05.04.2007	12,60	06.04.2007	12,30	1.275	1.328
APL Pearl	5.020	13,500	06.04.2007	12,50	07.04.2007	11,20	2.658	1.300
Puelche	6.539	14,500	06.04.2007	12,80	07.04.2007	11,90	2.571	1.330
Savannah Express	8.401	14,500	06.04.2007	12,40	08.04.2007	12,40	3.076	2.929
Najran	3.802	12,500	06.04.2007	11,00	07.04.2007	11,80	537	848
SCI Vijay	2.668	12,018	06.04.2007	10,80	07.04.2007	10,30	844	489
Wan He	5.618	14,000	08.04.2007	13,00	11.04.2007	12,40	2.826	2.923
Hyundai Hongkong	6.763	14,022	08.04.2007	12,70	10.04.2007	12,60	2.163	2.471

Los Angeles Express	6.732	14,521	08.04.2007	12,70	10.04.2007	12,60	2.645	1.711
CSCL Europe	8.468	14,500	08.04.2007	12,40	10.04.2007	12,00	2.040	2.433
Kota Lagu	3.853	12,985	08.04.2007	12,50	09.04.2007	12,00	996	756
Cosco Germany	8.204	14,500	08.04.2007	12,50	11.04.2007	12,30	2.449	3.026
CMA CGM Don Giovanni	8.204	14,500	08.04.2007	13,40	10.04.2007	13,00	3.015	1.547
Pangal	6.539	14,500	09.04.2007	13,10	11.04.2007	11,10	2.376	1.826
Maersk Dallas	5.043	12,750	09.04.2007	9,70	10.04.2007	8,50	1.186	998
CMA CGM Tulip	2.824	12,000	10.04.2007	12,00	11.04.2007	11,70	621	618
NYK Vesta	9.012	14,524	10.04.2007	13,80	12.04.2007	13,10	3.515	3.287
MSC Xian	8.204	14,500	10.04.2007	12,40	11.04.2007	12,20	1.388	1.233
CMA CGM Verlaine	6.456	14,500	10.04.2007	12,80	11.04.2007	12,10	2.266	1.797
MOL Promise	6.350	14,021	11.04.2007	12,50	12.04.2007	11,80	1.700	1.097
NYK Aphrodite	6.492	14,035	11.04.2007	12,20	13.04.2007	13,10	2.141	3.073
Hanjin Copenhagen	5.618	14,020	11.04.2007	12,40	12.04.2007	12,10	1.928	1.581
CSAV Rio Loa	2.732	12,000	11.04.2007	10,10	12.04.2007	10,80	394	673
CSCL Le Havre	9.572	14,500	11.04.2007	13,00	13.04.2007	11,80	2.627	3.027
YM Unison	8.208	14,520	12.04.2007	12,50	13.04.2007	12,00	2.682	1.803
Hatsu Courage	8.073	14,500	12.04.2007	12,20	13.04.2007	11,30	2.348	2.473
Norasia Tegesos	2.890	12,500	12.04.2007	10,70	13.04.2007	10,90	329	1.065
CMA CGM Sambhar	4.043	12,515	12.04.2007	9,60	13.04.2007	10,30	824	915
MOL Advantage	5.896	14,021	13.04.2007	12,80	14.04.2007	11,50	2.827	1.412
Chicago Express	8.749	14,610	13.04.2007	12,20	19.04.2007	12,20	5.138	4.597
Hanjin Paris	5.302	14,021	13.04.2007	13,30	14.04.2007	13,00	2.217	1.967
LT Unica	5.652	12,700	13.04.2007	11,80	15.04.2007	11,70	1.447	1.533
Al Noof	3.802	12,500	14.04.2007	12,10	15.04.2007	12,10	1.075	904
Wart Hai 501	4.252	12,500	14.04.2007	11,40	15.04.2007	10,60	980	910
CSCL Asia	8.468	14,500	14.04.2007	11,40	15.04.2007	11,20	2.136	1.348
Hamburg Express	7.506	14,520	14.04.2007	11,90	16.04.2007	10,80	3.125	1.487
Hanjin Helsinki	5.551	14,000	14.04.2007	12,90	16.04.2007	12,20	3.061	2.138
Alianca Maua	5.560	12,500	15.04.2007	11,70	17.04.2007	10,70	1.941	1.706
CMA CGM Turkey	2.825	12,200	15.04.2007	11,10	16.04.2007	9,90	610	503
Cosco Beijing	9.469	14,500	16.04.2007	11,80	18.04.2007	11,40	2.736	3.191
Berlin Express	7.506	14,500	16.04.2007	13,70	18.04.2007	12,60	3.003	2.712
CMA CGM Nabucco	8.488	14,500	17.04.2007	14,00	18.04.2007	13,00	3.127	2.506
Conti Singa	3.469	12,463	17.04.2007	9,70	18.04.2007	9,80	742	615
Petrohue	6.539	14,500	17.04.2007	13,20	19.04.2007	12,20	2.675	1.293
MOL Priority	6.402	14,040	18.04.2007	12,50	19.04.2007	12,30	1.818	1.558
Cosco Hamburg	5.618	14,030	18.04.2007	12,30	19.04.2007	11,90	2.084	1.059
MSC Silvana	8.401	14,500	18.04.2007	11,50	19.04.2007	10,70	1.621	1.217
Genoa Bridge	5.576	12,500	18.04.2007	12,10	19.04.2007	11,50	1.995	1.375
CMA CGM Rigoletto	9.415	15,000	18.04.2007	13,80	20.04.2007	12,30	3.330	3.808
Hanjin Port Kelang	6.655	14,200	19.04.2007	14,00	21.04.2007	13,20	2.878	2.274
NYK Aquarius	6.492	14,035	19.04.2007	11,20	20.04.2007	12,20	1.976	2.805
MSC Bremen	5.029	13,650	19.04.2007	9,00	20.04.2007	9,90	1.183	947
Ever Charming	8.073	14,500	19.04.2007	12,40	20.04.2007	12,10	2.440	2.374
Bavaria Express	4.253	12,600	19.04.2007	10,40	20.04.2007	10,20	895	818
Maersk Darwin	4.158	13,022	19.04.2007	0,00	20.04.2007	12,00	1.362	460
Lu He	5.618	14,000	20.04.2007	13,30	22.04.2007	11,80	3.277	2.249
APL Cyprine	5.020	13,500	21.04.2007	12,80	23.04.2007	12,00	2.766	1.643
Ital Universo	5.652	12,700	21.04.2007	13,20	22.04.2007	12,50	1.564	1.304
OOCL Tokyo	8.063	14,500	21.04.2007	11,80	22.04.2007	10,00	3.034	1.550
Kota Laju	3.853	12,600	21.04.2007	11,80	22.04.2007	11,30	897	910

CSCZ Zeebrugge	9.572	14,500	22.04.2007	12,50	24.04.2007	12,20	2.574	2.623
Houston Express	8.401	14,500	22.04.2007	11,80	24.04.2007	12,20	3.226	3.124
Hannover Bridge	9.040	14,035	22.04.2007	13,00	24.04.2007	12,50	2.836	2.517
CMA CGM Parsifal	8.204	14,500	23.04.2007	13,50	25.04.2007	12,60	2.800	2.127
Maersk Darwin	4.158	13,022	24.04.2007	8,90	24.04.2007	9,90	0	1.451
MSC Rania	8.401	14,500	24.04.2007	12,40	26.04.2007	12,40	2.419	2.624
Hanjin Vienna	5.752	14,000	24.04.2007	12,30	25.04.2007	11,70	2.285	1.380
Maersk Kuantan	6.188	14,500	24.04.2007	10,90	25.04.2007	9,90	1.436	1.107
NYK Venus	9.012	14,524	24.04.2007	13,90	26.04.2007	12,90	3.778	3.005
Chacabuco	5.527	14,000	24.04.2007	13,50	26.04.2007	13,00	2.297	1.941
MOL Performance	6.402	14,042	24.04.2007	12,20	26.04.2007	10,20	1.685	1.563
Cosco Guangzhou	9.469	14,522	25.04.2007	12,20	27.04.2007	11,50	3.007	2.441
LT Lloydiana	2.758	12,220	25.04.2007	10,40	26.04.2007	10,60	693	716
SCI Mahima	2.686	13,000	25.04.2007	11,50	27.04.2007	11,60	921	718
CMA CGM Berlioz	6.627	14,271	25.04.2007	13,80	27.04.2007	12,60	2.462	1.629
Xin Shanghai	9.574	14,500	26.04.2007	12,70	28.04.2007	12,50	3.146	3.996
YM Unity	8.208	14,500	26.04.2007	12,70	28.04.2007	12,10	2.583	2.878
Ever Champion	8.073	14,500	26.04.2007	13,00	28.04.2007	12,30	2.394	2.367
NYK Lyra	6.178	14,022	27.04.2007	12,00	28.04.2007	12,60	2.110	3.232
Henry Hudson Bridge	3.032	12,023	27.04.2007	10,70	28.04.2007	10,20	721	563
Norasia Telamon	2.890	12,500	27.04.2007	10,20	28.04.2007	11,20	415	641
Hanjin Gothenburg	5.551	14,000	27.04.2007	13,50	29.04.2007	13,00	2.380	1.893
Deira	3.802	12,521	27.04.2007	11,40	28.04.2007	12,20	454	995
Thuringia Express	4.253	12,600	28.04.2007	11,20	29.04.2007	10,40	1.612	1.024
APL Agate	5.020	13,500	28.04.2007	12,50	29.04.2007	12,50	2.812	1.701
Hanjin Madrid	5.752	14,020	28.04.2007	13,30	30.04.2007	12,90	3.233	1.841
Hong Kong Express	7.506	14,520	28.04.2007	12,20	30.04.2007	12,00	2.950	2.127
Monte Cervantes	5.560	12,500	28.04.2007	10,80	30.04.2007	10,30	1.462	1.550
CSCZ America	8.468	14,500	29.04.2007	12,60	30.04.2007	12,20	2.164	1.894
CMA CGM Tosca	8.488	14,520	29.04.2007	12,80	30.04.2007	12,60	2.866	1.674
Wan Hai 505	4.252	12,520	29.04.2007	11,80	30.04.2007	11,80	963	966
CMA CGM Melbourne	2.732	12,000	29.04.2007	11,10	02.05.2007	11,60	889	1.029
COSCO Yantian	9.469	14,500	30.04.2007	12,60	03.05.2007	11,70	3.230	3.305
MSC Sarah	4.400	13,523	30.04.2007	11,00	02.05.2007	11,20	1.278	715
CMA CGM Baudelaire	6.627	14,000	01.05.2007	12,30	03.05.2007	12,30	2.094	1.314
MOL Paradise	6.350	14,021	01.05.2007	12,70	03.05.2007	12,50	1.749	1.313
Chaiten	5.527	14,000	01.05.2007	13,80	03.05.2007	12,40	2.233	1.682
MSC Tomoko	8.401	14,500	02.05.2007	13,30	03.05.2007	13,00	2.294	1.617
NYK Apollo	6.492	14,035	02.05.2007	12,00	04.05.2007	12,30	1.943	2.599
CMA CGM Norma	9.415	15,020	02.05.2007	13,50	04.05.2007	11,90	3.157	3.229
CMA CGM Newton	2.846	12,000	03.05.2007	9,70	03.05.2007	7,10	1.395	0
Hanjin Budapest	6.655	14,220	03.05.2007	13,70	05.05.2007	12,80	2.889	2.037
CMA CGM Aegean	2.825	12,200	03.05.2007	10,80	04.05.2007	12,20	573	950
Cosco Rotterdam	5.618	14,030	03.05.2007	12,30	04.05.2007	11,50	2.306	1.498
CMA CGM Nilgai	4.253	12,620	03.05.2007	10,60	04.05.2007	9,80	1.352	635
YM Utmost	8.208	14,500	03.05.2007	12,50	05.05.2007	11,60	2.606	2.353
MOL Integrity	5.896	14,021	03.05.2007	12,70	04.05.2007	11,20	2.729	1.263
Bunga Seroja Dua	7.943	14,500	03.05.2007	13,10	05.05.2007	12,90	3.375	3.090
Ital Contessa	8.073	14,500	03.05.2007	12,80	05.05.2007	12,80	2.430	2.303
Colombo Express	8.749	14,610	04.05.2007	12,30	06.05.2007	12,60	3.531	2.699
Hanjin Chicago	5.752	14,020	05.05.2007	13,20	07.05.2007	11,40	3.344	2.133
Abu Dhabi	3.802	12,500	05.05.2007	12,40	06.05.2007	12,20	655	979

