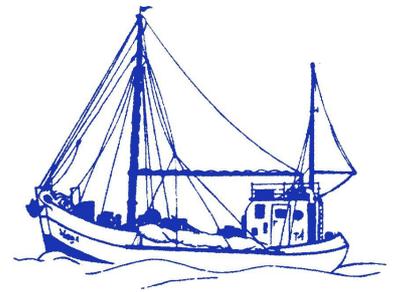


# Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

Nernstweg 22 • 22765 HAMBURG • Tel.:040/39 30 01

eMail: foerderkreis@rettet-die-elbe.de • <http://www.rettet-die-elbe.de>



**Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes  
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  
Außenstelle Nord  
Planfeststellungsbehörde  
Hindenburgufer 247  
24106 Kiel  
Per Email: [ast-nord.gdws@wsv.bund.de](mailto:ast-nord.gdws@wsv.bund.de)**

Hamburg, den 06.09.2013

## **Vertiefung der Unter- und Außenelbe Stellungnahme zu den ergänzenden Unterlagen**

**„Vorsorgliche Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot und das wasserrechtliche Verbesserungsgebot nach dem Maßstab einer strengen Status Quo-Theorie“; IBL Umweltplanung GmbH im Auftrag von GDWS und HPA**

**„Darstellung des öffentlichen Interesses an der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe und der weiteren Ausnahmegründe nach § 34 Abs. 2 WHG/Art. 4 Abs. 7 WRRL“; GDWS und HPA**

Sehr geehrter Herr Bösch,

die Träger des Vorhabens ergänzten den Planfeststellungsbeschluss durch eine "Darstellung des öffentlichen Interesses" und ein Gutachten der Firma IBL zum wasserrechtlichen Verschlechterungsverbot, worüber die Planfeststellungsbehörde die Einwander am 9.8.2013 informierte. Die Ergänzungen wurden im Internet auf dem "Tideelbeportal" der GDWS Nord veröffentlicht.

Das Gutachten von IBL gesteht die Möglichkeit ein, das geplante Vorhaben könne zu einer Verschlechterung der Gewässerqualität im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) führen, die aber gering und nicht nachweisbar sei. Inhaltlich weicht es damit nicht von den Planunterlagen und dem Planfeststellungsbeschluss ab. Die Begründung des "überwiegenden öffentlichen Interesses", wenn eine Verschlechterung der Gewässerqualität überhaupt einträte, wiederholt weitgehend die Planänderung III, Teil 11a.

Die Träger des Vorhabens (TdV), die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Nord (GDWS) und die Hamburg Port Authority (HPA), bestreiten, dass durch die Vertiefung der Fahrrinne das Ökosystem Unterelbe erheblich und nachhaltig beeinträchtigt wird. Sie haben die meisten Einwendungen der Umweltschutzorganisationen und betroffener Bürger nicht akzeptiert und als "unbegründet" im Planfeststellungsbeschluss abgelehnt.

Die Geschichte der Planung hat dazu geführt, dass die Argumentation nicht einer logischen Kette vom Allgemeinen zu den Details folgt. So wurde erst mit der dritten Planänderung von GDWS und HPA versucht, ein angebliches übergeordnetes wirtschaftliches Interesse zu begründen. Die jetzigen

Planergänzungen sind aber kein Versuch, Ordnung in den Wirrwarr zu bringen, sondern sollen Schwachstellen flicken, die durch die jüngste Rechtsprechung in ähnlichen Fällen offenbar geworden sind.

Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV nimmt zu den Planergänzungen Stellung, wobei er sich auf seine früheren Einwendungen bezieht, um die Kohärenz in der Argumentation zu wahren. Zum Gutachten von IBL wird exemplarisch der Sauerstoffhaushalt behandelt. Zu der Frage des "überwiegenden öffentlichen Interesses" wurden die früheren Einwendungen auf den neuesten Stand gebracht und zu den aktuellen Aspekten des Verfahrens ergänzt.

Herbert Nix  
(1. Vorsitzender)

Dr. Klaus Baumgardt

## Zusammenfassung

Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV hat in seinen Einwendungen dargestellt, dass:

1. erhebliche und nachhaltige **Beeinträchtigungen des Naturhaushalts** der Unterelbe sowohl im Sinne der europäischen Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie als auch der Wasserrahmenrichtlinie zu besorgen sind;
2. die geplante Elbvertiefung aus **zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses**, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, nicht notwendig ist;
3. **Alternativen** vorhanden sind, um die Ziele der Planung mit anderen Maßnahmen zu erreichen, wie Hafenkooperation, an anderer Stelle - Tiefwasserhafen Wilhelmshaven -, sowie Anpassung der Navigation an die vorhandenen Tiefgangsverhältnisse;
4. **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** sowie Vorschläge zur Sicherung der Kohärenz unvollständig und unzureichend sind.

Die beantragte Elbvertiefung ist unzulässig sowohl nach nationalen wie europäischen Rechtsvorschriften.

## Naturhaushalt

### Sauerstoffhaushalt

Die **IBL-Gutachter** kündigen eine Beitrag an,

"in dem vorsorglich und hilfsweise davon ausgegangen wird, dass jede Vorhabenswirkung, die geeignet sein kann, den Zustand von Qualitätskomponenten der WRRL theoretisch (nicht mess- und beobachtbar) oder tatsächlich (mess- und beobachtbar) nachteilig zu verändern, per definitionem als Zustandsverschlechterung bewertet wird."

Man sollte also erwarten, dass die umfangreichen Einwendungen gerade zum Sauerstoffhaushalt endlich ernst genommen werden. IBL stellt zunächst bei der Einstufung von Wasserkörpern nach WRRL-Qualitätskomponenten fest:

"Sauerstoffhaushalt → relevant aber **ohne Bewertung im Ist-Zustand**"

und zu den vorhabensbedingten Auswirkungen auf diese Komponente:

"Die auf den Sauerstoffhaushalt maßgeblich wirkenden Faktoren sind Wassertemperatur, Oberwasser und Eintrag organischen Materials von Oberstrom. Die **geplante Fahrrinnenanpassung wirkt nicht auf diese Faktoren ein.**"

Warum die meisten relevanten Qualitätskomponenten nicht bewertet werden, wird von IBL nicht erklärt. Es ist allerdings nicht verwunderlich, dass keine amtlichen Bewertungen zitiert werden können, da nach Inkrafttreten der WRRL im Jahr 2002 nicht erwartet werden kann, dass es für alle Qualitätskomponenten verbindliche Normen gibt, und dass die Monitoringprogramme abgeschlossen und bewertungsreif sind. Trotzdem liegen langjährige Datenreihen und Auswertungen vor, die von IBL hätten geprüft und im Gutachten dargestellt werden müssen, ob sie relevante Aussagen zu den im Planverfahren strittigen Fragen enthalten. Was den Sauerstoffhaushalt angeht, zitiert IBL eine Studie von

**Gaumert und Bergemann „Sauerstoffgehalte der Tideelbe — Entwicklung der kritischen Sauerstoffgehalte im Jahr 2007 und in den Vorjahren, Erörterung möglicher Ursachen und Handlungsoptionen“**; Berichte Arge Elbe/Flussgebietsgemeinschaft Elbe

Die Verfasser sind Mitarbeiter der Wassergütestelle Elbe in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg. Die Studie wurde mit den Wasserbehörden der Länder in der Flussgebietsgemeinschaft Elbe abgestimmt. Darin wird der Ist-Zustand bewertet:

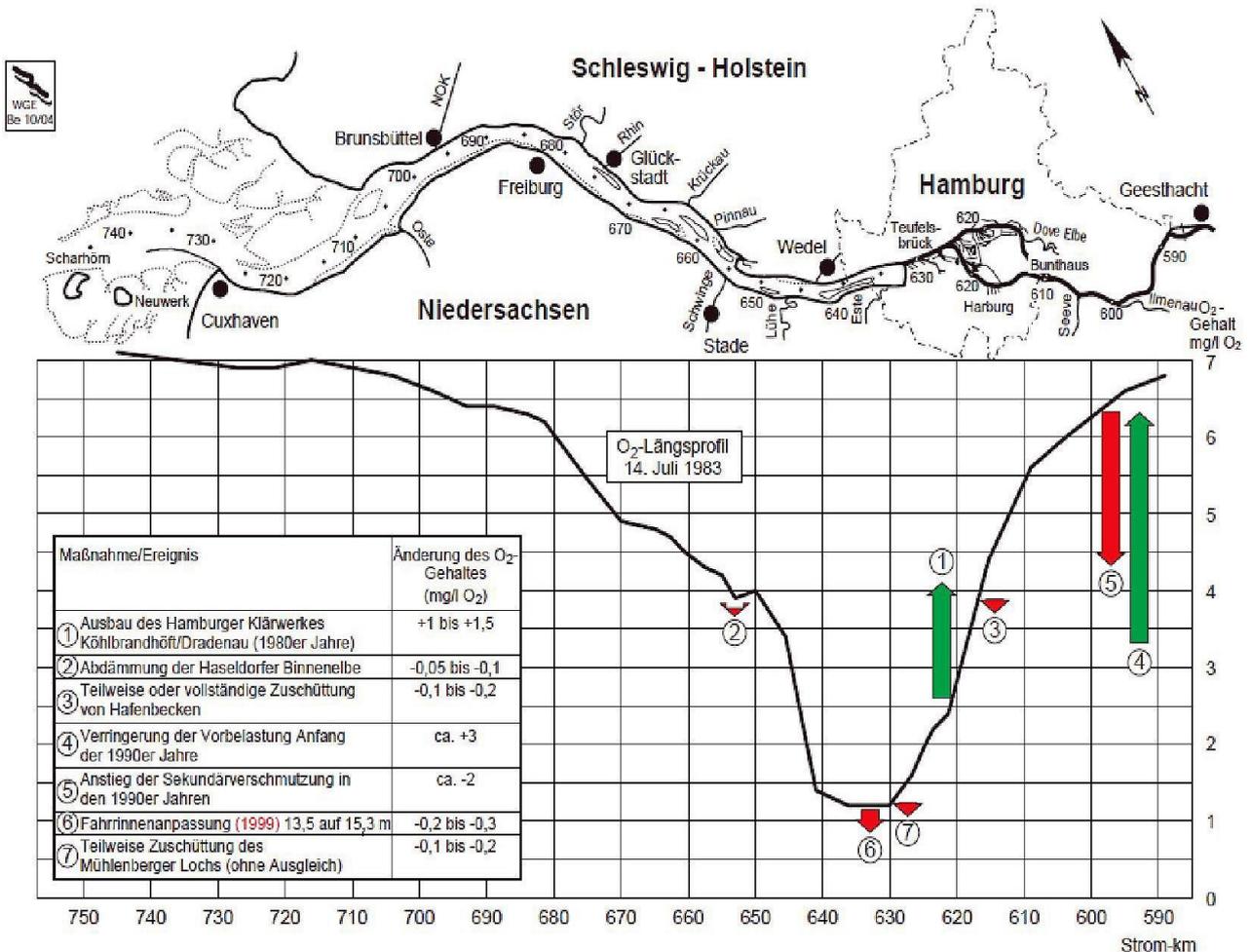
„Derzeit muss der Sauerstoffhaushalt der Elbe im Sommer bei Hamburg als „**überlastet**“

bezeichnet werden – mit Sicherheit neben den Nährstoffeinträgen auch eine Folge der gesamten morphologischen Veränderungen, die im Laufe der letzten 100 Jahre an der Tideelbe ... eingetreten sind.“

Gaumert und Bergemann erklären die Wirkung der morphologischen Veränderungen:

"Die umfänglichen wasserbaulichen Maßnahmen im Bereich der Tideelbe ... haben ebenfalls einen Einfluss auf den Sauerstoffhaushalt der Tideelbe. Der Verlust von wirksamer Wasseroberfläche durch Zuschüttungen oder Abdämmungen verringert den atmosphärischen und biogenen Sauerstoffeintrag.

Auch **eine Flussvertiefung wirkt sich negativ auf den Sauerstoffhaushalt aus**, weil sich die spezifische Wasseroberfläche (Verhältnis von Oberfläche zu Tiefe) verringert. Die gleiche Wasseroberfläche muss dann einen größeren Wasserkörper mit Sauerstoff versorgen. Eine Vertiefung verlängert außerdem die Verweilzeit des Wassers. Damit vergrößert sich die Abbaumenge von sauerstoffzehrenden Stoffen an einem betrachteten Querschnitt. ... Die durch die Vertiefung erhöhte maximale Flutstromgeschwindigkeit führt zu einem verstärkten Stromauftransport von Schwebstoffen/Sedimenten. Diese können auch zu einer Verlandung der Nebenelben führen, die in bestimmten Zeiten eine Belüftungsfunktion für den Hauptstrom der Elbe übernehmen."



Abschätzung des Einflusses verschiedener Maßnahmen auf den Sauerstoffhaushalt der Tideelbe

Abbildung 1: Kopie aus Gaumert/Bergemann

Die Wassergütestelle Elbe schätzte die **Wirkung auf den Sauerstoffhaushalt** der Be- und Entlastungen wie in der Abbildung 1 dargestellt. Bezogen auf ein im Juli 1983 in der Tideelbe gemessenes

Längsprofil werden die Zu- und Abnahmen der Sauerstoffkonzentration durch verschiedene Maßnahmen berechnet.

Die IBL-Gutachter haben nicht nach "denkbar strengsten Bewertungsmaßstäben" geprüft, wie man den Ist-Zustand zu bewerten hat, noch wie man die Änderungen des Zustands durch das Vorhaben Elbvertiefung bestimmt, ob es sich um eine Bagatelle oder eine wasserrechtlich verbotene Verschlechterung handelt. Sie haben lediglich strenge Formblätter mit sinnleeren Floskeln gefüllt und somit **das gestellte Thema verfehlt**.

Unabhängig von der indiskutablen IBL-Vorlage wird im Folgenden die **Geschichte der Sauerstofflöcher** auf der Grundlage der **Daten des Wassergütemessnetzes** (Institut für Hygiene und Umwelt Hamburg) dargestellt. Die automatischen Messstationen Bunthaus (bei Stromkilometer 609), Seemannshöft (Stromkm 629) und Blankenese (Stromkm 635) wurden 1988 in Betrieb genommen, so dass 1989 der erste statistisch bewertbare Jahrgang vorlag. In Grauerort (Stromkm 660) wurde später eine automatische Messstation vom Niedersächsischen Landesamt Wasserhaushalt und Küsten errichtet, von der hier Daten von 1997 bis 2011 vorliegen.

Die folgenden beiden Diagramme zeigen die Zahl der Tage pro Jahr, in denen die Sauerstoffkonzentration im Tagesmittel einen bestimmten Wert unterschritt.

Bis 1991 wurde durch Einleitung schlecht bzw. gar nicht geklärter Abwässer eine Sauerstoffzehrung im ganzen Verlauf der Elbe beobachtet, die sich wegen der langen Verweildauer im Tidebereich besonders stark auswirkte. Der Ausbau der Klärwerke in Hamburg und im Zuge der deutschen Vereinigung in den neuen Bundesländern bewirkte eine deutliche Entlastung der Gewässer. Nach der Schätzung der Wassergütestelle sollten die Sauerstoff-Konzentrationen um 4 bis 4,5 mg/l höher liegen (Pfeile 1 und 4 in Abb. 1), somit keine Sauerstofflöcher mehr auftreten.

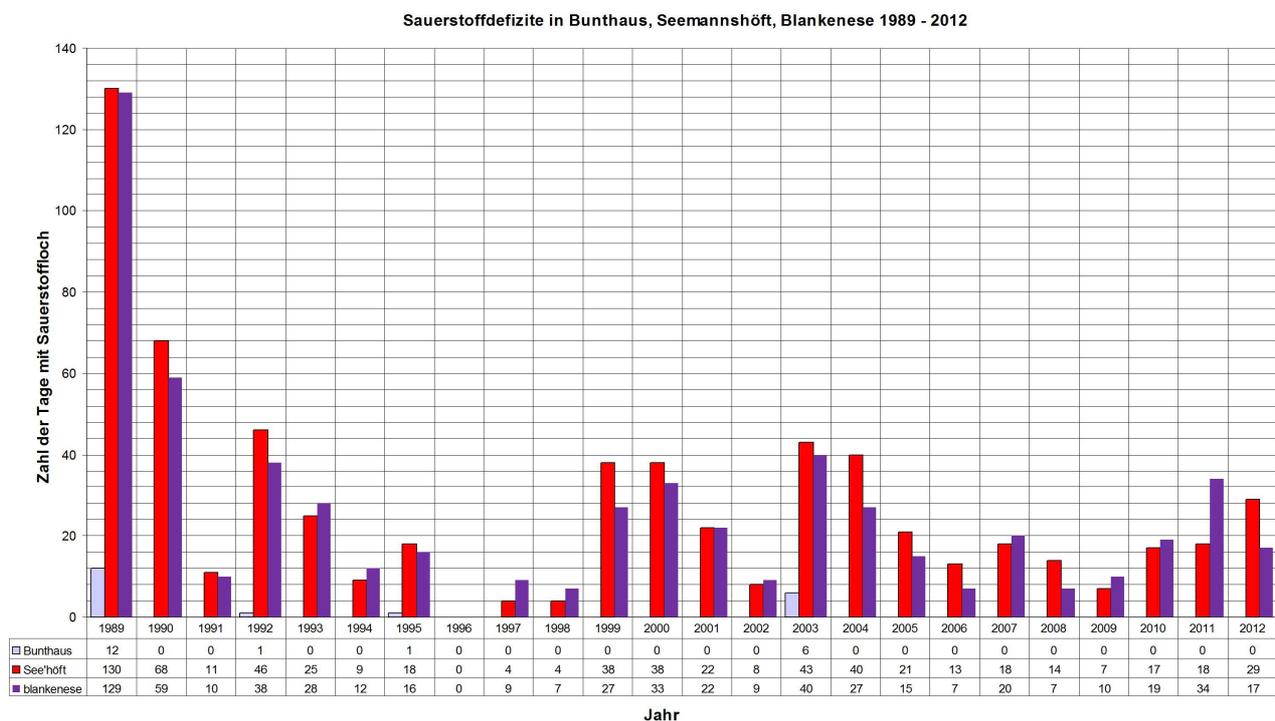


Abbildung 2: Zahl der Tage pro Jahr mit Sauerstoffkonzentrationen  $\leq 3$  mg/l im Hamburger Elbabschnitt (in Grauerort kommen so niedrige Werte nicht vor)

1989 wurden an den Stationen im Hafen 130 Sauerstoffloch-Tage gezählt, die im Sommerhalbjahr auftraten. In Bunthaus oberhalb des Hafens waren es deutlich weniger, aber von April bis Ende Oktober lag hier die Durchschnittskonzentration bei nur 6 mg/l. Das Wasser kam (noch) erheblich belastet in Hamburg an. **1996 wurden keine Sauerstoffloch-Tage** beobachtet, das Wasser kam im

Sommerhalbjahr mit durchschnittlich 10,1 mg/l Sauerstoffgehalt in Bunthaus an.