Xin Hongkong	9.572	14,500	05.05.2007	13,50	07.05.2007	12,00	3.597	2.484
Kota Lahir	3.853	12,980	06.05.2007	11,50	07.05.2007	11,10	1.041	825
Busan Express	6.732	14,500	06.05.2007	13,10	07.05.2007	11,50	2.569	1.093
Ever Ultra	5.364	12,730	06.05.2007	11,60	07.05.2007	11,40	1.333	1.643
CMA CGM Newton	2.846	12,000	06.05.2007	9,20	07.05.2007	8,90	2	237
Cosco Napoli	8.204	14,500	06.05.2007	11,30	08.05.2007	11,20	2.595	2.850
Maersk Saigon	8.401	14,500	07.05.2007	10,90	08.05.2007	9,20	2.154	2.323
Bunga Seroja Satu	7.943	14,500	07.05.2007	12,90	09.05.2007	11,60	3.538	2.444
Cap Roca	2.640	12,521	07.05.2007	9,60	09.05.2007	8,30	1.559	0
CMA CGM Don Carlos	8.204	14,500	07.05.2007	13,70	09.05.2007	13,40	2.654	2.002
Hanjin Geneva	5.752	14,000	08.05.2007	12,20	09.05.2007	11,50	2.282	1.664
MSC Olga	5.050	13,500	08.05.2007	11,70	09.05.2007	11,20	1.241	933
Osaka Express	8.749	14,610	08.05.2007	12,10	10.05.2007	11,90	3.470	2.231
Pucon	6.539	14,000	08.05.2007	12,80	10.05.2007	11,40	2.618	2.136
MSC Judith	8.034	14,500	08.05.2007	11,90	10.05.2007	8,60	3.310	1.763
CMA CGM Bizet	6.627	14,270	09.05.2007	13,20	10.05.2007	11,60	2.338	1.409
Xin Los Angeles	9.572	15,030	09.05.2007	13,20	11.05.2007	12,50	3.267	3.963
NYK Leo	6.178	14,000	09.05.2007	12,00	11.05.2007	12,40	2.014	2.696
Harbour Bridge	9.040	14,035	10.05.2007	12,50	11.05.2007	11,90	2.813	2.444
MOL Progress	6.402	14,042	10.05.2007	12,30	11.05.2007	12,50	1.625	1.623
Andaman Sea	3.029	12,001	10.05.2007	11,50	10.05.2007	11,50	836	751
Hatsu Crystal	8.073	14,500	10.05.2007	12,80	11.05.2007	12,50	2.164	2.013
APL lolite	4.918	13,500	11.05.2007	12,00	12.05.2007	11,30	2.346	1.628
Hanjin Tianjin	6.655	14,200	11.05.2007	13,80	13.05.2007	12,80	2.813	2.012
Mumbai Express	4.038	12,500	11.05.2007	11,30	12.05.2007	9,70	843	1.038
Al-Sabahia	3.802	12,521	12.05.2007	11,90	13.05.2007	12,30	646	962
CSCL Oceania	8.468	14,500	12.05.2007	12,70	14.05.2007	11,20	2.723	1.354
OOCL Shenzhen	8.063	14,500	12.05.2007	12,10	13.05.2007	11,80	3.201	1.728
Wan Hai 503	4.252	12,500	12.05.2007	12,00	13.05.2007	11,50	1.106	870
Hanjin Brüssels	5.618	14,000	13.05.2007	13,00	15.05.2007	12,10	3.373	2.510
Hyundai Singapore	6.763	14,500	13.05.2007	12,40	14.05.2007	12,30	2.451	2.579
Cap Roca	2.640	12,521	14.05.2007	9,30	15.05.2007	9,70	32	711
CMA CGM Otello	8.488	14,500	14.05.2007	13,70	15.05.2007	12,50	3.334	1.616
MSC Heidi	8.401	14,500	15.05.2007	13,00	17.05.2007	10,50	4.391	1.952
CMA CGM Rose	2.824	12,000	15.05.2007	11,80	16.05.2007	11,80	701	651
OOCL Qingdao	8.063	14,500	15.05.2007	13,70	17.05.2007	12,70	3.321	3.088
Cosco Felixstowe	5.618	14,000	15.05.2007	12,50	17.05.2007	11,40	2.299	1.802
MSC Mara	5.050	13,500	15.05.2007	12,10	16.05.2007	12,60	1.192	976
Palena	6.539	14,500	15.05.2007	12,60	17.05.2007	11,60	2.596	2.007
CMA CGM Balzac	6.627	14,000	16.05.2007	12,80	17.05.2007	11,90	2.425	1.612
NYK Artemis	6.492	14,035	16.05.2007	12,30	18.05.2007	12,50	1.983	2.620
CMA CGM Medea	9.415	15,020	16.05.2007	12,80	19.05.2007	12,40	3.432	5.320
Cosco Hellas	9.469	14,500	16.05.2007	12,00	18.05.2007	11,80	3.023	3.424
Hanjin Bremerhaven	6.655	14,222	17.05.2007	14,10	19.05.2007	13,00	2.904	2.200
LT Cortesia	8.073	14,500	17.05.2007	12,50	18.05.2007	11,80	2.372	2.227
Norasia Balkans	3.091	12,150	17.05.2007	10,60	18.05.2007	10,40	719	951
Northern Victory	2.908	12,500	17.05.2007	9,20	18.05.2007	8,80	369	291
MOL Pace	6.350	14,000	17.05.2007	12,00	18.05.2007	11,90	1.629	1.382
Kyoto Express	8.749	14,610	18.05.2007	12,40	19.05.2007	12,30	3.452	2.396
Humber Bridge	9.040	14,035	18.05.2007	12,70	20.05.2007	11,70	2.810	2.988
CMA CGM Kingston	4.253	12,620	18.05.2007	11,50	19.05.2007	11,00	1.099	900
MOL Solution	5.896	14,021	18.05.2007	12,90	20.05.2007	12,10	2.963	1.624

Asir	3.802	12,500	19.05.2007	11,90	20.05.2007	12,40	739	815
Chuan He	5.618	14,000	19.05.2007	13,00	21.05.2007	11,80	3.303	2.555
Xin Beijing	9.572	14,500	19.05.2007	13,50	21.05.2007	11,60	3.348	1.796
Ever Useful	5.652	12,700	19.05.2007	12,20	20.05.2007	12,30	1.292	1.696
Shanghai Express	7.506	14,500	19.05.2007	12,30	21.05.2007	11,00	2.980	1.267
Kota Latif	3.853	12,980	20.05.2007	12,40	20.05.2007	11,80	1.035	917
Hyundai Tokyo	6.763	14,022	20.05.2007	12,40	21.05.2007	12,40	2.390	2.992
NYK Vega	9.012	14,524	20.05.2007	12,10	22.05.2007	10,60	3.382	2.082
CMA CGM Carmen	8.533	14,500	21.05.2007	12,80	22.05.2007	12,00	2.658	1.297
MSC Bilbao	8.238	14,500	22.05.2007	10,20	23.05.2007	10,60	2.084	1.175
Puelo	6.539	14,500	22.05.2007	12,80	23.05.2007	11,50	2.706	1.765
MOL Precision	6.350	14,021	22.05.2007	12,30	23.05.2007	11,90	1.744	1.122
CMA CGM Debussy	6.627	14,271	22.05.2007	12,70	24.05.2007	12,00	2.242	1.364
SCI Vijay	2.668	12,018	22.05.2007	11,60	23.05.2007	9,90	927	600
Cosco Ningbo	9.469	14,522	22.05.2007	12,60	24.05.2007	11,90	2.973	3.500
MSC Benedetta	5.050	13,500	22.05.2007	10,70	24.05.2007	11,80	1.377	1.151
CMA CGM Tulip	2.824	12,000	23.05.2007	11,30	23.05.2007	11,20	497	500
NYK Libra	6.178	14,000	23.05.2007	11,90	25.05.2007	12,20	1.888	2.474
LT Lloydiana	2.758	12,220	23.05.2007	11,20	24.05.2007	11,00	657	795
OOCL Atlanta	8.063	14,500	23.05.2007	13,30	25.05.2007	12,60	3.130	2.658
CSCL Pusan	9.572	14,500	23.05.2007	12,60	26.05.2007	11,60	3.632	4.071
CMA CGM Sambhar	4.043	12,515	24.05.2007	10,70	25.05.2007	11,60	1.068	982
Humen Bridge	9.040	14,035	24.05.2007	12,80	25.05.2007	12,10	2.665	2.798
Ever Chivalry	8.073	14,500	24.05.2007	12,50	25.05.2007	12,00	2.502	1.837
Norasia Tegesos	2.890	12,500	24.05.2007	10,20	25.05.2007	10,30	408	706
Cosco Tianjin	4.632	14,020	24.05.2007	12,70	26.05.2007	11,70	2.447	1.521
NYK Galaxy	4.298	12,750	24.05.2007	11,40	26.05.2007	9,40	2.507	1.952
Al-Farahidi	3.802	12,521	25.05.2007	12,40	26.05.2007	12,30	647	825
Wan Hai 506	4.252	12,520	25.05.2007	12,60	26.05.2007	12,50	1.106	877
Hanjin Basel	5.752	14,020	25.05.2007	12,80	28.05.2007	11,70	3.454	1.607
APL Pearl	5.020	13,500	25.05.2007	13,20	27.05.2007	11,80	2.714	1.067
San Francisco Express	6.732	14,500	26.05.2007	12,30	29.05.2007	12,30	2.333	1.274
Alianca Maua	5.560	12,500	27.05.2007	11,60	29.05.2007	10,00	2.117	1.353
CMA CGM La Traviata	8.488	14,500	28.05.2007	12,90	29.05.2007	12,60	2.692	2.009
CMA CGM Turkey	2.825	12,200	28.05.2007	12,20	29.05.2007	11,90	583	653
CSCL Africa	8.468	14,500	28.05.2007	12,50	29.05.2007	11,40	2.428	1.637
Hanjin Washington	5.302	14,021	28.05.2007	13,50	30.05.2007	12,90	2.205	2.042
OOCL Europe	8.063	14,500	29.05.2007	12,80	30.05.2007	12,50	2.719	2.541
Hanjin Copenhagen	5.618	14,020	29.05.2007	12,20	30.05.2007	12,00	2.065	1.283
CMA CGM Ravel	6.712	14,520	29.05.2007	13,20	31.05.2007	12,30	2.185	1.864
MOL Paramount	6.350	14,020	29.05.2007	12,10	31.05.2007	11,90	1.827	1.271
MSC Vittoria	8.034	14,500	30.05.2007	11,40	31.05.2007	12,30	1.463	1.666
Tsingato Express	8.749	14,610	30.05.2007	13,10	01.06.2007	12,40	3.283	2.690
CMA CGM Fidelio	9.415	14,500	30.05.2007	13,30	01.06.2007	11,50	3.354	2.313
Cosco China	8.204	14,500	30.05.2007	11,60	01.06.2007	11,90	2.269	2.839
Puelche	6.539	14,500	31.05.2007	13,20	02.06.2007	11,30	2.723	1.698
YM Ultimate	8.208	14,500	31.05.2007	12,40	02.06.2007	11,80	2.246	2.139
Ever Unicorn	5.652	12,700	31.05.2007	12,70	01.06.2007	12,30	1.477	1.865
Hanjin Xiamen	6.655	14,200	31.05.2007	13,70	02.06.2007	12,80	2.699	2.165
CSAV Rio Loa	2.732	12,000	31.05.2007	10,30	01.06.2007	10,70	336	560
MOL Advantage	5.896	14,021	31.05.2007	12,80	02.06.2007	12,30	2.822	1.960
Ever Conquest	8.073	14,500	31.05.2007	12,90	02.06.2007	12,20	2.445	2.038

Bavaria Express	4.253	12,600	01.06.2007	11,50	02.06.2007	10,30	892	839
CSCL Europe	8.468	14,500	01.06.2007	12,70	03.06.2007	11,40	3.180	1.474
Conti Singa	3.469	12,463	02.06.2007	9,70	03.06.2007	10,40	760	1.076
Wan He	5.618	14,000	02.06.2007	13,40	04.06.2007	11,50	3.060	2.192
Savannah Express	8.401	14,500	03.06.2007	12,50	04.06.2007	11,40	3.056	2.100
Bangkok Express	6.732	14,521	03.06.2007	12,60	04.06.2007	12,00	2.112	1.259
Hyundai Hongkong	6.763	14,022	03.06.2007	12,40	05.06.2007	12,20	2.214	2.891
Norfolk Express	3.607	12,000	04.06.2007	9,10	04.06.2007	10,60	1	774
Cosco Germany	8.204	14,500	04.06.2007	11,90	05.06.2007	11,50	2.251	2.767
CMA CGM Don Giovanni	8.204	14,500	04.06.2007	14,10	05.06.2007	12,70	3.524	2.124
OOCL Asia	8.063	14,500	04.06.2007	13,00	06.06.2007	12,10	2.945	2.808
Kota Lagu	3.853	12,985	05.06.2007	12,20	06.06.2007	11,60	1.003	972
Carpathia	2.824	12,000	05.06.2007	9,10	06.06.2007	9,10	776	420
CMA CGM Voltaire	6.456	14,500	05.06.2007	11,80	06.06.2007	12,00	1.528	1.095
MSC Bremen	5.029	13,650	05.06.2007	11,70	06.06.2007	11,90	1.105	753
MOL Promise	6.350	14,021	06.06.2007	11,60	07.06.2007	12,00	1.817	1.603
Cosco Seattle	7.488	14,520	06.06.2007	12,80	07.06.2007	11,40	3.151	1.782
Pangal	6.539	14,500	06.06.2007	13,00	07.06.2007	12,10	2.720	2.320
NYK Aphrodite	6.492	14,035	06.06.2007	11,70	08.06.2007	12,40	2.024	2.574
Thuringia Express	4.253	12,600	07.06.2007	10,00	08.06.2007	10,00	957	860
YM Unison	8.208	14,520	07.06.2007	12,50	09.06.2007	12,00	2.529	2.515
NYK Virgo	8.100	14,524	07.06.2007	13,30	09.06.2007	12,30	3.384	2.839
Hanjin Paris	5.302	14,021	07.06.2007	13,30	09.06.2007	12,60	2.354	1.735
Hatsu Courage	8.073	14,500	07.06.2007	12,10	08.06.2007	12,00	2.299	1.833
CSCL Le Havre	9.572	14,500	07.06.2007	13,20	09.06.2007	12,00	3.314	4.034
Ever Superb	7.024	14,200	07.06.2007	13,00	09.06.2007	12,40	1.287	1.551
Hanjin Helsinki	5.551	14,000	08.06.2007	13,00	11.06.2007	11,80	3.063	2.166
Al-Mutanabbi	3.802	12,521	08.06.2007	11,80	10.06.2007	12,10	705	1.059
CMA CGM Dardanelles	2.682	12,500	09.06.2007	8,00	09.06.2007	8,60	0	432
APL Cyprine	5.020	13,500	09.06.2007	12,30	10.06.2007	12,00	2.626	1.634
Los Angeles Express	6.732	14,521	09.06.2007	12,70	10.06.2007	11,60	2.304	1.185
MSC Bengal	8.204	14,500	09.06.2007	11,20	11.06.2007	11,70	2.379	1.920
Wart Hai 501	4.252	12,500	10.06.2007	12,00	11.06.2007	10,50	1.043	1.074
CSCL Asia	8.468	14,500	10.06.2007	12,30	11.06.2007	11,80	2.642	2.515
Monte Cervantes	5.560	12,500	10.06.2007	11,20	12.06.2007	10,40	1.992	1.389
Cosco Beijing	9.469	14,500	10.06.2007	12,40	12.06.2007	12,00	2.740	3.134
NYK Vesta	9.012	14,524	11.06.2007	13,40	14.06.2007	12,70	3.708	3.234
Cap Roca	2.640	12,521	11.06.2007	10,40	13.06.2007	12,10	552	854
CMA CGM Verlainne	6.456	14,500	12.06.2007	13,30	13.06.2007	12,40	2.287	1.249
Hanjin Vienna	5.752	14,000	12.06.2007	12,20	14.06.2007	11,90	2.314	1.682
Petrohue	6.539	14,500	12.06.2007	13,00	14.06.2007	11,80	2.568	2.156
MOL Priority	6.402	14,040	12.06.2007	12,50	14.06.2007	12,50	1.731	1.617
CMA CGM Aegean	2.825	12,200	13.06.2007	12,00	14.06.2007	12,30	452	678
CMA CGM Rigoletto	9.415	15,000	13.06.2007	13,40	15.06.2007	12,50	3.278	3.783
MSC Bruxelles	9.178	15,000	13.06.2007	12,50	14.06.2007	12,10	1.653	1.540
Hanjin Port Kelang	6.655	14,200	14.06.2007	13,70	16.06.2007	13,70	2.843	2.169
Ever Charming	8.073	14,500	14.06.2007	12,60	15.06.2007	12,40	2.309	2.315
NYK Aquarius	6.492	14,035	14.06.2007	10,80	15.06.2007	12,00	1.901	2.432
CMA CGM Nilgai	4.253	12,620	14.06.2007	10,60	15.06.2007	10,60	1.053	977
Hatsu Shine	7.024	14,200	14.06.2007	13,40	16.06.2007	12,50	1.703	1.784
Norasia Telamon	2.890	12,500	14.06.2007	10,70	15.06.2007	11,80	458	600
APL Agate	5.020	13,500	14.06.2007	12,90	16.06.2007	12,10	2.647	1.654