**1991 wurde erstmals Algenaktivität** in der Station Bunthaus gemessen, angezeigt durch eine Erhöhung des pH-Werts in der Vegetationsperiode (das Chlorophyll-Messgerät zur direkten Algenbestimmung wurde erst später installiert). Zuvor wurde durch die übermäßige Belastung der Elbe mit Schadstoffen das Algenleben unterdrückt. Das Gewässer hatte eine neue Qualität durch die Algen selbst, die die Basis der Nahrungskette bilden und das Wasser mit Sauerstoff anreichern. Die verbesserte Qualität berechtigte zu der Hoffnung, ausgestorbene bzw. seltene Fischarten wie Lachs, Meerforelle, Schnäpel und Stör im Elbegebiet wieder anzusiedeln. Die **erfolgreiche Wiederbesiedlung sächsischer Bäche mit Lachsen** gab der Hoffnung recht.

Nach Beginn der Baggerungen der letzten Elbvertiefung wurde **1999 ein Sprung der Sauerstoffloch-Tage** auf über 30 registriert. Dies blieb kein einmaliges Ereignis, das man als Zufall und "nicht beweissicherungsfähig" hätte abtun können. Es kann ausgeschlossen werden, dass die Einleitungen aus Klärwerken signifikant zugenommen hätten. Das Wasser der Elbe kommt im Sommerhalbjahr in hoher Qualität mit sehr viel mehr lebenden als abgestorbenen Algen an, die durch ihre Photosynthese das Wasser mit Sauerstoff sogar übersättigen. Durch das Absterben der Algen im seeschiff tiefen Wasser wird die Wasserqualität im gesamten Sommerhalbjahr gemindert, zeitweise auf für Fische tödliche Bedingungen. **Dies ist keine Bagatelle**, die nach kurzer Zeit vom Gewässer selbst repariert wird.

Die Bewirtschaftung der Gewässer richtet sich nach zwei Grenzwerten. 3 mg/l gelten als Katastrophe, die auf jeden Fall zu vermeiden ist. Ein guter ökologischer Zustand ist jedoch erst oberhalb von 6 mg/l erreichbar, vor allem in Hinblick auf die biologischen Qualitätskomponenten.

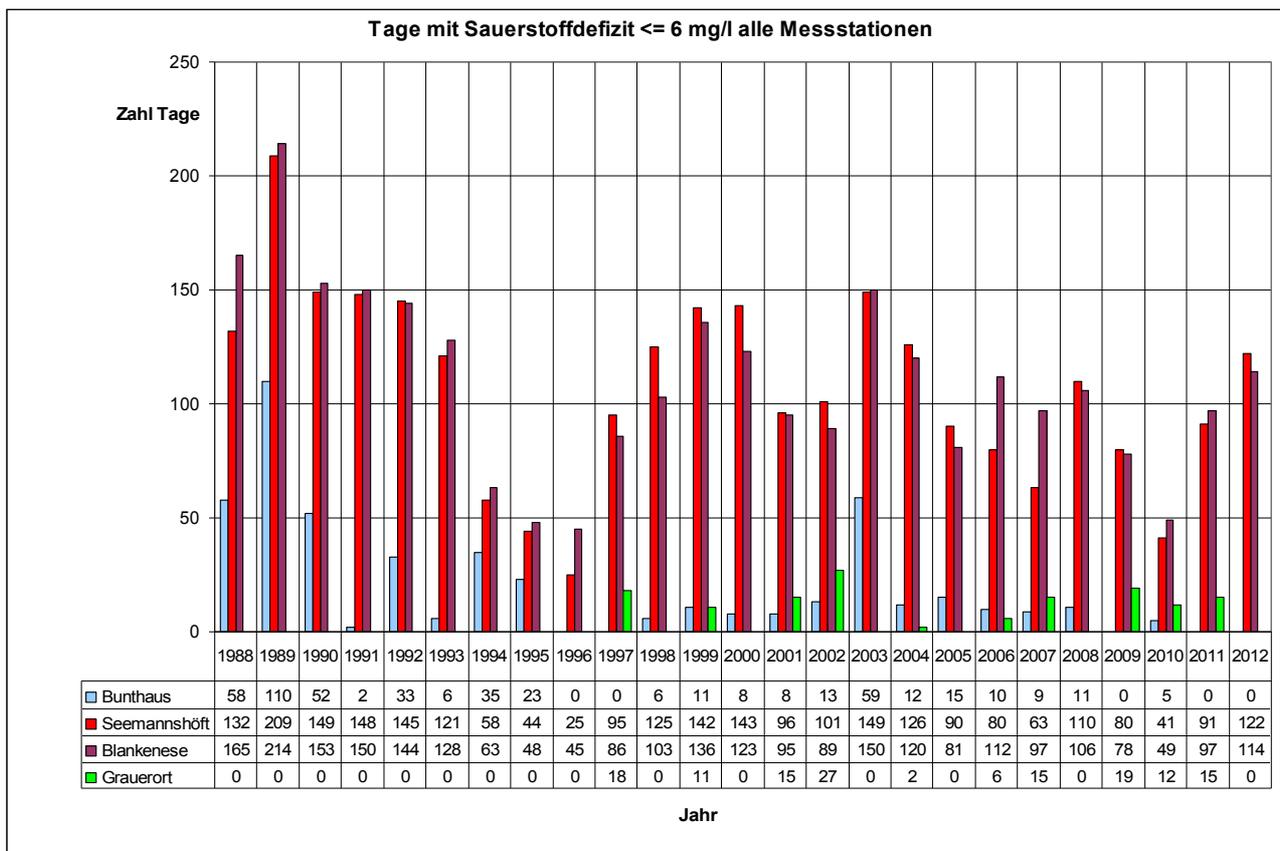


Abbildung 3: Zahl der Tage pro Jahr mit Sauerstoffkonzentrationen <= 6m/l im Hamburger Elbabschnitt und Grauerort

In Bunthaus ging die Zahl der Tage mit Sauerstoffdefizit in dem Maß zurück, in dem die Belastung mit Abwasser reduziert wurde, mit Ausnahme des Extremsommers 2003. In Grauerort spielt der

biogene Sauerstoffeintrag kaum eine Rolle, da unterhalb die natürliche Zone des Algensterbens im Brackwasser beginnt. Der atmosphärische Eintrag versorgt hier das Wasser mit Sauerstoff. Im und direkt unterhalb des Hafens wird das Ziel 6 mg/l weit verfehlt. Der zunächst mit der Station Bunthaus parallel laufende positive Trend brach 1997 ab. **Die Zahl der Tage, an denen das Wasserqualitäts-Limit 6 mg/l nicht eingehalten wird, liegt in Seemannshöft und Blankenese ca. zehnmal höher als in Bunthaus und Grauerort.**

Die Studie von Gaumert und Bergemann und die Einwendungen betreffend den Sauerstoffhaushalt gehen weitgehend konform in der Erklärung, wie Sauerstoffdefizite entstehen. Bei den Sauerstofflöchern neuer Art spielt das seeschifftiefe Wasser die entscheidende Rolle. **Die von oberhalb eingeschwemmte Algenpopulation stirbt erst im seeschifftiefen Wasser ab** und bildet dort sauerstoffzehrende tote Biomasse, nie aber oberhalb des Hafens. Es geschieht wiederum weit vor der Salzwassergrenze, wo alle Süßwasseralgen natürlicherweise sterben müssen.

Die oben aus Gaumert/Bergemann zitierten Faktoren sowie die Umstellung der Algen von Photosynthese zu Atmung im dunklen Wasser (ebenda) führten zu einer Verringerung der Sauerstoffkonzentration um 0,2 – 0,3 mg/l, die der Elbvertiefung 1999 zuzurechnen ist, s. Abb. 1, Pfeil 6. Bei der jetzt geplanten Elbvertiefung ist mit einem Effekt in der gleichen Größenordnung zu rechnen. Der seeschifftiefe Bereich und damit **die Krisenzone der Algen beginnt** ca. am Stromkilometer 619 sowohl in Norder- wie Süderelbe. Vertieft wird ab km 624 (Containerterminal Tollerort) bzw. 621 (Containerterminal Altenwerder), nicht nur die Fahrrinne, sondern entsprechend auch die Hafenbecken. Der Eingriff wirkt auf beträchtlicher Länge auf die Algenpopulation und ist im Vergleich zur "Vorbelastung" nicht zu vernachlässigen. Minderungen sind nicht vorgesehen, nämlich Flachwasserzonen zur Regeneration der Algen.