Hannover Bridge	9.040	14,035	15.06.2007	12,80	16.06.2007	12,40	2.606	2.359
SCI Mahima	2.686	13,000	15.06.2007	11,40	16.06.2007	10,90	706	610
MSC Maria Pia	2.908	12,500	15.06.2007	8,80	16.06.2007	7,80	2.206	0
Najran	3.802	12,500	15.06.2007	11,40	16.06.2007	12,20	815	980
Lu He	5.618	14,000	15.06.2007	13,00	17.06.2007	11,40	3.432	2.028
Hamburg Express	7.506	14,520	16.06.2007	12,20	17.06.2007	11,90	2.767	1.462
Henry Hudson Bridge	3.032	12,023	16.06.2007	10,30	17.06.2007	9,90	730	723
CSCZ Zeebrugge	9.572	14,500	16.06.2007	13,10	18.06.2007	11,70	3.568	2.568
Chicago Express	8.749	14,610	17.06.2007	12,00	19.06.2007	12,10	3.130	2.824
Kota Laju	3.853	12,600	18.06.2007	12,30	19.06.2007	11,80	1.039	1.023
CMA CGM Nabucco	8.488	14,500	18.06.2007	12,20	19.06.2007	12,10	3.134	1.945
Cosco Yokohama	7.488	14,500	19.06.2007	12,40	20.06.2007	11,10	3.150	2.277
MSC Sarah	4.400	13,523	19.06.2007	11,90	20.06.2007	13,10	548	935
MOL Performance	6.402	14,042	20.06.2007	11,70	21.06.2007	11,90	1.685	1.552
MSC Xian	8.204	14,500	20.06.2007	12,30	21.06.2007	12,10	1.939	1.218
Berlin Express	7.506	14,500	20.06.2007	14,40	22.06.2007	13,30	3.365	2.567
LT Lloydiana	2.758	12,220	20.06.2007	9,70	21.06.2007	9,80	495	735
Cosco Guangzhou	9.469	14,522	20.06.2007	12,10	22.06.2007	12,10	2.603	3.108
Xin Shanghai	9.574	14,500	20.06.2007	13,00	23.06.2007	12,20	2.980	3.296
CMA CGM Berlioz	6.627	14,271	20.06.2007	12,70	22.06.2007	12,30	2.773	2.077
YM Unity	8.208	14,500	21.06.2007	12,60	23.06.2007	12,50	2.450	2.447
Hanjin Gothenburg	5.551	14,000	21.06.2007	13,70	22.06.2007	12,80	2.394	1.643
Ever Champion	8.073	14,500	21.06.2007	12,60	22.06.2007	11,90	2.258	2.096
NYK Lyra	6.178	14,022	21.06.2007	12,10	23.06.2007	12,70	1.883	2.450
Mumbai Express	4.038	12,500	22.06.2007	9,90	23.06.2007	10,00	808	924
MOL Integrity	5.896	14,021	22.06.2007	13,30	23.06.2007	12,10	3.000	1.543
Chacabuco	5.527	14,000	22.06.2007	13,80	24.06.2007	12,90	2.281	2.129
Houston Express	8.401	14,500	22.06.2007	11,50	24.06.2007	11,60	2.943	2.393
Hanjin Madrid	5.752	14,020	22.06.2007	13,00	25.06.2007	11,60	3.314	2.255
CSCZ America	8.468	14,500	22.06.2007	12,30	24.06.2007	11,40	3.113	2.359
Ever Steady	7.024	14,200	22.06.2007	12,70	24.06.2007	11,60	1.665	2.568
Wan Hai 505	4.252	12,520	23.06.2007	12,50	24.06.2007	12,00	1.111	987
CMA CGM Lavender	2.824	12,000	23.06.2007	9,80	24.06.2007	9,20	309	296
Al Noof	3.802	12,500	23.06.2007	12,00	24.06.2007	12,10	939	867
OOCL Tokyo	8.063	14,500	24.06.2007	12,70	25.06.2007	12,10	2.990	1.510
COSCO Yantian	9.469	14,500	24.06.2007	12,20	27.06.2007	11,40	2.785	3.567
CMA CGM Rose	2.824	12,000	25.06.2007	11,80	25.06.2007	11,60	621	616
CMA CGM Parsifal	8.204	14,500	25.06.2007	12,80	27.06.2007	12,10	3.242	1.707
Passat Spring	2.732	12,000	26.06.2007	11,30	27.06.2007	10,40	840	455
MSC Olga	5.050	13,500	26.06.2007	10,20	26.06.2007	10,80	832	828
Hanjin Geneva	5.752	14,000	26.06.2007	12,20	28.06.2007	11,10	2.456	1.277
Chaiten	5.527	14,000	26.06.2007	12,90	28.06.2007	12,20	2.428	1.827
NYK Apollo	6.492	14,035	27.06.2007	11,90	29.06.2007	12,10	1.741	2.424
YM Utmost	8.208	14,500	27.06.2007	12,40	29.06.2007	12,20	0	2.676
CMA CGM Baudelaire	6.627	14,000	27.06.2007	12,70	29.06.2007	11,90	2.344	1.529
CMA CGM Norma	9.415	15,020	28.06.2007	13,60	29.06.2007	12,50	3.151	3.265
MOL Paradise	6.350	14,021	28.06.2007	12,60	29.06.2007	12,60	1.700	1.845
Andaman Sea	3.029	12,001	28.06.2007	10,50	29.06.2007	10,20	898	971
CMA CGM Kingston	4.253	12,620	28.06.2007	11,00	29.06.2007	9,90	1.211	963
Ital Contessa	8.073	14,500	28.06.2007	13,00	30.06.2007	12,40	2.253	1.980
Norasia Balkans	3.091	12,150	28.06.2007	11,20	29.06.2007	11,30	613	655
Hanjin Budapest	6.655	14,220	29.06.2007	13,60	30.06.2007	12,90	2.968	2.097

Hatsu Smart	7.024	14,200	29.06.2007	13,50	30.06.2007	12,70	1.617	1.757
NYK Venus	9.012	14,524	29.06.2007	14,00	01.07.2007	12,80	3.951	2.848
APL Iolite	4.918	13,500	29.06.2007	12,00	01.07.2007	10,70	2.773	1.716
Xin Hongkong	9.572	14,500	30.06.2007	12,70	02.07.2007	12,00	3.549	2.890
Hanjin Chicago	5.752	14,020	30.06.2007	12,80	02.07.2007	11,70	3.391	2.171
Cosco Napoli	8.204	14,500	01.07.2007	12,70	03.07.2007	11,60	3.199	3.073
Hong Kong Express	7.506	14,520	01.07.2007	12,90	03.07.2007	11,40	2.799	1.707
Northern Victory	2.908	12,500	01.07.2007	10,00	03.07.2007	9,00	2.034	557
Maersk Seville	8.466	14,500	02.07.2007	9,70	03.07.2007	9,60	3.106	1.692
CMA CGM Tulip	2.824	12,000	03.07.2007	11,40	03.07.2007	11,40	637	537
Colombo Express	8.749	14,610	03.07.2007	12,60	04.07.2007	12,30	3.353	2.446
Cosco Vancouver	7.488	14,520	03.07.2007	12,70	05.07.2007	10,90	3.249	2.154
MSC Joanna	9.178	15,000	03.07.2007	11,80	05.07.2007	11,80	2.963	1.709
Pucon	6.539	14,000	03.07.2007	12,80	05.07.2007	11,60	3.015	2.175
Kota Lahir	3.853	12,980	03.07.2007	12,20	05.07.2007	11,90	1.106	1.177
MSC Mara	5.050	13,500	03.07.2007	11,80	04.07.2007	12,50	897	877
CMA CGM Tosca	8.488	14,520	04.07.2007	13,40	05.07.2007	12,10	3.403	1.986
Hanjin Tianjin	6.655	14,200	04.07.2007	13,40	07.07.2007	12,40	2.908	2.193
MOL Progress	6.402	14,042	04.07.2007	12,60	06.07.2007	12,60	1.835	1.879
Harbour Bridge	9.040	14,035	04.07.2007	12,40	06.07.2007	12,30	2.332	2.641
NYK Leo	6.178	14,000	05.07.2007	12,00	06.07.2007	12,40	1.889	2.143
Hatsu Crystal	8.073	14,500	05.07.2007	12,30	06.07.2007	11,80	2.339	1.739
Xin Los Angeles	9.572	15,030	05.07.2007	13,00	07.07.2007	12,40	3.029	3.518
MOL Solution	5.896	14,021	05.07.2007	13,20	07.07.2007	12,80	2.971	1.841
CMA CGM Bizet	6.627	14,270	06.07.2007	13,30	07.07.2007	12,80	2.608	1.565
Bunga Seroja Dua	7.943	14,500	06.07.2007	13,70	09.07.2007	12,30	4.524	4.709
Norasia Tegesos	2.890	12,500	06.07.2007	11,70	07.07.2007	12,30	491	614
Hanjin Brüssels	5.618	14,000	06.07.2007	12,90	09.07.2007	12,10	3.277	2.439
Deira	3.802	12,521	07.07.2007	11,50	08.07.2007	12,00	750	1.126
CMA CGM Sambhar	4.043	12,515	07.07.2007	11,30	08.07.2007	11,10	1.300	1.121
OOCL Southampton	8.063	14,500	07.07.2007	12,80	09.07.2007	12,60	2.877	2.185
CSCL Oceania	8.468	14,500	08.07.2007	12,80	09.07.2007	12,40	3.180	2.236
Hatsu Smile	7.869	14,200	08.07.2007	12,40	09.07.2007	11,70	1.572	1.679
Alianca Maua	5.560	12,500	08.07.2007	11,30	10.07.2007	10,30	1.615	1.467
Wan Hai 503	4.252	12,500	08.07.2007	12,00	09.07.2007	11,50	1.165	966
Cosco Hellas	9.469	14,500	08.07.2007	12,10	11.07.2007	10,80	3.582	3.105
Maersk Kalmar	6.930	14,035	09.07.2007	10,60	10.07.2007	9,00	2.519	1.109
Hyundai Singapore	6.763	14,500	09.07.2007	12,40	11.07.2007	12,50	2.320	3.154
Osaka Express	8.749	14,610	09.07.2007	12,50	11.07.2007	12,00	3.342	2.789
CMA CGM Don Carlos	8.204	14,500	09.07.2007	13,50	11.07.2007	12,20	3.799	1.881
MSC Benedetta	5.050	13,500	10.07.2007	11,70	11.07.2007	11,70	1.131	812
MSC Lisbon	9.178	15,000	10.07.2007	12,50	11.07.2007	12,20	1.899	1.386
Cosco Long Beach	7.488	14,520	11.07.2007	12,50	12.07.2007	10,50	2.982	2.120
Bunga Seroja Satu	7.943	14,500	11.07.2007	13,10	13.07.2007	12,30	3.440	2.787
Palena	6.539	14,500	11.07.2007	12,80	12.07.2007	11,90	2.811	1.357
Cap Roca	2.640	12,521	11.07.2007	11,00	13.07.2007	11,20	487	833
MOL Pace	6.350	14,000	11.07.2007	12,30	13.07.2007	12,30	1.801	1.874
Humber Bridge	9.040	14,035	11.07.2007	12,60	14.07.2007	12,50	2.311	2.726
CMA CGM Balzac	6.627	14,000	11.07.2007	12,80	12.07.2007	12,30	2.625	1.225
Hanjin Bremerhaven	6.655	14,222	11.07.2007	13,90	14.07.2007	12,80	2.898	1.997
CMA CGM Medea	9.415	15,020	12.07.2007	13,20	14.07.2007	12,60	2.805	3.669
CMA CGM Turkey	2.825	12,200	12.07.2007	13,10	14.07.2007	12,60	961	829

Hatsu Ethic	6.332	13,500	12.07.2007	11,70	13.07.2007	11,70	1.583	1.584
NYK Artemis	6.492	14,035	12.07.2007	11,50	14.07.2007	12,10	2.055	2.515
LT Cortesia	8.073	14,500	12.07.2007	12,70	14.07.2007	12,30	2.263	1.771
APL Pearl	5.020	13,500	13.07.2007	12,60	14.07.2007	12,30	2.923	1.606
CSAV Rio Loa	2.732	12,000	13.07.2007	11,10	14.07.2007	10,80	486	511
Bavaria Express	4.253	12,600	13.07.2007	9,90	14.07.2007	10,30	904	962
Chuan He	5.618	14,000	14.07.2007	12,70	15.07.2007	10,80	3.330	2.452
Xin Beijing	9.572	14,500	14.07.2007	13,20	16.07.2007	11,60	3.680	2.528
CMA CGM Melbourne	2.732	12,000	14.07.2007	9,00	15.07.2007	9,00	333	428
OOCL Shenzhen	8.063	14,500	15.07.2007	12,90	16.07.2007	11,50	3.006	1.219
Abu Dhabi	3.802	12,500	15.07.2007	12,10	16.07.2007	12,60	646	1.051
Cosco Ningbo	9.469	14,522	15.07.2007	12,60	17.07.2007	11,80	3.420	3.489
Hyundai Tokyo	6.763	14,022	15.07.2007	12,60	17.07.2007	12,50	2.335	2.995
CMA CGM Otello	8.488	14,500	16.07.2007	13,30	17.07.2007	12,10	3.689	2.005
NYK Vega	9.012	14,524	16.07.2007	12,70	18.07.2007	12,40	3.815	2.811
MSC Rania	8.401	14,500	16.07.2007	11,60	17.07.2007	11,20	2.133	1.292
Kota Latif	3.853	12,980	17.07.2007	12,30	18.07.2007	11,80	1.242	1.046
Hanjin Copenhagen	5.618	14,020	17.07.2007	12,20	18.07.2007	11,60	2.453	1.188
Norfolk Express	3.607	12,000	17.07.2007	11,80	18.07.2007	11,40	793	602
Puelo	6.539	14,500	17.07.2007	12,60	19.07.2007	11,70	2.712	2.175
MOL Precision	6.350	14,021	18.07.2007	12,60	19.07.2007	12,70	1.882	1.490
CSC L Pusan	9.572	14,500	18.07.2007	12,70	20.07.2007	12,00	3.043	3.644
CMA CGM Debussy	6.627	14,271	18.07.2007	13,50	20.07.2007	12,60	2.470	1.386
Humen Bridge	9.040	14,035	19.07.2007	12,80	20.07.2007	12,30	2.320	2.269
OOCL Qingdao	8.063	14,500	19.07.2007	13,50	23.07.2007	12,20	4.401	4.809
MOL Advantage	5.896	14,021	19.07.2007	12,40	21.07.2007	11,90	2.850	2.099
Ever Chivalry	8.073	14,500	19.07.2007	12,60	20.07.2007	11,50	2.269	1.887
LT Lloydiana	2.758	12,220	20.07.2007	9,30	20.07.2007	9,30	258	571
Thuringia Express	4.253	12,600	20.07.2007	10,10	21.07.2007	10,30	943	1.011
Hanjin Basel	5.752	14,020	20.07.2007	12,90	22.07.2007	11,50	3.245	1.861
NYK Libra	6.178	14,000	20.07.2007	12,00	21.07.2007	12,30	1.881	2.210
Al-Sabahia	3.802	12,521	20.07.2007	11,60	21.07.2007	12,00	696	1.099
Ever Summit	7.024	14,200	21.07.2007	14,20	22.07.2007	13,60	1.655	1.382
CSC L Africa	8.468	14,500	21.07.2007	12,40	23.07.2007	11,60	3.466	2.840
Wan Hai 506	4.252	12,520	21.07.2007	12,00	22.07.2007	11,90	1.199	1.102
Anafi	2.280	12,006	22.07.2007	9,40	23.07.2007	9,80	376	570
Shanghai Express	7.506	14,500	22.07.2007	12,70	23.07.2007	12,40	2.790	1.986
Cosco China	8.204	14,500	22.07.2007	12,30	24.07.2007	11,60	2.970	2.952
Monte Cervantes	5.560	12,500	22.07.2007	11,40	24.07.2007	10,70	2.014	1.203
MSC Tomoko	8.401	14,500	23.07.2007	11,10	25.07.2007	11,50	2.136	1.418
CMA CGM Carmen	8.533	14,500	23.07.2007	13,30	25.07.2007	12,20	3.392	1.736
Hanjin Washington	5.302	14,021	24.07.2007	13,50	26.07.2007	12,90	2.671	2.644
CMA CGM Aegean	2.825	12,200	24.07.2007	12,20	25.07.2007	12,50	646	737
Puelche	6.539	14,500	24.07.2007	12,60	26.07.2007	11,50	2.525	2.292
MOL Paramount	6.350	14,020	24.07.2007	12,00	25.07.2007	12,30	1.874	1.616
MSC Bremen	5.029	13,650	24.07.2007	11,50	25.07.2007	11,60	841	991
OOCL Atlanta	8.063	14,500	25.07.2007	13,80	28.07.2007	12,50	4.636	4.655
Xin Fu Zhou	5.618	14,000	25.07.2007	14,10	27.07.2007	10,00	4.278	506
Cosco Seattle	7.488	14,520	25.07.2007	12,80	27.07.2007	11,60	3.357	2.298
YM Ultimate	8.208	14,500	26.07.2007	13,00	27.07.2007	12,70	2.541	2.186
CMA CGM Ravel	6.712	14,520	26.07.2007	13,40	28.07.2007	12,40	2.770	1.613
Ever Conquest	8.073	14,500	26.07.2007	12,50	28.07.2007	11,80	2.443	2.036

Hanjin Xiamen	6.655	14,200	26.07.2007	13,70	28.07.2007	12,70	3.025	1.865
CMA CGM Nilgai	4.253	12,620	26.07.2007	10,50	28.07.2007	10,40	1.169	894
Kyoto Express	8.749	14,610	27.07.2007	13,00	30.07.2007	13,00	4.611	4.563
CMA CGM Fidelio	9.415	14,500	27.07.2007	12,50	29.07.2007	12,50	2.859	4.032
Cosco Shenzhen	7.488	14,500	28.07.2007	12,70	31.07.2007	10,50	4.337	3.234
Asir	3.802	12,500	28.07.2007	11,90	29.07.2007	12,50	950	1.201
Cosco Germany	8.204	14,500	29.07.2007	12,40	31.07.2007	11,70	3.082	3.128
APL Cyprine	5.020	13,500	29.07.2007	12,80	30.07.2007	12,70	2.902	1.378
Savannah Express	8.401	14,500	30.07.2007	12,10	31.07.2007	11,00	3.095	2.175
CSCL Europe	8.468	14,500	30.07.2007	12,40	01.08.2007	11,40	3.153	3.930
Norasia Telamon	2.890	12,500	30.07.2007	8,40	31.07.2007	8,10	479	0
Hyundai Hongkong	6.763	14,022	31.07.2007	12,50	02.08.2007	12,50	2.299	2.700
OOCL Europe	8.063	14,500	31.07.2007	13,20	02.08.2007	12,50	3.007	2.402
Ever Superb	7.024	14,200	31.07.2007	13,60	01.08.2007	12,50	1.820	960
CMA CGM La Traviata	8.488	14,500	31.07.2007	13,50	02.08.2007	12,30	3.449	2.456
Maersk Sofia	8.466	14,500	31.07.2007	10,20	02.08.2007	9,60	2.729	1.945
Hanjin Vienna	5.752	14,000	31.07.2007	12,00	02.08.2007	11,40	2.581	1.089
MSC Heidi	8.401	14,500	01.08.2007	11,60	03.08.2007	11,90	2.158	1.937
Pangal	6.539	14,500	01.08.2007	13,30	04.08.2007	11,80	2.715	2.382
Kota Lagu	3.853	12,985	01.08.2007	12,30	02.08.2007	11,80	1.215	1.132
Sky Venus	2.515	12,026	02.08.2007	11,00	03.08.2007	10,70	747	776
MOL Promise	6.350	14,021	02.08.2007	12,10	03.08.2007	12,30	1.805	1.470
CMA CGM Voltaire	6.456	14,500	02.08.2007	13,20	04.08.2007	12,30	2.610	1.486
Tsingato Express	8.749	14,610	02.08.2007	14,10	04.08.2007	12,80	4.836	4.258
YM Unison	8.208	14,520	02.08.2007	13,30	04.08.2007	13,00	2.173	2.107
MSC Oslo	2.438	12,740	02.08.2007	10,40	03.08.2007	11,80	383	1.173
Hanjin Paris	5.302	14,021	02.08.2007	12,90	04.08.2007	12,10	2.591	1.744
Hatsu Courage	8.073	14,500	02.08.2007	12,40	03.08.2007	12,30	2.124	1.770
CSCL Le Havre	9.572	14,500	03.08.2007	13,10	06.08.2007	12,30	3.326	4.901
APL Agate	5.020	13,500	03.08.2007	12,40	05.08.2007	11,20	2.923	1.626
Hanjin Helsinki	5.551	14,000	04.08.2007	13,10	06.08.2007	11,50	3.162	2.306
Mumbai Express	4.038	12,500	04.08.2007	10,90	05.08.2007	10,10	951	936
NYK Aphrodite	6.492	14,035	04.08.2007	12,30	06.08.2007	12,00	2.662	1.942
Al-Farahidi	3.802	12,521	04.08.2007	11,30	05.08.2007	11,80	824	1.090
Cosco Beijing	9.469	14,500	04.08.2007	12,40	06.08.2007	11,30	3.422	3.528
Wart Hai 501	4.252	12,500	04.08.2007	11,90	06.08.2007	12,30	1.182	918
CMA CGM Newton	2.846	12,000	05.08.2007	9,50	06.08.2007	9,40	473	386
Bangkok Express	6.732	14,521	06.08.2007	12,40	07.08.2007	12,10	2.333	1.899
CMA CGM Don Giovanni	8.204	14,500	06.08.2007	12,80	07.08.2007	12,70	3.358	2.377
CSCL Long Beach	9.572	15,000	06.08.2007	12,80	08.08.2007	11,50	3.719	3.375
Norasia Telamon	2.890	12,500	06.08.2007	9,30	07.08.2007	10,60	42	754
Nedlloyd Hudson	5.618	14,000	06.08.2007	11,60	07.08.2007	11,90	1.145	1.012
Cosco Yokohama	7.488	14,500	06.08.2007	13,00	08.08.2007	11,90	2.912	2.002
Henry Hudson Bridge	3.032	12,023	07.08.2007	9,70	08.08.2007	9,30	603	744
Petrohue	6.539	14,500	07.08.2007	13,40	09.08.2007	12,60	2.776	1.389
MSC Bilbao	8.238	14,500	07.08.2007	10,30	09.08.2007	9,70	2.188	1.317
NYK Virgo	8.100	14,524	07.08.2007	12,60	09.08.2007	12,30	3.530	2.525
MSC Sarah	4.400	13,523	08.08.2007	11,40	08.08.2007	12,20	632	914
OOCL Asia	8.063	14,500	08.08.2007	13,90	11.08.2007	12,80	4.233	4.213
CMA CGM Rigoletto	9.415	15,000	08.08.2007	12,30	10.08.2007	11,90	2.926	3.330
Hanjin Port Kelang	6.655	14,200	08.08.2007	13,50	11.08.2007	12,60	2.861	2.267
CMA CGM Verlaina	6.456	14,500	08.08.2007	13,50	10.08.2007	13,20	2.821	1.949

MOL Priority	6.402	14,040	09.08.2007	12,60	10.08.2007	12,10	1.900	1.413
Hannover Bridge	9.040	14,035	09.08.2007	12,60	11.08.2007	12,40	2.332	2.105
CMA CGM Rose	2.824	12,000	09.08.2007	12,20	10.08.2007	12,40	1.135	819
Ever Charming	8.073	14,500	09.08.2007	12,50	11.08.2007	12,20	2.385	1.598
Cap Roca	2.640	12,521	09.08.2007	8,80	22.08.2007	9,60	449	702
SCI Mahima	2.686	13,000	10.08.2007	9,80	11.08.2007	9,20	675	891
MOL Integrity	5.896	14,021	10.08.2007	12,70	11.08.2007	11,60	3.166	1.581
Hatsu Shine	7.024	14,200	10.08.2007	13,00	11.08.2007	12,50	1.620	1.565
Norasia Balkans	3.091	12,150	10.08.2007	10,00	12.08.2007	10,60	692	816
Lu He	5.618	14,000	11.08.2007	12,60	13.08.2007	11,10	2.998	2.723
Andaman Sea	3.029	12,001	11.08.2007	11,00	12.08.2007	10,80	813	871
NYK Aquarius	6.492	14,035	11.08.2007	11,70	12.08.2007	12,50	2.028	2.127
CSCS Zeebrugge	9.572	14,500	12.08.2007	12,70	14.08.2007	11,90	3.694	3.417
Kota Laju	3.853	12,600	12.08.2007	12,50	13.08.2007	12,30	1.210	1.130
Los Angeles Express	6.732	14,521	12.08.2007	12,60	14.08.2007	12,40	2.806	1.768
Maersk Semarang	8.400	14,500	13.08.2007	10,70	14.08.2007	10,00	2.743	1.710
Chicago Express	8.749	14,610	13.08.2007	12,50	15.08.2007	11,90	3.975	2.166
CMA CGM Galilee	2.824	12,000	13.08.2007	9,10	14.08.2007	9,00	365	374
MOL Creation	8.110	14,535	14.08.2007	13,30	15.08.2007	11,70	2.935	1.655
Hanjin Geneva	5.752	14,000	14.08.2007	12,10	15.08.2007	11,40	2.363	1.455
Cosco Guangzhou	9.469	14,522	15.08.2007	12,30	17.08.2007	11,60	3.778	3.981
MOL Performance	6.402	14,042	15.08.2007	11,60	16.08.2007	12,20	1.756	1.705
CMA CGM Berlioz	6.627	14,271	15.08.2007	13,60	16.08.2007	12,50	2.738	1.526
NYK Vesta	9.012	14,524	15.08.2007	13,10	18.08.2007	11,80	4.139	5.219
Chacabuco	5.527	14,000	15.08.2007	13,70	17.08.2007	12,50	2.341	2.190
Hanjin Gothenburg	5.551	14,000	16.08.2007	13,20	17.08.2007	12,60	2.455	1.807
Xin Shanghai	9.574	14,500	16.08.2007	12,60	18.08.2007	12,50	3.106	4.261
Ever Steady	7.024	14,200	16.08.2007	12,50	17.08.2007	12,10	1.673	1.562
YM Unity	8.208	14,500	16.08.2007	12,40	18.08.2007	12,50	2.304	2.116
Ever Champion	8.073	14,500	16.08.2007	12,40	17.08.2007	11,40	2.416	1.210
APL lolite	4.918	13,500	16.08.2007	11,80	18.08.2007	11,10	2.439	1.192
CMA CGM Sambhar	4.043	12,515	17.08.2007	12,80	18.08.2007	12,60	1.108	954
Hanjin Madrid	5.752	14,020	17.08.2007	12,90	19.08.2007	11,60	3.072	3.115
NYK Antares	6.214	14,035	18.08.2007	11,60	19.08.2007	11,70	1.760	1.629
Al-Mutanabbi	3.802	12,521	18.08.2007	11,80	19.08.2007	12,30	770	1.168
Norasia Tegesos	2.890	12,500	18.08.2007	10,90	19.08.2007	10,70	581	607
Wan Hai 505	4.252	12,520	18.08.2007	11,60	19.08.2007	11,00	1.113	1.288
Hamburg Express	7.506	14,520	19.08.2007	13,30	20.08.2007	11,30	2.972	1.299
COSCO Yantian	9.469	14,500	19.08.2007	13,40	21.08.2007	11,60	3.595	4.481
CSCS America	8.468	14,500	19.08.2007	12,70	20.08.2007	11,10	3.530	1.318
CMA CGM Tulip	2.824	12,000	19.08.2007	11,40	20.08.2007	11,70	858	786
Alianca Maua	5.560	12,500	19.08.2007	11,10	21.08.2007	10,30	1.918	1.183
Clementine Maersk	7.226	15,000	19.08.2007	10,70	21.08.2007	9,50	2.871	1.559
CMA CGM Nabucco	8.488	14,500	20.08.2007	12,50	21.08.2007	11,40	3.168	1.945
Houston Express	8.401	14,500	20.08.2007	12,20	22.08.2007	11,40	4.172	2.098
MSC Bengal	8.204	14,500	21.08.2007	10,50	23.08.2007	11,40	1.872	2.571
Chaiten	5.527	14,000	21.08.2007	12,70	26.08.2007	12,40	2.367	2.036
MSC Mara	5.050	13,500	21.08.2007	10,80	22.08.2007	11,20	433	776
MOL Paradise	6.350	14,021	21.08.2007	12,20	23.08.2007	12,00	1.798	1.318
CMA CGM Norma	9.415	15,020	22.08.2007	12,90	24.08.2007	12,40	2.751	3.619
NYK Apollo	6.492	14,035	22.08.2007	11,70	24.08.2007	11,70	2.318	1.550
YM Utmost	8.208	14,500	23.08.2007	12,80	25.08.2007	12,50	2.446	2.098