Dass nach längerem Verweilen im dunklen seeschifftiefen Wasser die Algen absterben, ist unstrittig. Strittig ist die **Gewichtung**, wie viel der **Elbvertiefung** und wie viel den übermäßigen Algenblüten durch **Überdüngung** zuzuordnen ist. Die Studie der Wassergütestelle geht von einer Minderung der Sauerstoffkonzentration von 2 mg/l durch "Sekundärverschmutzung" aus (Abb. 1, Pfeil 5). Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV erachtet den Begriff als irreführend, weil er die Vorstellung weckt, Algen seien eine Plage, die bekämpft werden müsse. Selbstverständlich ist es richtig, den Eintrag von Pflanzennährstoffen in die Gewässer und vor allem in die Nordsee zu mindern. Geringere Algenblüten in der Elbe wären ein Kollateralnutzen der Beschlüsse der FGG Elbe. Doch auch dann würden die Algen im Hamburger Hafen absterben, also am falschen Ort, und die Sauerstoffkonzentration würde gesenkt, und zwar immer noch an dem Engpass, durch den alle Wanderfische hindurch müssen.

Eine **weitere Elbvertiefung** würde die Wahrscheinlichkeit mindern, dass ein Teil der Algen die Krisenzone lebend passiert und eine rettende Flachwasserzone erreicht. Die verbleibende biogene Sauerstoffproduktion könnte die höhere Sauerstoffzehrung weniger kompensieren. Es würde erschwert, einen guten Sauerstoffhaushalt gemessen an der 6 mg/l – Marke zu erreichen.

Hinzuzufügen ist, dass die Sauerstofflöcher im Hamburger Elbabschnitt ein **gravierendes Hindernis für Fischwanderungen** bilden. Das gilt nicht nur für besonders geschützte Wander-Fischarten, sondern auch für Allerwelts-Fische. Die WRRL verlangt als guten ökologischen Zustand einen Besatz mit allen für den Gewässertyp charakteristischen Arten in ausreichender (sich selbst erhaltender) Population. Dem steht das Sauerstoffdefizit entgegen. Die Betrachtung prioritärer Arten greift zu kurz, etwa dass der Nordseeschnäpel in der Elbe nur als Gast eingestuft ist und deshalb kein Bestand zu schützen sei. Die Fischart gehört zum Artenspektrum der Elbe, und deshalb wird durch Besatz versucht, eine Population aufzubauen. Der Bau der Fischtreppe bei Geesthacht wurde der Firma Vattenfall als Ausgleichsmaßnahme für das Kraftwerk Moorburg in Hamburg in einem Umfang auferlegt, dass sogar Störe darin aufwärts wandern könnten, obwohl zu dem Zeitpunkt die Wiedersiedlung des Störs in der Elbe nicht einmal begonnen wurde. Auch zu diesem Thema erweist sich die Planergänzung IBL-Gutachten als methodisch ungeeignet, den funktionalen Zusammenhang zu erkennen, dass die Elbvertiefung mit ihrer Wirkung auf den Sauerstoffhaushalt die gebotene Verbes-

serung erschwert, den Fischbestand der Elbe auf einen guten ökologischen Zustand zu bringen und zu erhalten.

## Überwiegendes öffentliches Interesse

„Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ liegen vor, wenn das wirtschaftliche und soziale Wohl der Bevölkerung im Einzugsgebiet des Hafens vom Ausbau des Hafens abhängt, und zwar so existentiell, dass es die existentiellen Interessen der Gewässerlebewesen überwiegt. Ein Cent mehr Stundenlohn oder Dividende sind nicht wichtig genug. Die Elbvertiefung darf auch nicht benutzt werden, um andere Fehler der Hafenpolitik auszugleichen.

Die TdV haben erst zur dritten Planänderung auf Forderung der Planfeststellungsbehörde Überlegungen angestellt, warum von den vielen Faktoren, die den Hafen Hamburg erfolgreich machen, die Elbvertiefung die entscheidende sei. Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV sieht in der Elbvertiefung eine ökonomische Fehlentwicklung, die die Stadt in einen ruinösen Wettbewerb mit anderen Häfen treibt, auf Kosten der Umwelt.

Die nun vorgelegte ergänzende Planrechtfertigung der TdV gesteht nur theoretisch zu, es könne zu einer Verschlechterung der Gewässerqualität kommen, die rechtlich mit einem überwiegenden öffentlichen Interesse überwunden werde. Das IBL-Gutachten, das Verschlechterungen verneint oder verharmlost, taugt in Gänze nicht zu einer derartigen Abwägung. Die in der Planergänzung dazu vorgetragenen Argumente bieten nichts Neues und widerlegen keine der im bisherigen Verfahren vorgetragenen Einwendungen.

## Wirtschaftsraum

Das Hamburgische Weltwirtschaftsinstitut (HWWI) hat in einem Gutachten „Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens in Abhängigkeit vom Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe“ (März 2010) versucht zu begründen, dass der Hamburger Hafen nur als große wachsende Drehscheibe (Hub) eine kostengünstige Versorgung mit Gütern nach Mittel- und Osteuropa gewährleisten könne. Die Kostenvorteile durch Bündelung von Fracht überwögen den Nachteil, dass über einen Hub die Transportwege verlängert werden. Ohne Elbvertiefung drohten laut HWWI höhere Transportkosten auch über andere (Hub)Häfen sowie „Wohlstandsverluste“. Die TdV sehen Hamburg gar „zum Regionalhafen degradiert“.

Das HWWI lässt außer Acht, dass sein Hub-Konzept zutiefst klimaschädlich ist und somit nicht im übergeordnetem Interesse Hamburgs, Deutschlands oder der EU.

## Einzugsbereich

Der Hafen dient in erster Linie der Stadt Hamburg und ihrem Umland. Industrie und Konsumenten werden über See kostengünstig mit Rohstoffen, Vorprodukten und Konsumgütern beliefert, Produkte konkurrenzfähig exportiert. Durch diesen Vorteil werden Unternehmen angezogen, die zusätzliche Werte, Arbeitsplätze und Staatseinnahmen schaffen. Wirtschaftliches Wachstum wird als charakteristisch für eine Hafenstadt angesehen. Das Wachstum kommt jedoch nicht immer der Stadt Hamburg zu Gute. Die deutschen Reeder betreiben die größte Containerschiffsflotte der Welt zu 90% unter fremder Flagge. Wachstum verschärft die Konkurrenz um die Ressourcen des Raumes und führt so z.B. zu höheren Grundstückspreisen. Bau und Unterhaltung der Infrastruktur von Hochwasserschutz bis Straßen-Winterdienst überfordern die Staatsfinanzen. Schließlich führt Wachstum zu erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt, wie es bei der Elbvertiefung nun der Fall ist. Bei diesem Wachstumsschritt des Hamburger Hafens wird erstmals formell die Frage gestellt, ob er den Umweltinteressen übergeordnet ist.

Nicht berührt von der Elbvertiefung ist die Versorgung der regionalen Wirtschaft mit Massengut. Erze, Rohöl, Ölfrüchte, Getreide und Düngemittel werden von Schiffen geliefert, deren Größe an die Verarbeitungskapazität der regionalen Industriebetriebe angepasst ist und die keine Probleme

mit dem Tiefgang haben.

Nur ein geringer Teil der im Hafen umgeschlagenen Container enthält Güter, die in der Metropolregion Hamburg verarbeitet, konsumiert oder für den Export produziert werden, wurde in einer Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) berechnet. Im Jahr 2008 bei einem Containerumschlag von insgesamt 9,8 Mio. TEU wurden direkt an Industrie/Endverbraucher der Metropolregion 400.000 TEU geliefert, 300.000 TEU über Distributionszentren. Man kann gewiss sein, dass die regionale Wirtschaft (Loco-Frachtaufkommen) auch in Zukunft kostengünstig bedient wird, unabhängig von der Elbvertiefung.

Es bleibt allein die Frage, ob das Wachstum des Hamburger Containerumschlags durch die Elbvertiefung in einem übergeordneten Interesse des Wirtschaftsraums über die Region Hamburg hinaus liegt. Es soll nicht bestritten werden, dass die neuen EU-Mitgliedsstaaten im Osten Europas wirtschaftlich entwickelt und der Wohlstand der Menschen gesteigert werden sollen. Es wird im Folgenden dargelegt, dass die geplante Elbvertiefung dem sogar entgegensteht.

Explizit kein übergeordnetes Interesse liegt vor, dass besonders der landeseigene Hafenbetrieb Hamburger Hafen und Logistik AG HHLA sich vom Wachstum des Hamburger Containerumschlags höhere Dividenden verspricht.

### Maritimes Cluster

Ohne Angabe eines Auftraggebers, aber als Teil der Planänderungsunterlage III, hat das Hamburgische Weltwirtschaftsinstitut (HWWI) in einem Gutachten „Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens in Abhängigkeit vom Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe“ (März 2010) zur Frage eines „übergeordneten Interesses“ Stellung genommen. „Das ... Charakteristikum des Maritimen Clusters ist die räumliche Konzentration von Wirtschaftszweigen sowie Forschungs- und Bildungseinrichtungen, die mit dem Meer ... verbunden sind.“ Je größer der Hafen, desto mehr trage das Cluster zu Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekten bei, meint das HWWI. Die miteinander vernetzten Bestandteile des Clusters stellt das HWWI in folgendem Diagramm dar.