MOL Solution	5.896	14,021	23.08.2007	12,90	25.08.2007	12,00	3.085	1.765
Cosco Vancouver	7.488	14,520	23.08.2007	12,80	24.08.2007	11,10	2.964	1.760
Hanjin Budapest	6.655	14,220	23.08.2007	13,60	25.08.2007	12,50	3.163	2.503
Hatsu Smart	7.024	14,200	23.08.2007	13,00	24.08.2007	12,30	1.589	1.499
Ital Contessa	8.073	14,500	23.08.2007	12,40	24.08.2007	12,30	2.480	1.534
Berlin Express	7.506	14,500	23.08.2007	13,20	26.08.2007	12,00	3.606	4.113
Bavaria Express	4.253	12,600	23.08.2007	9,90	24.08.2007	9,70	936	1.128
CSAV Rio Loa	2.732	12,000	24.08.2007	10,80	25.08.2007	11,20	465	794
Najran	3.802	12,500	24.08.2007	12,20	25.08.2007	12,50	585	906
CMA CGM Baudelaire	6.627	14,000	24.08.2007	12,90	26.08.2007	12,60	2.378	1.746
Hanjin Chicago	5.752	14,020	25.08.2007	13,40	27.08.2007	11,60	3.132	2.949
Cosco Napoli	8.204	14,500	25.08.2007	12,00	27.08.2007	11,10	3.097	3.371
OOCL Tokyo	8.063	14,500	26.08.2007	13,30	27.08.2007	11,20	3.384	1.220
LT Lloydiana	2.758	12,220	26.08.2007	10,10	26.08.2007	9,50	334	472
Maersk Seoul	8.401	14,500	26.08.2007	11,00	28.08.2007	10,00	2.972	1.992
CMA CGM Turkey	2.825	12,200	26.08.2007	12,40	27.08.2007	12,20	926	804
Xin Hongkong	9.572	14,500	27.08.2007	12,10	28.08.2007	11,90	3.118	3.093
CMA CGM Parsifal	8.204	14,500	27.08.2007	12,80	28.08.2007	11,80	3.353	1.818
Kota Lahir	3.853	12,980	27.08.2007	11,70	28.08.2007	11,50	1.256	1.164
Colombo Express	8.749	14,610	27.08.2007	12,30	29.08.2007	11,50	3.425	2.667
Carpathia	2.824	12,000	27.08.2007	9,60	28.08.2007	9,30	726	477
MSC Bruxelles	9.178	15,000	28.08.2007	12,50	29.08.2007	11,20	2.657	1.268
MSC Benedetta	5.050	13,500	28.08.2007	11,30	29.08.2007	11,90	791	805
Pucon	6.539	14,000	28.08.2007	12,80	30.08.2007	12,20	2.550	2.219
MOL Progress	6.402	14,042	28.08.2007	12,00	30.08.2007	12,10	1.813	1.703
Norfolk Express	3.607	12,000	28.08.2007	10,40	29.08.2007	10,00	993	597
XIN Qing Dao	5.668	14,000	29.08.2007	12,70	30.08.2007	9,40	3.012	524
NYK Leo	6.178	14,000	29.08.2007	12,00	31.08.2007	12,10	2.539	1.839
Hanjin Tianjin	6.655	14,200	29.08.2007	13,50	01.09.2007	12,60	3.194	2.318
Harbour Bridge	9.040	14,035	30.08.2007	12,50	01.09.2007	12,10	2.565	2.725
Xin Los Angeles	9.572	15,030	30.08.2007	12,40	01.09.2007	12,00	2.607	4.446
Hatsu Crystal	8.073	14,500	30.08.2007	12,30	31.08.2007	11,80	2.319	1.777
Hatsu Smile	7.869	14,200	30.08.2007	13,00	31.08.2007	12,10	1.792	1.616
Thuringia Express	4.253	12,600	30.08.2007	11,10	31.08.2007	10,40	992	914
Cosco Long Beach	7.488	14,520	30.08.2007	12,90	01.09.2007	11,40	2.636	1.997
APL Pearl	5.020	13,500	31.08.2007	12,30	01.09.2007	11,00	2.794	1.502
NYK Venus	9.012	14,524	31.08.2007	13,60	02.09.2007	12,40	4.396	4.988
Hanjin Brüssels	5.618	14,000	01.09.2007	12,80	02.09.2007	11,50	3.122	2.813
Cosco Hellas	9.469	14,500	01.09.2007	12,80	03.09.2007	10,60	3.451	3.823
CMA CGM Bizet	6.627	14,270	01.09.2007	13,50	03.09.2007	12,70	2.586	1.775
Monte Cervantes	5.560	12,500	02.09.2007	10,60	04.09.2007	10,10	1.861	1.257
Maersk Saigon	8.401	14,500	02.09.2007	10,80	04.09.2007	9,90	2.915	2.409
Al Noof	3.802	12,500	02.09.2007	12,10	03.09.2007	12,30	748	1.040
Hyundai Singapore	6.763	14,500	03.09.2007	12,70	04.09.2007	12,40	2.711	3.052
Cosco Asia	10.060	14,500	03.09.2007	13,50	06.09.2007	12,30	3.376	3.047
CMA CGM Tosca	8.488	14,520	04.09.2007	13,10	05.09.2007	12,40	3.294	2.759
MSC Xian	8.204	14,500	04.09.2007	13,50	05.09.2007	13,00	2.089	1.102
Norasia Telamon	2.890	12,500	04.09.2007	10,30	05.09.2007	11,40	424	759
Osaka Express	8.749	14,610	04.09.2007	11,80	06.09.2007	10,50	3.131	1.694
MOL Pace	6.350	14,000	05.09.2007	12,20	06.09.2007	12,30	1.865	1.638
MSC Busan	8.034	14,500	05.09.2007	12,70	06.09.2007	11,40	1.955	550
Palena	6.539	14,500	05.09.2007	13,40	07.09.2007	11,70	2.646	1.865

CSCL Oceania	8.468	14,500	05.09.2007	12,60	07.09.2007	11,40	2.857	2.380
Wan Hai 503	4.252	12,500	05.09.2007	12,00	07.09.2007	11,50	1.201	1.612
Hanjin Bremerhaven	6.655	14,222	05.09.2007	12,90	08.09.2007	12,50	3.185	2.345
CMA CGM Balzac	6.627	14,000	05.09.2007	12,60	07.09.2007	12,30	2.378	1.347
Bunga Seroja Dua	7.943	14,500	06.09.2007	13,60	08.09.2007	12,10	4.167	4.278
Humber Bridge	9.040	14,035	06.09.2007	12,00	08.09.2007	12,10	2.575	2.978
NYK Artemis	6.492	14,035	06.09.2007	10,70	08.09.2007	11,50	1.858	2.105
LT Cortesia	8.073	14,500	06.09.2007	12,50	08.09.2007	12,30	2.625	1.849
CMA CGM Medea	9.415	15,020	07.09.2007	12,30	08.09.2007	12,50	2.738	3.831
MOL Advantage	5.896	14,021	07.09.2007	12,70	09.09.2007	11,10	3.115	1.582
Hanjin Copenhagen	5.618	14,020	08.09.2007	12,80	09.09.2007	12,20	2.999	2.315
CMA CGM Aegean	2.825	12,200	08.09.2007	12,60	09.09.2007	12,40	629	644
Ever Strang	7.024	14,200	08.09.2007	12,60	10.09.2007	12,20	1.499	1.606
Hyundai Tokyo	6.763	14,022	09.09.2007	12,60	11.09.2007	12,70	2.748	3.148
Cosco Ningbo	9.469	14,522	09.09.2007	11,80	12.09.2007	11,10	3.402	4.679
CMA CGM Dardanelles	2.682	12,500	09.09.2007	9,80	10.09.2007	9,90	581	367
SCI Vijay	2.668	12,018	09.09.2007	9,90	11.09.2007	10,30	740	976
OOCL Southampton	8.063	14,500	10.09.2007	12,00	11.09.2007	11,60	3.336	1.961
CMA CGM Don Carlos	8.204	14,500	10.09.2007	12,70	11.09.2007	12,30	3.517	2.452
Xin Beijing	9.572	14,500	10.09.2007	12,80	12.09.2007	11,80	3.453	3.389
NYK Vega	9.012	14,524	11.09.2007	12,50	13.09.2007	12,40	4.182	2.499
MSC Lisbon	9.178	15,000	11.09.2007	13,80	13.09.2007	12,70	2.485	816
MSC Bremen	5.029	13,650	11.09.2007	11,00	12.09.2007	11,70	885	838
Kota Latif	3.853	12,980	11.09.2007	12,60	12.09.2007	11,60	1.272	969
MOL Precision	6.350	14,021	12.09.2007	11,90	13.09.2007	12,00	2.095	1.739
CSCL Pusan	9.572	14,500	12.09.2007	12,30	14.09.2007	11,60	2.992	4.194
Humen Bridge	9.040	14,035	13.09.2007	12,50	14.09.2007	12,50	2.369	1.873
NYK Lyra	6.178	14,022	13.09.2007	11,90	14.09.2007	12,00	2.149	1.885
CMA CGM Debussy	6.627	14,271	13.09.2007	13,10	14.09.2007	12,70	2.519	1.814
Puelo	6.539	14,500	13.09.2007	12,80	16.09.2007	12,00	2.648	2.984
Ever Chivalry	8.073	14,500	13.09.2007	12,60	14.09.2007	12,00	2.360	1.469
Mumbai Express	4.038	12,500	14.09.2007	11,60	15.09.2007	11,40	1.131	1.026
Cosco Seattle	7.488	14,520	14.09.2007	12,40	15.09.2007	11,20	2.907	2.401
Hanjin Washington	5.302	14,021	14.09.2007	12,80	16.09.2007	12,10	2.593	1.711
Northern Victory	2.908	12,500	14.09.2007	9,20	16.09.2007	10,10	204	387
Deira	3.802	12,521	14.09.2007	11,80	15.09.2007	12,80	735	1.112
Chuan He	5.618	14,000	15.09.2007	12,80	17.09.2007	11,20	2.319	1.179
Wan Hai 506	4.252	12,520	15.09.2007	12,40	17.09.2007	11,90	1.241	1.491
Bunga Seroja Satu	7.943	14,500	15.09.2007	13,00	18.09.2007	12,20	4.013	4.535
Ever Summit	7.024	14,200	16.09.2007	13,90	17.09.2007	13,40	1.704	1.742
Cosco China	8.204	14,500	16.09.2007	12,10	18.09.2007	11,50	2.695	3.101
Hanjin Basel	5.752	14,020	16.09.2007	12,70	18.09.2007	11,70	2.962	3.305
CMA CGM Otello	8.488	14,500	17.09.2007	13,00	19.09.2007	11,80	3.388	2.158
OOCL Shenzhen	8.063	14,500	17.09.2007	12,60	19.09.2007	11,30	3.303	1.360
APL Cyprine	5.020	13,500	17.09.2007	12,80	19.09.2007	11,40	2.817	955
CSCL Africa	8.468	14,500	18.09.2007	12,50	20.09.2007	12,50	2.822	2.919
Cosco Shenzhen	7.488	14,500	18.09.2007	12,40	20.09.2007	12,40	2.799	1.282
CMA CGM Rose	2.824	12,000	18.09.2007	11,30	19.09.2007	11,20	1.125	774
Puelche	6.539	14,500	18.09.2007	12,50	20.09.2007	11,80	2.673	2.779
MSC Rania	8.401	14,500	18.09.2007	13,10	20.09.2007	13,40	2.162	2.238
MOL Paramount	6.350	14,020	19.09.2007	11,60	20.09.2007	12,10	1.637	1.873
Kyoto Express	8.749	14,610	19.09.2007	12,40	21.09.2007	12,30	3.597	2.332

CMA CGM Fidelio	9.415	14,500	20.09.2007	12,40	22.09.2007	12,10	2.646	3.339
Hanjin Xiamen	6.655	14,200	20.09.2007	13,40	21.09.2007	12,50	2.936	1.685
Ever Conquest	8.073	14,500	20.09.2007	12,90	21.09.2007	12,10	2.526	1.481
YM Ultimate	8.208	14,500	20.09.2007	12,40	22.09.2007	11,90	2.313	1.859
OOCL Qingdao	8.063	14,500	20.09.2007	11,90	22.09.2007	10,50	3.801	5.128
Norasia Balkans	3.091	12,150	20.09.2007	11,30	21.09.2007	11,50	554	859
CMA CGM Ravel	6.712	14,520	20.09.2007	13,40	22.09.2007	12,60	2.638	1.689
CMA CGM Kingston	4.253	12,620	21.09.2007	11,30	22.09.2007	10,20	1.437	967
Hanjin Vienna	5.752	14,000	21.09.2007	12,70	23.09.2007	11,70	3.081	2.524
Abu Dhabi	3.802	12,500	22.09.2007	11,30	23.09.2007	11,60	884	924
CMA CGM Lavender	2.824	12,000	22.09.2007	9,20	22.09.2007	9,50	270	547
Henry Hudson Bridge	3.032	12,023	22.09.2007	9,90	23.09.2007	10,60	425	867
Cap Roca	2.640	12,521	22.09.2007	11,00	23.09.2007	11,90	432	841
LT Lloydiana	2.758	12,220	22.09.2007	9,40	23.09.2007	9,60	262	538
Shanghai Express	7.506	14,500	23.09.2007	12,40	24.09.2007	11,20	2.868	1.345
Hyundai Hongkong	6.763	14,022	23.09.2007	12,70	25.09.2007	12,50	2.609	3.046
Cosco Germany	8.204	14,500	23.09.2007	12,20	25.09.2007	11,60	3.065	3.577
Maersk Stralsund	8.401	14,500	23.09.2007	10,20	25.09.2007	10,30	2.518	2.220
CMA CGM Carmen	8.533	14,500	23.09.2007	12,30	25.09.2007	11,90	3.472	2.755
CSCS Europe	8.468	14,500	24.09.2007	12,60	25.09.2007	12,30	2.976	2.184
Kota Lagu	3.853	12,985	24.09.2007	11,90	26.09.2007	10,70	1.316	1.339
APL Agate	5.020	13,500	25.09.2007	12,80	27.09.2007	12,10	2.952	2.756
Pangal	6.539	14,500	25.09.2007	13,50	27.09.2007	12,50	2.729	2.261
MSC Tomoko	8.401	14,500	25.09.2007	12,40	27.09.2007	12,80	2.016	2.449
CSCS Hong Kong	5.551	14,020	25.09.2007	13,90	27.09.2007	12,00	3.237	2.856
Savannah Express	8.401	14,500	25.09.2007	12,20	27.09.2007	11,50	4.022	1.973
MSC Sarah	4.400	13,523	26.09.2007	12,50	27.09.2007	12,70	623	764
Cosco Yokohama	7.488	14,500	26.09.2007	12,30	27.09.2007	11,20	2.846	1.885
MOL Promise	6.350	14,021	27.09.2007	12,20	28.09.2007	12,20	1.859	1.665
Hatsu Courage	8.073	14,500	27.09.2007	12,40	28.09.2007	11,80	2.236	1.800
YM Unison	8.208	14,520	27.09.2007	12,50	29.09.2007	12,50	2.171	2.652
CSCS Le Havre	9.572	14,500	27.09.2007	12,80	30.09.2007	13,10	2.602	2.880
Norasia Tegesos	2.890	12,500	27.09.2007	12,80	28.09.2007	12,30	582	640
Ever Superb	7.024	14,200	27.09.2007	13,30	29.09.2007	13,00	1.676	1.790
OOCL Atlanta	8.063	14,500	27.09.2007	13,10	30.09.2007	12,20	4.076	4.528
Hanjin Paris	5.302	14,021	28.09.2007	12,80	29.09.2007	12,70	2.419	1.625
MOL Integrity	5.896	14,021	28.09.2007	12,70	29.09.2007	11,20	3.120	1.403
Hanjin Helsinki	5.551	14,000	28.09.2007	12,80	30.09.2007	12,50	3.230	2.383
CMA CGM Sambhar	4.043	12,515	28.09.2007	12,00	29.09.2007	11,00	1.708	1.036
Conti Shanghai	3.469	12,465	28.09.2007	10,80	29.09.2007	11,50	469	809
CMA CGM Voltaire	6.456	14,500	28.09.2007	13,60	30.09.2007	12,80	2.577	1.311
CMA CGM Tulip	2.824	12,000	28.09.2007	10,90	30.09.2007	11,50	573	959
NYK Aphrodite	6.492	14,035	29.09.2007	11,60	01.10.2007	12,10	1.922	2.078
Wart Hai 501	4.252	12,500	30.09.2007	12,60	01.10.2007	11,90	1.201	1.215
Cosco Beijing	9.469	14,500	30.09.2007	12,50	02.10.2007	11,20	3.666	3.966
Al-Sabahia	3.802	12,521	30.09.2007	11,70	01.10.2007	12,00	994	1.113
NYK Virgo	8.100	14,524	01.10.2007	12,20	03.10.2007	12,00	3.142	2.426
Alianca Maua	5.560	12,500	01.10.2007	11,30	02.10.2007	10,20	1.716	1.428
CSCS Long Beach	9.572	15,000	01.10.2007	12,60	03.10.2007	12,30	3.249	1.879
CMA CGM La Traviata	8.488	14,500	01.10.2007	12,60	02.10.2007	12,50	3.296	2.160
OOCL Europe	8.063	14,500	02.10.2007	12,90	03.10.2007	12,50	2.784	1.439
MSC Heidi	8.401	14,500	02.10.2007	13,20	03.10.2007	12,40	2.114	870

Lu He	5.618	14,000	02.10.2007	11,90	04.10.2007	11,30	2.372	1.665
Petrohue	6.539	14,500	02.10.2007	13,50	04.10.2007	12,30	2.474	2.066
MSC Olga	5.050	13,500	02.10.2007	12,10	03.10.2007	11,90	975	921
Norasia Telamon	2.890	12,500	03.10.2007	10,20	04.10.2007	11,40	413	768
MOL Priority	6.402	14,040	03.10.2007	12,80	04.10.2007	12,50	1.800	1.747
Hanjin Port Kelang	6.655	14,200	03.10.2007	13,60	05.10.2007	12,60	3.341	1.963
CMA CGM Verlainne	6.456	14,500	04.10.2007	14,00	05.10.2007	12,30	2.467	1.108
Ever Charming	8.073	14,500	04.10.2007	12,40	05.10.2007	11,80	2.364	1.406
CMA CGM Rigoletto	9.415	15,000	04.10.2007	13,40	06.10.2007	13,00	2.629	3.121
Hatsu Shine	7.024	14,200	04.10.2007	13,60	05.10.2007	12,60	1.641	1.558
Tsingato Express	8.749	14,610	04.10.2007	13,30	07.10.2007	12,50	4.240	4.982
APL lolite	4.918	13,500	04.10.2007	12,20	06.10.2007	11,60	2.800	1.469
Andaman Sea	3.029	12,001	05.10.2007	10,50	06.10.2007	10,70	542	629
Hanjin Geneva	5.752	14,000	05.10.2007	12,80	07.10.2007	11,70	3.146	2.640
NYK Aquarius	6.492	14,035	06.10.2007	11,20	07.10.2007	12,10	1.873	1.967
Asir	3.802	12,500	06.10.2007	11,50	07.10.2007	11,90	1.168	1.100
Kota Laju	3.853	12,600	07.10.2007	12,10	08.10.2007	11,60	1.220	1.018
Bangkok Express	6.732	14,521	07.10.2007	12,20	08.10.2007	11,50	2.626	1.152
CSCL Asia	8.468	14,500	07.10.2007	12,20	09.10.2007	11,40	2.689	2.071
Cosco Guangzhou	9.469	14,522	07.10.2007	13,00	09.10.2007	11,80	3.777	4.272
Bavaria Express	4.253	12,600	07.10.2007	10,70	08.10.2007	10,40	1.209	1.339
Maersk Tanjong	8.086	14,500	07.10.2007	11,30	08.10.2007	10,80	2.406	1.675
CMA CGM Don Giovanni	8.204	14,500	08.10.2007	12,60	09.10.2007	11,40	3.418	1.868
MSC Bilbao	8.238	14,500	09.10.2007	13,40	10.10.2007	12,40	2.165	790
CMA CGM Turkey	2.825	12,200	09.10.2007	11,50	10.10.2007	12,20	455	627
Chacabuco	5.527	14,000	09.10.2007	13,60	11.10.2007	12,90	2.030	1.422
MOL Performance	6.402	14,042	09.10.2007	11,90	11.10.2007	11,20	2.043	1.426
MSC Mara	5.050	13,500	09.10.2007	11,60	10.10.2007	11,60	932	855
Norfolk Express	3.607	12,000	10.10.2007	9,90	11.10.2007	11,30	524	856
Chicago Express	8.749	14,610	10.10.2007	12,50	12.10.2007	11,80	3.562	1.925
Xin Shanghai	9.574	14,500	10.10.2007	12,30	12.10.2007	11,40	3.416	3.282
OOCL Asia	8.063	14,500	10.10.2007	12,60	13.10.2007	11,20	3.975	4.500
CSAV Rio Loa	2.732	12,000	11.10.2007	8,90	25.10.2007	8,30	561	411
CMA CGM Berlioz	6.627	14,271	11.10.2007	13,30	12.10.2007	12,70	2.295	1.508
MOL Solution	5.896	14,021	11.10.2007	12,40	12.10.2007	11,70	3.096	1.470
YM Unity	8.208	14,500	11.10.2007	12,90	12.10.2007	12,60	2.193	1.979
Ever Steady	7.024	14,200	11.10.2007	13,10	12.10.2007	13,00	1.823	2.249
Thuringia Express	4.253	12,600	11.10.2007	10,80	12.10.2007	11,00	784	930
Ever Champion	8.073	14,500	11.10.2007	12,40	13.10.2007	11,80	2.194	2.055
Hanjin Madrid	5.752	14,020	12.10.2007	12,90	14.10.2007	12,30	3.253	2.704
NYK Libra	6.178	14,000	12.10.2007	11,70	14.10.2007	12,50	2.187	1.698
Cosco Vancouver	7.488	14,520	13.10.2007	12,60	14.10.2007	11,50	3.057	1.864
Al-Farahidi	3.802	12,521	13.10.2007	10,30	15.10.2007	11,10	864	946
CSCL Zeebrugge	9.572	14,500	13.10.2007	12,80	15.10.2007	10,40	3.135	2.964
Los Angeles Express	6.732	14,521	13.10.2007	12,10	15.10.2007	11,80	2.630	1.405
MSC Colombia	4.168	12,000	14.10.2007	12,80	15.10.2007	12,00	1.380	1.568
Monte Cervantes	5.560	12,500	14.10.2007	10,80	16.10.2007	10,00	1.606	1.313
MOL Creation	8.110	14,535	15.10.2007	12,60	16.10.2007	11,80	3.092	1.849
Hannover Bridge	9.040	14,035	15.10.2007	11,90	16.10.2007	11,10	1.539	1.813
COSCO Yantian	9.469	14,500	15.10.2007	12,80	17.10.2007	12,10	3.290	3.925
Chaiten	5.527	14,000	16.10.2007	13,20	17.10.2007	11,90	2.319	1.701
Houston Express	8.401	14,500	17.10.2007	11,30	19.10.2007	10,80	2.959	2.159

NYK Apollo	6.492	14,035	17.10.2007	11,70	18.10.2007	12,00	1.931	2.118
MOL Paradise	6.350	14,021	17.10.2007	11,90	18.10.2007	11,90	1.825	1.716
CMA CGM Melbourne	2.732	12,000	17.10.2007	8,90	18.10.2007	9,00	383	334
Hanjin Budapest	6.655	14,220	17.10.2007	13,60	20.10.2007	12,60	3.038	2.266
CMA CGM Norma	9.415	15,020	17.10.2007	12,20	19.10.2007	12,30	2.877	3.137
YM Utmost	8.208	14,500	18.10.2007	12,30	19.10.2007	12,30	2.068	1.900
CMA CGM Nilgai	4.253	12,620	18.10.2007	10,60	19.10.2007	10,90	1.317	1.118
Anafi	2.280	12,006	18.10.2007	11,20	18.10.2007	10,10	786	188
Ital Contessa	8.073	14,500	18.10.2007	12,40	19.10.2007	12,20	2.300	2.171
Hatsu Smart	7.024	14,200	18.10.2007	12,80	19.10.2007	12,70	1.587	1.761
APL Pearl	5.020	13,500	18.10.2007	11,60	20.10.2007	11,10	2.522	1.998
Cosco Long Beach	7.488	14,520	19.10.2007	12,60	20.10.2007	11,40	3.059	1.757
NYK Vesta	9.012	14,524	19.10.2007	13,90	21.10.2007	12,30	4.469	4.896
Hanjin Chicago	5.752	14,020	19.10.2007	12,50	21.10.2007	11,10	3.011	2.308
Cap Roca	2.640	12,521	20.10.2007	10,80	21.10.2007	12,20	473	959
Xin Hongkong	9.572	14,500	20.10.2007	12,60	22.10.2007	12,10	3.484	2.535
Cosco Napoli	8.204	14,500	20.10.2007	11,80	23.10.2007	11,10	3.009	2.899
CMA CGM Baudelaire	6.627	14,000	21.10.2007	13,00	22.10.2007	12,50	2.200	1.643
LT Lloydiana	2.758	12,220	21.10.2007	8,70	22.10.2007	9,10	231	678
CMA CGM Nabucco	8.488	14,500	22.10.2007	12,20	23.10.2007	12,00	3.253	2.371
Kota Lahir	3.853	12,980	22.10.2007	12,00	23.10.2007	10,00	1.191	1.299
CMA CGM Aegean	2.825	12,200	22.10.2007	11,20	23.10.2007	12,50	388	875
Pucon	6.539	14,000	23.10.2007	12,90	25.10.2007	12,20	2.615	2.380
MSC Vittoria	8.034	14,500	23.10.2007	9,00	24.10.2007	8,50	2.291	1.368
MOL Progress	6.402	14,042	23.10.2007	12,30	25.10.2007	11,90	1.959	1.623
Hamburg Express	7.506	14,520	23.10.2007	12,80	25.10.2007	12,00	3.059	1.341
Cosco Asia	10.060	14,500	24.10.2007	13,00	26.10.2007	12,10	3.047	3.344
NYK Leo	6.178	14,000	24.10.2007	11,90	26.10.2007	12,40	1.763	2.216
Xin Los Angeles	9.572	15,030	25.10.2007	13,50	27.10.2007	13,00	3.178	3.252
Hanjin Tianjin	6.655	14,200	25.10.2007	13,70	27.10.2007	12,70	2.984	1.811
Osaka Express	8.749	14,610	25.10.2007	11,70	27.10.2007	12,00	2.787	2.368
MOL Advantage	5.896	14,021	25.10.2007	12,80	27.10.2007	11,40	2.861	1.984
Hatsu Smile	7.869	14,200	25.10.2007	13,60	27.10.2007	13,00	1.644	1.599
Hatsu Crystal	8.073	14,500	25.10.2007	12,00	26.10.2007	11,70	2.264	2.101
Harbour Bridge	9.040	14,035	25.10.2007	12,70	27.10.2007	12,40	2.231	2.180
Hanjin Brüssels	5.618	14,000	26.10.2007	12,90	28.10.2007	12,40	3.313	3.186
CMA CGM Bizet	6.627	14,270	26.10.2007	13,50	27.10.2007	12,50	2.589	1.519
Berlin Express	7.506	14,500	26.10.2007	14,10	28.10.2007	12,20	3.994	4.562
Al-Mutanabbi	3.802	12,521	27.10.2007	12,00	28.10.2007	11,90	737	1.116
Hyundai Singapore	6.763	14,500	27.10.2007	12,10	29.10.2007	12,00	2.579	3.109
Liverpool Express	4.115	12,500	27.10.2007	10,70	28.10.2007	11,30	887	1.126
Cosco Hellas	9.469	14,500	28.10.2007	12,20	30.10.2007	11,60	3.464	4.194
XIN Qing Dao	5.668	14,000	28.10.2007	12,70	30.10.2007	12,60	2.211	1.370
OOCL Tokyo	8.063	14,500	28.10.2007	11,50	29.10.2007	11,00	2.570	1.189
Maersk Seville	8.466	14,500	28.10.2007	10,60	30.10.2007	9,70	2.545	1.872
NYK Venus	9.012	14,524	29.10.2007	12,50	01.11.2007	11,30	4.086	5.609
CMA CGM Parsifal	8.204	14,500	29.10.2007	12,50	31.10.2007	11,60	3.282	2.468
MSC Bengal	8.204	14,500	29.10.2007	12,60	31.10.2007	11,60	2.269	1.377
Cosco Seattle	7.488	14,520	30.10.2007	10,80	31.10.2007	10,90	1.999	3.145
MOL Pace	6.350	14,000	30.10.2007	12,60	31.10.2007	12,20	1.981	1.705
MSC Bremen	5.029	13,650	30.10.2007	11,40	31.10.2007	12,60	578	949
Wan Hai 503	4.252	12,500	31.10.2007	12,60	01.11.2007	12,70	1.182	1.373