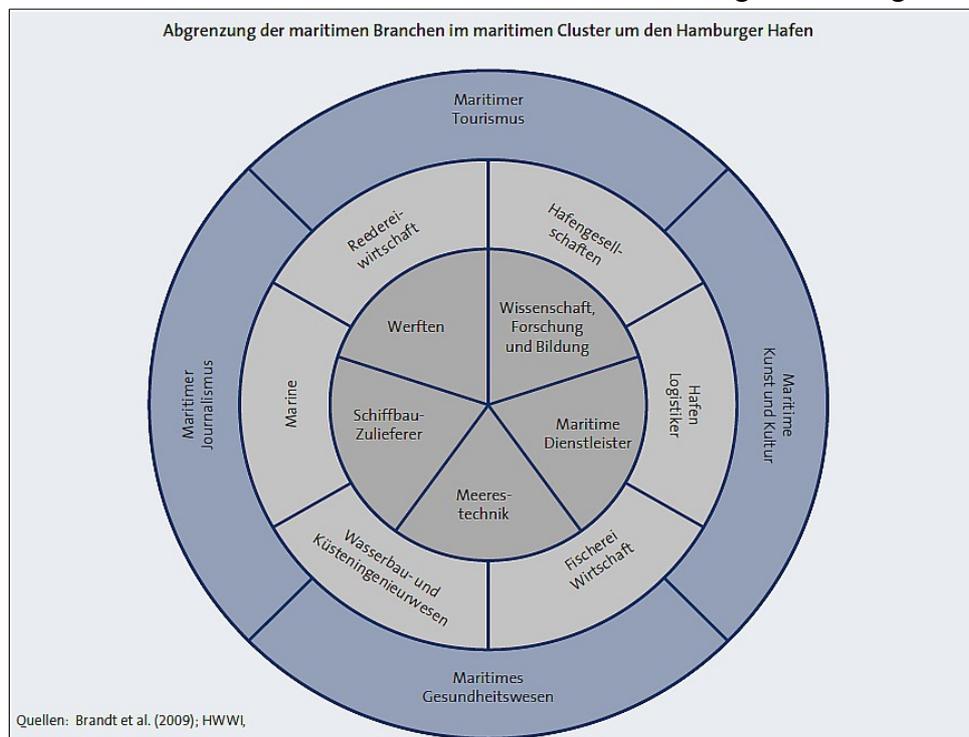


Abb. 2 A 1: Maritimes Cluster Hamburg, Bildschirmkopie aus Gutachten HWWI

Das HWWI begründet nicht, in welcher Weise (Kriegs)Marine, Wasserbau, Kultur und dergleichen von der geplanten Elbvertiefung berührt sind. Der Niedergang der deutschen Werftindustrie geht einher mit dem Serien-Bau immer größerer Containerschiffe in Korea und China. Die Fischer auf

Unter- und Außenelbe sind erklärte Gegner der Elbvertiefung vor allem aus den zum Naturhaushalt genannten Gründen. Im übergeordneten Interesse des Maritimen Clusters darf die Elbe nicht vertieft werden.

### **„Hub“ oder „Spoke“**

Das HWWI versucht zu begründen, dass der Hamburger Hafen nur als große wachsende Drehscheibe (Hub) eine kostengünstige Versorgung mit Gütern nach Mittel- und Osteuropa gewährleisten könne. Die Kostenvorteile durch Bündelung von Fracht überwiegen den Nachteil, dass über einen Hub die Transportwege verlängert werden. Das HWWI belegt seine These aber nicht mit konkreten Frachtraten.

Die vier Hubs der Nordrange – Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg – versuchten, immer mehr Fracht aus Hinterland und Zulieferhäfen (Spoke) auf sich zu ziehen, um die Skalenvorteile des Bündelns zu nutzen. Schwächelt ein Hafen, stürze er auf das Niveau eines regionalen Feederhafens ab. Vertieft Hamburg die Elbe, muss Antwerpen sofort die Schelde ausbaggern. Denkt man die Theorie zu ihrem logischen Ende, bliebe nach einem ruinösen Infrastruktur-Rüstungswettbewerb doch nur Rotterdam übrig, und in den anderen Häfen zerstörte Flüsse und eine brachliegende Infrastruktur.

Die Theorie des HWWI ist unrealistisch, weil sie die physischen Grenzen der Häfen nicht berücksichtigt. Dennoch ist es gefährlich, ihr zu folgen, weil ein ungezügelttes Wachstum der vorhandenen Hubs verhindert, dass sich Häfen in Regionen Europas entwickeln, die nahe an den Ländern liegen, die wirtschaftlich und sozial gefördert werden müssen. Das wäre in der Ostsee, im Mittelmeer und Schwarzen Meer nötig. Bei steigenden Ölpreisen und Kosten der Verkehrswege im Binnenland wird der Kostenvorteil der Bündelung im Hub bald aufgehoben.

### **Transshipment**

In der Wirtschaftskrise verlor Hamburgs Hafen besonders im Containerumschlag, ca. 30%, während Rotterdam nur ca. 12% einbüßte. Beklagt von Wirtschaftsbehörde und Hafenunternehmen wurde besonders, dass die Transshipmentverkehre von Hamburg in küstennahe Häfen wie Zeebrügge und Rotterdam verlagert wurden. Zuvor war gerade das Transshipment in Hamburg stark gewachsen auf 42 % des Containerumschlags. Allerdings nützt diese Art von Hafenumschlag allein den Hafenunternehmen, denn weder Binnenlandtransporteure noch die Wirtschaft in Hamburg und seinem Hinterland haben mit dem Container und seinem Inhalt etwas zu tun. In der Krise rechneten die Reeder mit spitzem Bleistift, dass es günstiger sei, einen Container aus China an der Küste auf ein Feeder-schiff nach Russland umzuladen, statt ihn erst 100 km landeinwärts nach Hamburg, und dann 80 km abwärts bis zum Nordostseekanal zu schleppen. Für die Container, die für Hamburgs Hinterland bestimmt waren, liefen die Schiffe aber weiterhin Hamburg an. Der Standortvorteil Hamburgs liegt auf der Hand: 100 km teuren Landtransport durch den Wasserweg gespart. Das öffentliche Interesse, kostengünstig mit Gütern beliefert zu werden, wäre plausibel. Die TdV suggerieren aber, gestützt auf das Gutachten des HWWI, gerade das Transshipment zurückzuholen, fördere besonders das Wohl der Allgemeinheit. Weil dann die Großschiffe schwerer beladen würden, müsse man die Elbe vertiefen. Dem Nachdruck verleiht ein Mengenrabatt der Hafengebühren, der seit Anfang 2010 Transshippern zu Gute kommt. Im Angesicht des härtesten Sparprogramms verzichtet die Stadt Hamburg auf Einnahmen – im öffentlichen Interesse?

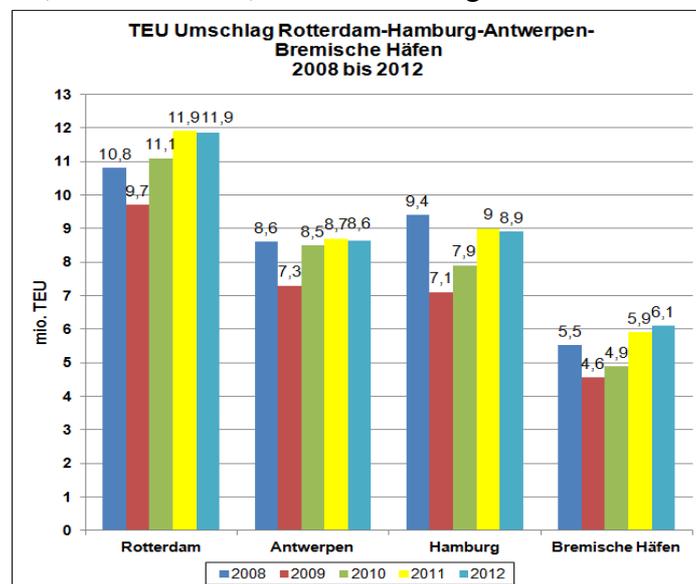
Die Verluste im Transshipment sind aber nicht nur auf die Krise zurückzuführen, sondern auch auf die Veränderungen der Liniendienste der Reedereien. Die Reederei Maersk hat seit Oktober 2009 einen wöchentlichen Dienst mit Containerschiffen bis zu 8.000 TEU (Containereinheit) von Asien (Ningbo) über Le Havre (Frankreich), Felixstowe (Großbritannien), Zeebrugge (Belgien) nach Gdansk (Polen) eingerichtet. Das größte Containerschiff der Reederei, die Maersk Mc-Kinney Möller (18.000 TEU) fuhr im August 2013 von Bremerhaven nach Gdansk. Containerumschlag für Gothenburg, Aarhus und Gdansk wird nicht mehr von Hamburg gefeiert, sondern geht von Asien direkt in diese Regionen. Auf dieser Route fährt zum Beispiel das Containerschiff Maersk Singapore

mit einer Kapazität von 8.466 TEU.

Andere Reedereien wie zum Beispiel MSC, Hanjin oder CMA CGM haben einige Feederdienste seit Beginn der Wirtschaftskrise 2008 von Hamburg nach Rotterdam, Antwerpen oder Zeebrugge verlagert. In diesen Häfen gibt es offensichtlich für die Reeder bessere Bedingungen, entweder durch eigene Terminals oder durch günstigere Hafentarife. Hamburg ist nicht mehr Osteuropas westlicher Hafen und wird nicht mehr so stark als Transithafen in die Ostsee benötigt.