CMA CGM Medea	9.415	15,020	31.10.2007	13,40	02.11.2007	12,90	3.629	4.091
NYK Oceanus	8.628	14,030	31.10.2007	11,10	02.11.2007	12,40	3.426	2.049
Hanjin Bremerhaven	6.655	14,222	31.10.2007	13,30	02.11.2007	12,60	2.829	1.890
CMA CGM Kingston	4.253	12,620	01.11.2007	10,60	02.11.2007	11,10	968	945
APL Norway	6.350	14,000	01.11.2007	12,50	02.11.2007	10,70	3.190	1.718
LT Cortesia	8.073	14,500	01.11.2007	11,90	02.11.2007	11,40	1.579	1.785
Ever Strang	7.024	14,200	01.11.2007	12,70	02.11.2007	12,70	1.299	1.726
SCI Vijay	2.668	12,018	01.11.2007	11,60	02.11.2007	11,40	813	947
CMA CGM Balzac	6.627	14,000	01.11.2007	12,80	03.11.2007	12,50	2.378	1.487
NYK Artemis	6.492	14,035	02.11.2007	11,30	03.11.2007	11,60	1.913	2.358
Najran	3.802	12,500	02.11.2007	11,90	03.11.2007	12,00	802	913
Norasia Telamon	2.890	12,500	03.11.2007	10,70	04.11.2007	11,90	462	840
Hannover Express	8.749	14,600	03.11.2007	12,20	06.11.2007	12,40	2.961	2.203
Cosco Ningbo	9.469	14,522	03.11.2007	12,10	05.11.2007	10,90	3.019	4.110
Norasia Balkans	3.091	12,150	03.11.2007	12,20	04.11.2007	12,20	815	655
Humber Bridge	9.040	14,035	03.11.2007	12,10	05.11.2007	12,00	1.748	2.661
Hyundai Tokyo	6.763	14,022	03.11.2007	12,50	05.11.2007	12,30	2.267	3.094
CMA CGM Newton	2.846	12,000	03.11.2007	10,30	04.11.2007	9,90	805	593
Sky Venus	2.515	12,026	04.11.2007	11,60	05.11.2007	11,10	687	652
Hanjin Copenhagen	5.618	14,020	04.11.2007	12,60	07.11.2007	11,80	2.539	4.009
Clementine Maersk	7.226	15,000	04.11.2007	10,50	05.11.2007	10,60	1.786	1.668
CMA CGM Tosca	8.488	14,520	05.11.2007	11,90	06.11.2007	12,40	3.637	2.727
CMA CGM Rose	2.824	12,000	05.11.2007	11,60	06.11.2007	11,90	507	706
Hong Kong Express	7.506	14,520	05.11.2007	11,70	06.11.2007	10,70	2.465	967
CSCS Pusan	9.572	14,500	05.11.2007	13,00	08.11.2007	12,80	3.112	2.979
Cosco Shenzhen	7.488	14,500	06.11.2007	12,20	07.11.2007	11,80	2.412	1.501
Kota Latif	3.853	12,980	06.11.2007	12,20	07.11.2007	12,20	1.121	998
Palena	6.539	14,500	06.11.2007	12,10	08.11.2007	12,00	1.725	2.472
MOL Precision	6.350	14,021	06.11.2007	11,80	08.11.2007	12,30	1.790	1.647
NYK Antares	6.214	14,035	07.11.2007	11,30	08.11.2007	11,50	1.726	2.268
Bunga Seroja Dua	7.943	14,500	07.11.2007	12,40	09.11.2007	12,40	3.159	5.283
Humen Bridge	9.040	14,035	07.11.2007	12,20	08.11.2007	12,10	1.604	1.540
Xin Beijing	9.572	14,500	08.11.2007	11,80	10.11.2007	12,10	3.370	4.629
Ever Summit	7.024	14,200	08.11.2007	13,20	09.11.2007	13,30	1.591	1.643
Hanjin Washington	5.302	14,021	08.11.2007	13,00	09.11.2007	12,40	2.329	1.690
Ever Chivalry	8.073	14,500	08.11.2007	11,90	10.11.2007	11,30	2.115	1.524
CMA CGM Sambhar	4.043	12,515	08.11.2007	10,70	10.11.2007	11,70	935	1.129
Hanjin Basel	5.752	14,020	09.11.2007	12,20	11.11.2007	11,00	2.850	2.364
APL Agate	5.020	13,500	09.11.2007	12,20	10.11.2007	11,20	2.665	1.984
Norasia Tegesos	2.890	12,500	09.11.2007	11,80	10.11.2007	12,10	475	727
Al Noof	3.802	12,500	10.11.2007	11,70	11.11.2007	12,00	1.228	1.027
NYK Vega	9.012	14,524	10.11.2007	12,90	11.11.2007	12,10	3.545	1.974
CSCS Africa	8.468	14,500	10.11.2007	13,70	12.11.2007	13,50	2.131	3.030
Wan Hai 506	4.252	12,520	11.11.2007	12,30	12.11.2007	11,80	1.249	1.009
CMA CGM Debussy	6.627	14,271	11.11.2007	13,90	12.11.2007	13,20	2.341	1.459
Alianca Maua	5.560	12,500	11.11.2007	10,70	13.11.2007	10,00	1.719	1.789
Cosco China	8.204	14,500	11.11.2007	11,10	13.11.2007	10,90	2.430	2.848
CMA CGM Galilee	2.824	12,000	11.11.2007	9,10	12.11.2007	8,40	463	333
Henry Hudson Bridge	3.032	12,023	12.11.2007	10,60	13.11.2007	10,80	1.067	1.001
CMA CGM Don Carlos	8.204	14,500	12.11.2007	12,70	13.11.2007	12,80	3.487	2.301
Chuan He	5.618	14,000	12.11.2007	12,50	13.11.2007	10,30	2.145	1.445
MSC Xian	8.204	14,500	12.11.2007	12,60	14.11.2007	11,70	2.712	1.739

Cosco Yokohama	7.488	14,500	13.11.2007	12,00	14.11.2007	11,70	2.471	1.927
OOCL Southampton	8.063	14,500	13.11.2007	11,20	14.11.2007	11,10	2.137	1.090
Puelche	6.539	14,500	13.11.2007	11,90	14.11.2007	10,80	1.886	1.674
MSC Sarah	4.400	13,523	13.11.2007	10,00	14.11.2007	11,20	650	923
MOL Paramount	6.350	14,020	14.11.2007	11,60	15.11.2007	11,90	1.893	1.209
NYK Lyra	6.178	14,022	14.11.2007	11,70	15.11.2007	12,60	1.893	2.157
Hanjin Xiamen	6.655	14,200	14.11.2007	13,00	16.11.2007	12,40	2.986	1.883
CMA CGM Ravel	6.712	14,520	15.11.2007	13,50	16.11.2007	12,80	2.470	1.251
Colombo Express	8.749	14,610	15.11.2007	13,00	17.11.2007	12,00	3.437	5.183
CMA CGM Fidelio	9.415	14,500	15.11.2007	12,90	17.11.2007	13,00	3.336	3.402
CMA CGM Tulip	2.824	12,000	15.11.2007	10,90	16.11.2007	11,60	573	953
YM Ultimate	8.208	14,500	15.11.2007	12,20	17.11.2007	12,00	1.996	1.956
Ever Conquest	8.073	14,500	15.11.2007	12,20	16.11.2007	11,80	2.036	1.569
MOL Integrity	5.896	14,021	15.11.2007	12,90	17.11.2007	11,00	3.079	1.724
Hanjin Vienna	5.752	14,000	15.11.2007	11,80	18.11.2007	11,70	2.911	2.551
Kyoto Express	8.749	14,610	16.11.2007	13,00	18.11.2007	13,00	3.151	1.968
CSCS Europe	8.468	14,500	17.11.2007	13,60	19.11.2007	12,90	2.973	2.300
Bavaria Express	4.253	12,600	17.11.2007	9,90	18.11.2007	11,10	863	1.286
Cosco Germany	8.204	14,500	17.11.2007	11,80	19.11.2007	11,90	2.861	3.313
Conti Shanghai	3.469	12,465	17.11.2007	10,60	18.11.2007	11,70	607	700
OOCL Shenzhen	8.063	14,500	17.11.2007	12,50	19.11.2007	11,50	2.796	1.230
Hyundai Hongkong	6.763	14,022	18.11.2007	12,70	19.11.2007	12,50	2.571	2.743
CMA CGM Otello	8.488	14,500	18.11.2007	12,80	20.11.2007	12,20	3.454	2.377
Cap Roca	2.640	12,521	19.11.2007	11,90	20.11.2007	12,50	665	846
Bunga Seroja Satu	7.943	14,500	19.11.2007	12,80	21.11.2007	12,30	3.863	4.040
Carpathia	2.824	12,000	19.11.2007	8,00	20.11.2007	7,90	362	390
Kota Lagu	3.853	12,985	20.11.2007	12,80	21.11.2007	12,20	1.565	1.292
Pangal	6.539	14,500	20.11.2007	12,40	21.11.2007	10,90	2.141	1.385
MSC Olga	5.050	13,500	20.11.2007	10,60	21.11.2007	11,30	575	795
MSC Lisbon	9.178	15,000	20.11.2007	13,00	22.11.2007	12,60	2.430	825
MOL Promise	6.350	14,021	21.11.2007	12,10	22.11.2007	12,20	1.943	1.542
CMA CGM Turkey	2.825	12,200	21.11.2007	12,00	22.11.2007	12,00	688	852
Lu He	5.618	14,000	21.11.2007	11,80	23.11.2007	10,90	2.340	1.159
CSCS Le Havre	9.572	14,500	21.11.2007	12,80	23.11.2007	13,00	3.077	3.917
YM Unison	8.208	14,520	22.11.2007	12,40	23.11.2007	12,00	2.003	1.849
Ever Superb	7.024	14,200	22.11.2007	13,90	23.11.2007	13,50	1.539	1.623
Hatsu Courage	8.073	14,500	22.11.2007	12,40	23.11.2007	12,20	2.268	2.086
APL lolite	4.918	13,500	22.11.2007	11,80	23.11.2007	10,40	2.729	1.374
Hanjin Helsinki	5.551	14,000	23.11.2007	13,10	25.11.2007	11,90	3.077	2.368
CSCS Long Beach	9.572	15,000	23.11.2007	14,00	25.11.2007	13,50	3.130	3.389
Deira	3.802	12,521	23.11.2007	11,60	25.11.2007	11,90	756	1.124
Savannah Express	8.401	14,500	24.11.2007	12,20	25.11.2007	12,40	3.494	2.308
Thuringia Express	4.253	12,600	24.11.2007	9,50	25.11.2007	9,40	443	745
Cosco Beijing	9.469	14,500	24.11.2007	12,70	27.11.2007	11,80	3.336	4.269
CMA CGM Voltaire	6.456	14,500	24.11.2007	13,70	26.11.2007	13,30	2.373	1.441
Shanghai Express	7.506	14,500	24.11.2007	12,10	25.11.2007	11,40	2.376	1.295
Monte Cervantes	5.560	12,500	25.11.2007	11,10	26.11.2007	10,60	1.751	1.282
Andaman Sea	3.029	12,001	25.11.2007	9,50	26.11.2007	10,30	580	834
Maersk Sofia	8.466	14,500	25.11.2007	10,00	26.11.2007	9,50	2.166	2.104
CMA CGM Carmen	8.533	14,500	26.11.2007	13,20	27.11.2007	11,80	3.504	2.088
MSC Rania	8.401	14,500	26.11.2007	12,90	28.11.2007	12,50	1.734	1.825
Wart Hai 501	4.252	12,500	27.11.2007	12,40	28.11.2007	11,50	1.156	1.084