Weder durch subventionierte Hafengebühren noch durch die Elbvertiefung kann Hamburg die verlorene Fracht zurückholen. Die Bedeutung des Transshipment wird abnehmen, vor allem wenn der Jade-Weser-Port in Betrieb geht, und reicht für ein übergeordnetes Interesse an der Elbvertiefung nicht aus.

Der Containerumschlag (TEU) im Hamburger Hafen hat den Umschlagrekord von 9,4 Millionen TEU aus 2008 noch nicht wieder erreicht. Im Hafen Rotterdam ist der TEU-Umschlag dagegen in 2012 um 1,1 Mio. TEU größer als im Jahr 2008. Antwerpen erreichte in 2012 sein bisher bestes Ergebnis von 8,6 Mio. TEU in 2008. Die bremischen Häfen konnten, als einziger dieser drei Häfen, den TEU-Umschlag um 3,4 Prozent auf 6,1 Mio. TEU steigern.



## Transportketten

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und Eurogate, die führenden Hafenbetriebe in Hamburg, bieten intermodale Verkehre von Hamburg beziehungsweise Bremerhaven tief in südliche und östliche Länder Europas. Die folgenden Bilder veranschaulichen die Bündelung von Hinterland-Verkehren in den Hub-Häfen, und die dafür in Kauf genommenen langen Wege ins Hinterland.

Ein Blick auf die Landkarte macht jedem deutlich, dass der Transport von Containern in die Schweiz, die Balkanländer oder die Ukraine über die Häfen am Mittelmeer bzw. Schwarzen Meer mit geringerem Aufwand möglich ist, anstatt sie erst vom Suezkanal um Europa herum über zusätzliche 5000 km nach Hamburg zu schiffen, und dann per Bahn oder Lkw wieder rund 1000 Kilometer gen Süden zu transportieren.



Abb. 2 A 2: Angebot der HHLA von Hinterlandverkehrsverbindungen; Kopie aus <http://www.hhla.de>



Abb. 2 A 3: Angebot Eurogate von Hinterlandverkehrsverbindungen; Kopie aus <http://www.eurogate.de>

Günther Bonz, Eurogate-Generalbevollmächtigter sowie Präsident der europäischen Organisation der Terminalbetreiber Feport und ehemaliger Staatsrat der Hamburger Wirtschaftsbehörde, sieht in der Entwicklung der Adria-Häfen für Hamburg große Probleme: „Diese Häfen können Hamburg von Süden her Ladung abgraben, wenn wir nicht aufpassen“ (Hamburger Abendblatt, 10.11.2010). Mit dieser Warnung wollte er seine Forderung nach einer raschen Elbvertiefung unterstreichen. Er unterschlägt dabei, dass Eurogate bereits an mehreren Häfen im Mittelmeer beteiligt ist, so in Ravenna (Adria), La Spezia (Ligurisches Meer), Gioia Tauro (Süditalien) und Cagliari (Sardinien). Die Verbindungen über Eurogates Mittelmeer-Terminals werden gegenüber den Kunden intensiv bewor-

ben. Die Äußerungen des Herrn Bonz stehen nur scheinbar im Widerspruch zur Förderung der Mittelmeer-Verbindungen. Die Geschäftspolitik von Eurogate setzt auf beide Optionen, um die Investitionen in allen Häfen auszulasten. Eine Vertiefung der Elbe wirkt nicht als Konkurrenz innerhalb des Unternehmens, sondern erhöht die Freiheit der Disposition über die für Eurogate günstigsten Transportketten. Ungünstiger aufgestellt ist die HHLA, da sie nur am Hafen Odessa beteiligt ist und sich sonst von Hamburg nicht emanzipiert hat.

Auch andere Reedereien und Hafenbetriebe trage der Umstrukturierung der Transportketten Rechnung. Die Reederei CMA CGM bedient zum Beispiel die Adria-Häfen Triest, Rijeka und Koper mit dem Fernost-Liniendienst Phoenix Express und setzt dabei Schiffe mit maximalen Konstruktions-tiefgängen von 14,30 Metern ein, obwohl die Zufahrtstiefe in Koper nur 11,40 Meter (nach vorheriger Anmeldung 12,50 Meter) beträgt. Diese Häfen bedienen mit eigenen Eisenbahnverkehren Tschechien, Ungarn und Rumänien.

Auch im Ostseeraum bilden sich Transportketten, die den sich dort entwickelnden Märkten besser dienen als die Nordrange. „Der Seeverkehrsmarkt Ostsee steht vor gravierenden Änderungen: Viele Reedereien sind der Ansicht, dass es künftig mehr direkte Container-Linienverbindungen aus Übersee in die Ostsee geben wird. Dabei werden in erster Linie 4.000 TEU bis 6.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit = Standardcontainer)-Schiffe eingesetzt. Zudem wird das Ladungsaufkommen im Ostseeraum künftig weiter steigen, wobei es zu einer Ladungsmengenverschiebung zugunsten des Containerverkehrs kommen wird.“ Das sind die wichtigsten Ergebnisse der aktuellen Umfrage der UniCredit unter Reedereien, die zusammen rund 90 Prozent des Seeverkehrs in der Ostsee abdecken, im Rahmen des „5. Maritimen Trendbarometers 2010“.

58 Prozent der befragten Reeder meinen, dass es künftig mehr Container-Linienverbindungen aus Übersee direkt – also ohne Umladungen auf Feederschiffe, Bahnen oder Lkw – in die Ostsee geben wird. Dabei geht die Hälfte der Befragten davon aus, dass sich diese Verkehre auch langfristig etablieren werden. Seit geraumer Zeit bedient bereits eine der weltweit größten Linienreedereien den Ostseeraum mit einer direkten wöchentlichen Verbindung aus Asien mit Großcontainerschiffen mit einer Kapazität von bis zu 8.600 TEU. Die knappe Mehrheit der befragten Reeder (58 Prozent) sagt, sie könne sich vorstellen, dass weitere Reeder mit neuen Linien von Asien in den Ostseeraum folgen. 42 Prozent der befragten Reeder sagen, dass eine Schiffsgröße von 4.000 TEU bis 6.000 TEU am geeignetsten wäre, um den Ostseeraum mit derartigen Asiendiensten zu bedienen.

Hamburg war ein ausgewiesener Transshipment-Hafen mit Verteilerfunktion für den Ostseeraum. 92 Prozent der von der UniCredit befragten Reeder erwarten, dass aufgrund der künftigen zusätzlichen direkten Linienverkehre in die Ostsee der Hamburger Hafen seine Rolle als bedeutender Transshipment-Hafen teilweise verlieren könnte (UniCredit Corporate & Investment Banking, 2010, Blitzumfrage unter Reedern).

Eine Verkürzung der Transportketten über Häfen, die näher an den sich entwickelnden Wirtschaftsräumen liegen als die heutigen Großhäfen der Nordrange, wird bei steigenden Treibstoffkosten sicherlich vorgenommen, und sie ist aus Gründen des Klimaschutzes anzustreben. Die Elbvertiefung kann diesen Prozess behindern, denn sie liegt lediglich im Geschäftsinteresse der etablierten Häfen und ihrer Unternehmen.

## Arbeitsplätze

Im Auftrag der TdV hat die Firma PLANCO ihre Untersuchung über Beschäftigung im Hamburger Hafen aus dem Jahr 2001 aktualisiert (Sept. 2009). Datengrundlage ist eine Fragebogenerhebung bei Firmen in der Metropolregion Hamburg, bei denen hafenabhängig Beschäftigte vermutet wurden. Die Befragten wurden darauf hingewiesen, die Abfrage diene dazu, „eine neue Elbvertiefung durchsetzen zu können“. Die suggestive Erhebung und darauf aufgebaute Hochrechnungen überschätzen die Zahl der Arbeitsplätze und ihre Abhängigkeit von einer Vertiefung der Elbe. PLANCO koppelt ursächlich Branchen und Arbeitsplätze mit der Elbvertiefung, zu denen nicht einmal eine schwache Korrelation nachzuweisen ist. Die darauf fußenden Verluste oder Zuwächse sind fiktiv

und dienen dazu, Angst bzw. übertriebene Hoffnungen zu schüren.

Laut EU-Kommission bieten die über 1.200 Handelshäfen der EU direkt und indirekt über eine halbe Million Arbeitsplätze. Über die deutschen Seehäfen heißt es:

“Direct employment in German seaports has declined significantly and continuously over the last 20 years. This is largely due to the technological and logistical changes set out above, but is also linked to outsourcing and a linked increase in indirect employment in the sector. While German seaports still employed over 15,000 people in 1986, this number has declined by approximately half in by 2006, with employment standing around 7,500. The largest share of this employment is taken by the large ports of Hamburg and Bremen/Bremerhaven with around 4,000 and 1,800 employees respectively. Industry representatives, however, are keen to point out that seaports employ around one tenth of all total employees in the logistics sector in Germany. The figure of 300,000 direct and indirect employees in the sector is therefore often quoted.“

Die deutsche Hafen- und Logistikwirtschaft überschätzt ihre Bedeutung für den Arbeitsmarkt erheblich im Vergleich zum Rest Europas. Aus dieser Perspektive wird die Rolle der Elbvertiefung maßlos übertrieben. Zahl und Qualität der Jobs in Häfen werden von der Elbvertiefung so wenig beeinflusst, dass die Beeinträchtigung der Umwelt dem nicht untergeordnet werden darf.

„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“, stellte die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit 2005 fest. Der Senat der Stadt Hamburg und die Hafenwirtschaft behaupten dennoch, der Hafen sei der wichtigste Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber in der Stadt Hamburg. Deshalb seien die ca. 400 Mio. Euro für die Elbvertiefung zum Wohl der Allgemeinheit gut investiert, selbst wenn die Umwelt erheblich beeinträchtigt werde. Die TdV hatten daher das Beratungsunternehmen PLANCO, Essen, beauftragt, die Beschäftigungseffekte des Hafens für Hamburg, sein Umland und ganz Deutschland zu ermitteln, da aus der amtlichen Statistik dies nicht unmittelbar abzulesen ist.

In der Schätzung zur regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens von 2001 (PLANCO Gutachten 2003) betrug 1990 die Zahl der direkt hafenabhängig Beschäftigten 95.076, aber 2001 wurden nur noch 74.575 berechnet, ein Rückgang von rund 20.000 Arbeitsplätzen. Der Containerumschlag stieg in diesem Zeitraum von 1,97 Mio. TEU auf 4,69 Mio. TEU. Für die Planänderungsunterlage III aktualisierte PLANCO das Gutachten (Stand Sept. 2009).

Kategorie	2001	2005	2007
Umschlag Mio. TEU	4,69	8,1	9,89
Jobs Hafenwirtschaft	70611	67942	68859
davon TEU abhängig	41891	48964	49167
Jobs Hafenindustrie	19162	17723	18253
davon TEU abhängig	11015	11397	11697

Tabelle 2 B 1: Containerumschlag und Beschäftigte im Hamburger Hafen, aus Umschlagsstatistik HPA und Gutachten PLANCO, zusammengestellt von »Rettet die Elbe«

Die Schätzer extrapolieren einen Arbeitsplatz in der Hafenwirtschaft im engeren Sinne mit dem Faktor 2,2 Arbeitsplätze in anderen, indirekt abhängigen Sektoren. Selbst die Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft, die dem Containerumschlag zugeordnet werden, steigen bzw. fallen nicht wie der Umschlag: von 2001 bis 2007 TEU-Umschlag + 110%, Jobs + 17%. Die Industriebetriebe im Hafen, die Vorprodukte in Containern erhalten bzw. ihre Produkte in Containern exportieren, richten die Zahl ihrer Arbeitsplätze (von 2001 bis 2007 + 6%) an ihrer spezifischen Marktlage aus, nicht am

Gesamtumschlag, der sich aus ganz anderen Gründen ändert. Trotzdem rechnet PLANCO seine Prognosen pauschal am Umschlag aus. Würde das Vorhaben Elbvertiefung, mit dem der Umschlag auf 18 Mio. TEU bis 2015 gesteigert werden soll, nicht umgesetzt, würden laut PLANCO bei einem Umschlagsverlust von 1 Millionen TEU pro Jahr ca. 10.500 Arbeitsplätze, und bei einem Verlust von 2 Millionen TEU ca. 40.000 Arbeitsplätze abgebaut.

Der durch die Weltwirtschaftskrise ausgelöste Rückgang im Containerumschlag um 2,5 Millionen TEU von 2008 bis 2009 im Hamburger Hafen hat jedoch nicht zu dem von PLANCO geschätzten Abbau von Arbeitsplätzen geführt. Die Zahl der Arbeitslosen in der Stadt Hamburg betrug 81.305 in 2007, 72.958 in 2008, 78.516 in 2009, und 75.562 in 2010. Im Monat August 2013 betrug die Zahl der Arbeitslosen in Hamburg 72.167. (Quelle Bundesanstalt für Arbeit, <http://statistik.arbeitsagentur.de/>)

Fazit:

Der stagnierenden Containerumschlag im Hamburger Hafen und auch die noch nicht umgesetzte Elbvertiefung haben nicht zu einem Abbau von Arbeitsplätzen geführt. Die Zahl der Arbeitslosen ist seit 2007 um ca. 10.000 geringer geworden.

Die Zahl der tatsächlichen Arbeitsplätze bei dem führenden Hafenbetrieb HHLA zeigt aber ein anderes Bild als das von PLANCO gezeichnete, sowohl was die Gesamtzahl der Beschäftigten als auch die krisenbedingten Änderungen angeht.

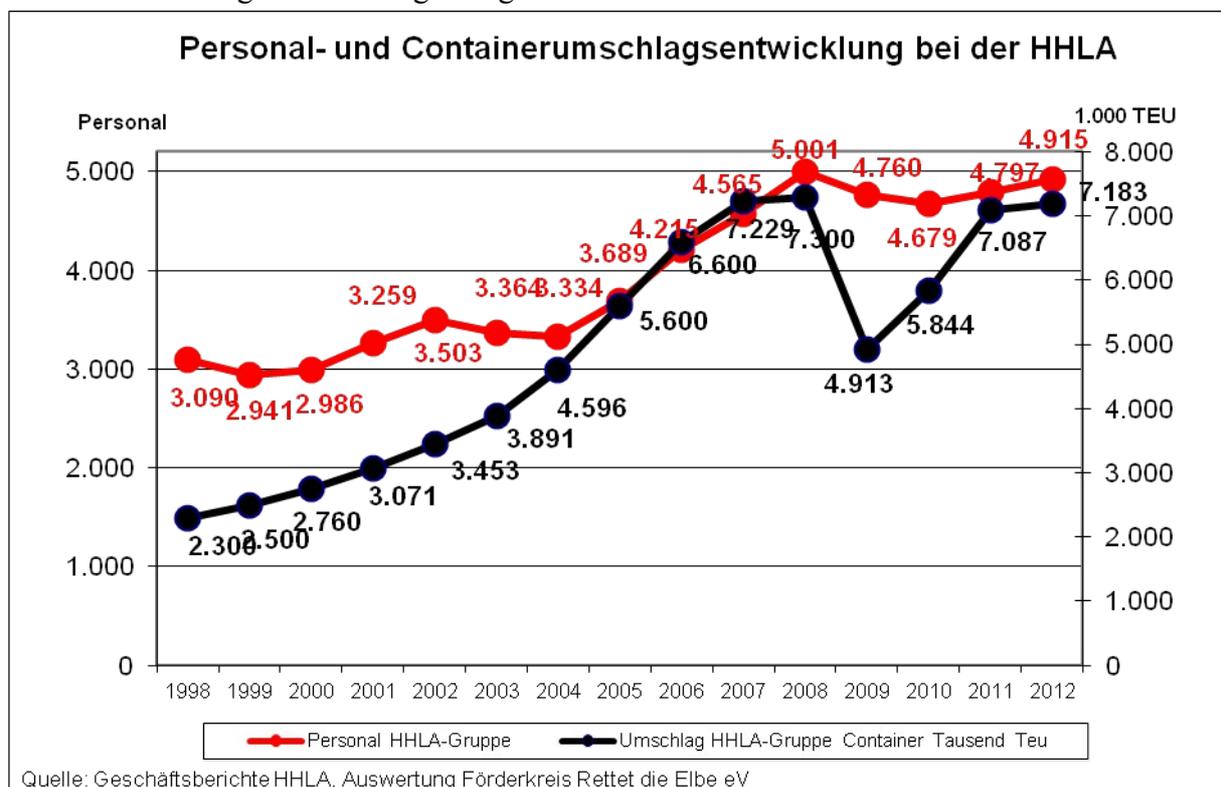


Abb. 2 B 1: Containerumschlag der HHLA in Hamburg und Gesamtzahl der Beschäftigten in der HHLA-Gruppe; Geschäftsberichte HHLA, ausgewertet von »Rettet die Elbe«

Die Arbeitsplatzzahlen insgesamt belegen, dass der Containerumschlag von ca. einem Viertel der von PLANCO dargestellten Beschäftigten erfolgt.

Der Vergleich mit dem Hafen Rotterdam zeigt deutlich, wie wenig die Zahlen von PLANCO realistisch sind. 409 Millionen Tonnen Güter wurden dort 2007 umgeschlagen, 140 Millionen in Hamburg. In 2007 gab es im Rotterdamer Hafen in allen Bereichen incl. Industriebetriebe 89.840 Beschäftigte, davon im Hafen- und Transportgeschäft 58.617. Vergleichbar damit ist aus Tabelle mit den Zahlen PLANCO die Summe aus Jobs in Hafengewirtschaft und Hafenindustrie mit 87.112 Beschäftigten im Jahr 2007.