Petrohue	6.539	14,500	27.11.2007	12,40	28.11.2007	12,20	2.081	2.049
Hanjin Paris	5.302	14,021	27.11.2007	12,80	29.11.2007	12,60	2.489	3.196
MOL Priority	6.402	14,040	27.11.2007	12,60	28.11.2007	12,40	2.010	1.177
MSC Mara	5.050	13,500	27.11.2007	11,00	28.11.2007	12,00	692	871
NYK Aphrodite	6.492	14,035	28.11.2007	11,20	29.11.2007	11,80	2.092	2.049
Norfolk Express	3.607	12,000	28.11.2007	11,00	29.11.2007	11,40	646	792
OOCL Qingdao	8.063	14,500	29.11.2007	13,60	01.12.2007	12,50	3.940	4.164
Hanjin Port Kelang	6.655	14,200	29.11.2007	13,80	30.11.2007	13,60	2.521	1.964
CMA CGM Verlaine	6.456	14,500	29.11.2007	13,50	30.11.2007	12,70	2.277	1.210
CMA CGM Rigoletto	9.415	15,000	29.11.2007	12,90	01.12.2007	13,30	2.982	3.326
Cosco Vancouver	7.488	14,520	29.11.2007	12,50	30.11.2007	12,40	2.546	1.777
MOL Solution	5.896	14,021	29.11.2007	12,40	30.11.2007	11,30	3.238	1.668
CMA CGM Nilgai	4.253	12,620	29.11.2007	10,20	30.11.2007	10,90	779	1.098
Ever Charming	8.073	14,500	29.11.2007	12,70	01.12.2007	12,20	2.099	2.241
Hanjin Geneva	5.752	14,000	30.11.2007	12,90	02.12.2007	11,80	2.943	2.412
NYK Virgo	8.100	14,524	30.11.2007	12,50	02.12.2007	12,60	2.995	2.526
Hatsu Shine	7.024	14,200	30.11.2007	12,90	01.12.2007	13,20	1.541	1.927
CSCL Asia	8.468	14,500	01.12.2007	13,80	02.12.2007	13,20	2.231	2.107
Cosco Guangzhou	9.469	14,522	01.12.2007	12,10	04.12.2007	11,30	3.104	3.830
Abu Dhabi	3.802	12,500	01.12.2007	11,90	02.12.2007	12,40	1.072	1.123
Kota Laju	3.853	12,600	01.12.2007	12,40	03.12.2007	12,10	1.048	1.102
Maersk Singapore	8.466	14,500	02.12.2007	9,80	04.12.2007	10,00	2.288	1.622
MSC Candice	9.178	14,500	02.12.2007	13,20	04.12.2007	13,40	1.722	1.827
Norasia Telamon	2.890	12,500	03.12.2007	11,10	04.12.2007	12,00	718	902
OOCL Europe	8.063	14,500	03.12.2007	12,80	04.12.2007	11,90	2.562	1.355
NYK Kai	3.808	13,025	03.12.2007	10,00	04.12.2007	8,50	1.394	297
CMA CGM La Traviata	8.488	14,500	03.12.2007	13,00	05.12.2007	11,90	3.430	2.408
OOCL Atlanta	8.063	14,500	04.12.2007	12,70	06.12.2007	12,40	3.204	4.775
Chacabuco	5.527	14,000	04.12.2007	13,20	06.12.2007	12,10	2.007	1.408
CMA CGM Aegean	2.825	12,200	05.12.2007	11,80	06.12.2007	12,10	721	829
MOL Performance	6.402	14,042	05.12.2007	12,00	06.12.2007	12,20	2.026	1.298
Northern Victory	2.908	12,500	06.12.2007	9,10	07.12.2007	8,90	631	393
Hanjin Gothenburg	5.551	14,000	06.12.2007	13,20	08.12.2007	13,20	2.356	1.685
NYK Aquarius	6.492	14,035	06.12.2007	11,20	07.12.2007	12,50	1.726	2.128
Liverpool Express	4.115	12,500	06.12.2007	9,60	07.12.2007	10,70	670	1.144
YM Unity	8.208	14,500	06.12.2007	12,40	08.12.2007	12,20	1.914	1.863
Ever Champion	8.073	14,500	06.12.2007	11,80	07.12.2007	11,60	1.760	1.534
Ever Steady	7.024	14,200	06.12.2007	13,20	07.12.2007	13,30	1.175	1.786
APL Pearl	5.020	13,500	06.12.2007	12,20	08.12.2007	11,00	2.940	1.790
Hanjin Madrid	5.752	14,020	06.12.2007	12,50	09.12.2007	12,10	2.655	2.062
Xin Shanghai	9.574	14,500	07.12.2007	13,90	08.12.2007	13,00	3.791	3.938
Cosco Long Beach	7.488	14,520	07.12.2007	12,00	08.12.2007	11,00	2.148	1.595
CMA CGM Berlioz	6.627	14,271	07.12.2007	13,20	08.12.2007	12,50	2.593	1.349
Chicago Express	8.749	14,610	08.12.2007	12,70	09.12.2007	12,60	2.726	2.464
COSCO Yantian	9.469	14,500	08.12.2007	12,50	10.12.2007	12,00	3.149	3.586
OOCL Asia	8.063	14,500	09.12.2007	11,70	10.12.2007	11,60	2.099	1.361
CMA CGM Dardanelles	2.682	12,500	09.12.2007	9,70	09.12.2007	10,20	272	511
Al-Sabahia	3.802	12,521	09.12.2007	11,90	10.12.2007	11,80	1.177	1.060
CSCL Zeebrugge	9.572	14,500	09.12.2007	14,40	11.12.2007	13,40	3.079	2.597
Maersk Semarang	8.400	14,500	09.12.2007	10,10	11.12.2007	10,00	1.990	1.944
CMA CGM Don Giovanni	8.204	14,500	10.12.2007	12,90	11.12.2007	12,30	3.273	2.526
MSC Colombia	4.168	12,000	10.12.2007	12,50	11.12.2007	12,20	1.095	1.309

MSC Benedetta	5.050	13,500	10.12.2007	11,20	12.12.2007	13,30	664	2.148
Chaiten	5.527	14,000	11.12.2007	12,90	13.12.2007	12,30	1.890	1.260
MSC Charleston	8.034	14,500	11.12.2007	10,90	13.12.2007	10,90	1.534	1.512
MOL Paradise	6.350	14,021	12.12.2007	12,30	13.12.2007	12,00	1.956	1.532
NYK Libra	6.178	14,000	12.12.2007	12,10	13.12.2007	12,40	1.796	2.306
Tsingato Express	8.749	14,610	12.12.2007	13,50	15.12.2007	13,10	3.711	4.990
Hanjin Budapest	6.655	14,220	13.12.2007	12,40	14.12.2007	12,50	2.454	2.003
Cosco Asia	10.060	14,500	13.12.2007	11,50	14.12.2007	10,70	2.596	2.378
Hatsu Smart	7.024	14,200	13.12.2007	12,40	14.12.2007	12,80	1.175	1.835
CMA CGM Kingston	4.253	12,620	13.12.2007	9,70	14.12.2007	9,90	883	928
Ital Contessa	8.073	14,500	13.12.2007	12,10	14.12.2007	12,00	1.743	1.617
MOL Advantage	5.896	14,021	13.12.2007	12,50	15.12.2007	11,30	3.001	1.819
YM Utmost	8.208	14,500	13.12.2007	12,20	15.12.2007	12,00	1.967	1.843
Hanjin Chicago	5.752	14,020	14.12.2007	12,00	16.12.2007	12,30	2.355	2.173
Xin Hongkong	9.572	14,500	14.12.2007	13,50	16.12.2007	12,90	2.601	2.930
Los Angeles Express	6.732	14,521	15.12.2007	12,20	16.12.2007	12,30	2.010	1.420
Cosco Napoli	8.204	14,500	15.12.2007	12,00	17.12.2007	11,60	2.481	2.842
Asir	3.802	12,500	15.12.2007	11,40	17.12.2007	12,20	764	1.114
CMA CGM Norma	9.415	15,020	16.12.2007	11,80	18.12.2007	12,60	2.644	3.884
Houston Express	8.401	14,500	16.12.2007	12,10	18.12.2007	12,50	3.028	2.275
Norasia Balkans	3.091	12,150	16.12.2007	10,00	17.12.2007	11,10	427	818
Columbine Maersk	7.226	15,000	16.12.2007	9,60	18.12.2007	9,40	1.707	2.169
MOL Creation	8.110	14,535	17.12.2007	12,90	18.12.2007	12,00	2.942	1.503
Kota Lahir	3.853	12,980	17.12.2007	12,50	18.12.2007	12,30	1.012	1.101
NYK Vesta	9.012	14,524	17.12.2007	12,50	20.12.2007	12,30	3.095	4.428
CMA CGM Baudelaire	6.627	14,000	18.12.2007	13,60	19.12.2007	12,80	2.445	1.219
MSC Paris	8.238	14,500	18.12.2007	12,50	19.12.2007	12,10	1.580	1.241
MOL Progress	6.402	14,042	18.12.2007	11,70	20.12.2007	12,10	1.664	1.527
Pucon	6.539	14,000	18.12.2007	12,50	20.12.2007	11,90	1.918	1.488
CMA CGM Rose	2.824	12,000	19.12.2007	11,50	20.12.2007	11,90	761	889
CMA CGM Bizet	6.627	14,270	19.12.2007	12,50	20.12.2007	12,50	2.120	1.817
NYK Leo	6.178	14,000	19.12.2007	11,60	21.12.2007	12,50	1.683	2.225
Cap Roca	2.640	12,521	19.12.2007	10,90	20.12.2007	12,20	459	954
Hannover Bridge	9.040	14,035	19.12.2007	11,10	20.12.2007	11,10	1.636	1.762
Hanjin Tianjin	6.655	14,200	19.12.2007	11,70	21.12.2007	12,40	2.498	2.976
Hatsu Smile	7.869	14,200	20.12.2007	12,60	21.12.2007	12,80	1.171	1.864
CMA CGM Sambhar	4.043	12,515	20.12.2007	9,60	21.12.2007	10,40	708	961
Xin Los Angeles	9.572	15,030	20.12.2007	12,20	22.12.2007	13,30	2.158	4.010
Hatsu Crystal	8.073	14,500	20.12.2007	11,00	21.12.2007	11,90	1.494	1.921
Hanjin Brüssels	5.618	14,000	20.12.2007	10,60	23.12.2007	11,40	2.447	3.013
APL Norway	6.350	14,000	20.12.2007	11,70	22.12.2007	11,10	2.739	1.962
Osaka Express	8.749	14,610	21.12.2007	12,00	22.12.2007	12,70	2.656	2.525
Norasia Tegesos	2.890	12,500	21.12.2007	11,50	21.12.2007	11,60	628	553
Sky Venus	2.515	12,026	21.12.2007	9,90	22.12.2007	10,60	522	732
Al-Farahidi	3.802	12,521	21.12.2007	11,20	23.12.2007	11,60	891	1.191
CMA CGM Lavender	2.824	12,000	21.12.2007	9,00	22.12.2007	8,80	365	433
CMA CGM Nabucco	8.488	14,500	21.12.2007	12,90	23.12.2007	12,50	3.164	2.510
Xin Ou Zhou	8.528	14,650	22.12.2007	13,30	24.12.2007	13,20	2.641	2.913
Hyundai Singapore	6.763	14,500	22.12.2007	12,30	24.12.2007	12,60	2.323	2.916
Hamburg Express	7.506	14,520	23.12.2007	11,40	24.12.2007	11,20	2.174	2.096
Cosco Hellas	9.469	14,500	23.12.2007	12,20	26.12.2007	12,10	2.451	3.712
Maersk Seoul	8.401	14,500	23.12.2007	10,90	24.12.2007	9,80	1.700	726

Alianca Maua	5.560	12,500	23.12.2007	10,10	25.12.2007	10,30	1.501	1.471
Wan Hai 503	4.252	12,500	23.12.2007	11,60	24.12.2007	11,60	923	928
Berlin Express	7.506	14,500	25.12.2007	12,90	27.12.2007	12,80	3.350	4.142
MSC Lucy	8.034	14,500	25.12.2007	12,70	27.12.2007	12,80	1.653	1.209
Ever Strang	7.024	14,200	26.12.2007	13,60	27.12.2007	12,70	1.430	1.190
CMA CGM Tulip	2.824	12,000	26.12.2007	10,60	27.12.2007	10,80	585	657
Puelo	6.539	14,500	26.12.2007	12,90	27.12.2007	11,30	2.175	834
SCI Vijay	2.668	12,018	26.12.2007	9,70	27.12.2007	10,40	616	833
Hanjin Bremerhaven	6.655	14,222	27.12.2007	12,60	28.12.2007	12,20	3.267	2.034
Hanjin Copenhagen	5.618	14,020	27.12.2007	11,70	29.12.2007	12,00	2.557	2.002
Bavaria Express	4.253	12,600	27.12.2007	10,20	29.12.2007	10,30	832	982
Cosco Seattle	7.488	14,520	28.12.2007	12,10	29.12.2007	11,30	2.288	1.590
LT Cortesia	8.073	14,500	28.12.2007	12,00	29.12.2007	11,30	1.793	1.319
APL Agate	5.020	13,500	28.12.2007	12,10	29.12.2007	9,80	3.053	1.274
NYK Artemis	6.492	14,035	28.12.2007	11,20	29.12.2007	12,80	1.806	2.434
Harbour Bridge	9.040	14,035	28.12.2007	12,40	29.12.2007	12,00	2.138	1.456
MOL Pace	6.350	14,000	28.12.2007	12,10	30.12.2007	12,30	1.943	1.838
CMA CGM Medea	9.415	15,020	29.12.2007	12,20	31.12.2007	12,50	2.760	3.562
Maersk Altair	9.030	15,000	30.12.2007	12,10	31.12.2007	11,80	2.192	276
Hyundai Tokyo	6.763	14,022	30.12.2007	12,40	31.12.2007	11,60	2.610	1.758
Cosco Ningbo	9.469	14,522	30.12.2007	11,00	31.12.2007	10,50	2.099	1.652
Henry Hudson Bridge	3.032	12,023	30.12.2007	10,30	31.12.2007	10,20	727	759
NYK Oceanus	8.628	14,030	30.12.2007	12,80	02.01.2008	12,50	3.437	2.342

(Quelle: www.rettet-die-elbe.de, Juni 2008).

Ausgangslage

Unsere See- und Binnenhäfen sind für die gesamte Volkswirtschaft von besonderer strategischer Bedeutung. Sie gehören zum Rückgrat der globalisierten Wirtschaft und sind Drehscheibe für den Warenaustausch innerhalb des Europäischen Binnenmarktes. Für die verladende Wirtschaft sind unsere See- und Binnenhäfen unverzichtbarer Teil der Logistikkette. Deutschland steht angesichts der Verdoppelung des Güterumschlags und der Verdreifachung des Containerverkehrs in den Häfen bis 2025 vor großen Herausforderungen:

Um Kapazitätsengpässe in den Häfen und beim Zu- und Ablaufverkehr zu vermeiden, muss die Verkehrsinfrastruktur modernisiert und dem wachsenden Transportbedarf angepasst werden. Gleichzeitig stehen die deutschen Häfen in einem harten internationalen Wettbewerb, der fairer Regeln bedarf. Das BMVBS hat mit der Absenkung der Mineralölsteuer für Seehafenumschlagsbetriebe bereits einen wichtigen Beitrag zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen mit den ARA-Häfen geleistet. Produktion und Distribution stellen darüber hinaus höhere Anforderungen an Transport und Logistik. Die Hafeninfra- und Suprastrukturen müssen daher mit dem Stand der Technik Schritt halten. Hinzu kommt, dass sich ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften im maritimen Cluster abzeichnet. Das Wachstum von Hafenumschlag und Seehafenhinterlandverkehr stellt neue Anforderungen an Klima- und Umweltschutz.

Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands gehören zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft. Es besteht wachsender Bedarf für die Koordinierung einer nationalen Hafenpolitik unter Einbindung der Binnenhäfen.

Beschreibung der Maßnahme

Um diesen Herausforderungen zu begegnen bedarf es gemeinsamer Verantwortung und Aktivitäten von Bund, Ländern und der Wirtschaft. Hafenpolitik ist zu einer nationalen Aufgabe geworden. Deswegen wird ein nationales Hafenkongzept mit Maßnahmen u.a. zu folgenden Themenbereichen erarbeitet:

a) Infra- und Suprastrukturen

- Die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel des Bundes werden noch stärker als bisher auf die gesamtwirtschaftlich besonders wichtigen Projekte konzentriert.
- Die Bundesregierung räumt dem Ausbau von Hafenhinterlandanbindungen (Straße, Schiene, Wasserstraße), die gegenwärtig nahe an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt sind und die in Zukunft einen überdurchschnittlichen Verkehrszuwachs zu verkraften haben, Vorrang ein.
- Es werden gezielt Möglichkeiten zur Kooperation der Seehäfen geprüft.
- Mit Telematiklösungen sollen zusätzliche Effizienzpotenziale in den Häfen und in der Logistikkette erschlossen werden.
- Bei Überlegungen zur Umwidmung von Hafen- oder hafennahen Flächen für andere städtische Funktionen wie Freizeit-, Wohn-, Büro- oder andere Nutzungen muss sichergestellt werden, dass es zu keinen negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes führt.