<b>DIRECT SEAPORT RELATED ADDED VALUE AND EMPLOYMENT PER SECTOR IN ROTTERDAM - RIJNSMOND, 2008 - 2006</b>						
<b>Sector</b>	<b>Added value</b>			<b>Employment</b>		
	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
<b>Transport mode</b>	<b>2,937</b>	<b>2,879</b>	<b>2,765</b>	<b>37,981</b>	<b>38,291</b>	<b>35,097</b>
Navigation	643	708	885	3,460	3,742	4,113
Inland navigation	386	345	329	5,658	5,980	5,720
Road transport	1,742	1,675	1,402	28,113	27,739	24,421
Rail transport	43	47	45	697	771	780
Pipeline transport	123	105	104	53	60	63
<b>Services for transport</b>	<b>3,214</b>	<b>3,056</b>	<b>2,482</b>	<b>11,259</b>	<b>11,081</b>	<b>10,727</b>
<b>Handling and storage</b>	<b>2,908</b>	<b>2,716</b>	<b>2,253</b>	<b>9,556</b>	<b>9,246</b>	<b>9,136</b>
<b>Subtotal transport mode</b>	<b>9,059</b>	<b>8,651</b>	<b>7,499</b>	<b>58,796</b>	<b>58,617</b>	<b>54,960</b>
<b>Business location Industry</b>	<b>5,321</b>	<b>4,836</b>	<b>4,479</b>	<b>19,599</b>	<b>19,063</b>	<b>19,459</b>
Foodstuff	404	341	317	2,803	2,899	2,869
Petroleum	2,349	1,942	1,755	3,336	3,176	3,051
Chemicals	1,429	1,555	1,490	4,509	4,628	4,845
Metals	312	220	185	3,249	3,024	2,837
Vehicles	71	67	67	1,547	1,472	1,435
Production of electricity	627	595	515	1,954	1,836	1,848
Other	129	115	150	2,204	2,030	2,575
<b>Wholesale</b>	<b>609</b>	<b>628</b>	<b>624</b>	<b>6,783</b>	<b>6,910</b>	<b>7,096</b>
<b>Public and private services</b>	<b>512</b>	<b>498</b>	<b>467</b>	<b>5,208</b>	<b>5,250</b>	<b>5,240</b>
<b>Subtotal business location</b>	<b>6,278</b>	<b>5,962</b>	<b>5,570</b>	<b>31,590</b>	<b>31,223</b>	<b>31,794</b>
<b>Total</b>	<b>15,337</b>	<b>14,613</b>	<b>13,069</b>	<b>90,385</b>	<b>89,840</b>	<b>86,754</b>

Unit : Value in € x 1 million, number of employees

Source : National Port Council

Abb. 2 B 2: Beschäftigtenstatistik und Wertschöpfung Hafen Rotterdam

<http://www.portofrotterdam.com>

Nähme man an, die von PLANCO berechnete Zahl der Arbeitsplätze sei richtig – was nach den obigen Darlegungen sehr wenig plausibel ist - , dann böte Hamburg mehr Arbeitsplätze pro Tonne Umschlag als Rotterdam, obwohl dort ein tieferes Fahrwasser längst zur Verfügung steht und mehr Container umgeschlagen werden. Mit der Elbvertiefung könnte Hamburg sogar Arbeitsplätze verlieren.

## Tiefgangstatistik

Im Verfahren der letzten Elbvertiefung wurde dem Förderkreis »Rettet die Elbe« eV die Tiefgangstatistik vorenthalten, die für den Hamburger Hafen von HPA geführt wird. Sie enthält Schiffsnamen, Abmessungen, An- und Abfahrtszeit und den dabei gemessenen tatsächlichen Tiefgang. In einem Gerichtsverfahren erzwang der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV die Herausgabe der Daten, die seit 1998 jährlich von HPA kostenfrei zu liefern sind. Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV wertet seither die Daten aus und veröffentlicht das Ergebnis regelmäßig im Internet. Selbst Schiffe mit einem Konstruktionstiefgang von mehr als 15,00 m (in Salzwasser, entspricht 15,30 in Süßwasser) laufen Hamburg an und ab mit Tiefgängen, die weit entfernt von der Grenze zu tideabhängiger Fahrt (12,80 m in Süßwasser) liegen. Nur ein sehr geringer Teil nutzt die Marge der tideabhängigen Fahrt (einlaufend bis 14,80 m in Süßwasser, auslaufend bis 13,80 m). Nach Hamburg laden die großen Containerschiffe im Ostasiendienst nämlich noch in weiteren westlichen Häfen Fracht, be-

vor sie Kurs auf ihr Ziel nehmen. Strukturell müssen im Verkehr nach Ostasien ca. 25% Leercontainer mitgeführt werden. Maximales Ladegewicht und Tiefgang werden in Hamburg praktisch nie erreicht. Eine weitere Vertiefung der Elbe ist nicht notwendig.

Die folgende Grafik zeigt für die Jahre 2004 bis 2012 die Anzahl der An- und Abläufe von Containerschiffen, und ob sie tideunabhängig (Tiefgang in Süßwasser < 12,80 Meter) oder tideabhängig (Tiefgang  $\geq$  12,80 Meter) den Hamburger Hafen erreicht bzw. verlassen haben. Von 10.102 Schiffsbewegungen bzw. 5.051 Containerschiffe haben 309 (6,13 %) wegen ihres tatsächlichen Tiefgangs die Unterelbe tideabhängig befahren.

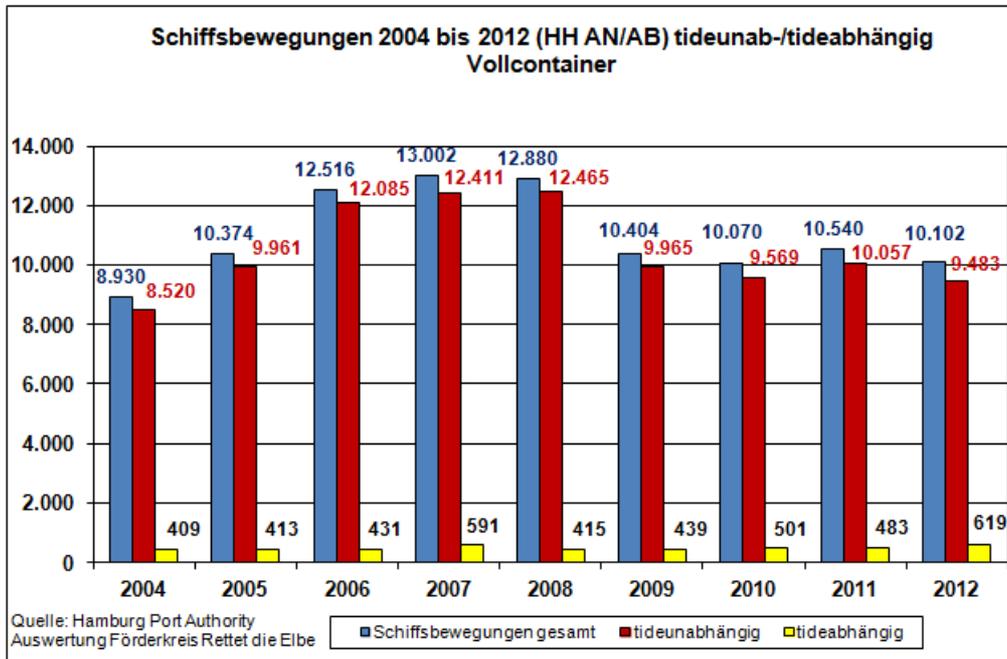


Abb. 2 C 1

Beispielhaft zeigen die folgenden Grafiken mit welchem tatsächlichen Tiefgang Containerschiffe bestimmter Größenklassen die Elbe befahren haben.

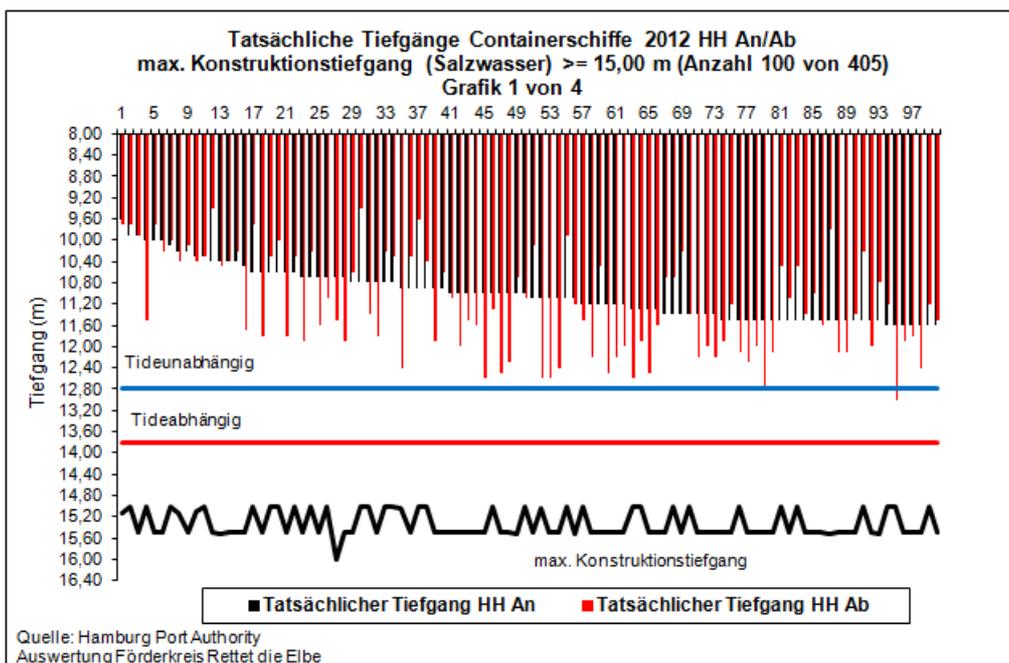


Abb. 2 C 2: Tiefgangstatistik 2009 für sehr große Containerschiffe mit einem Konstruktionstiefgang über 15 m in Salzwasser; diese Schiffe haben einen größeren Tiefgang als das Bemessungsschiff für

die jetzt geplante Elbvertiefung. Die Schiffe sind nach tatsächlichem Tiefgang beim Anlaufen von links nach rechts sortiert.

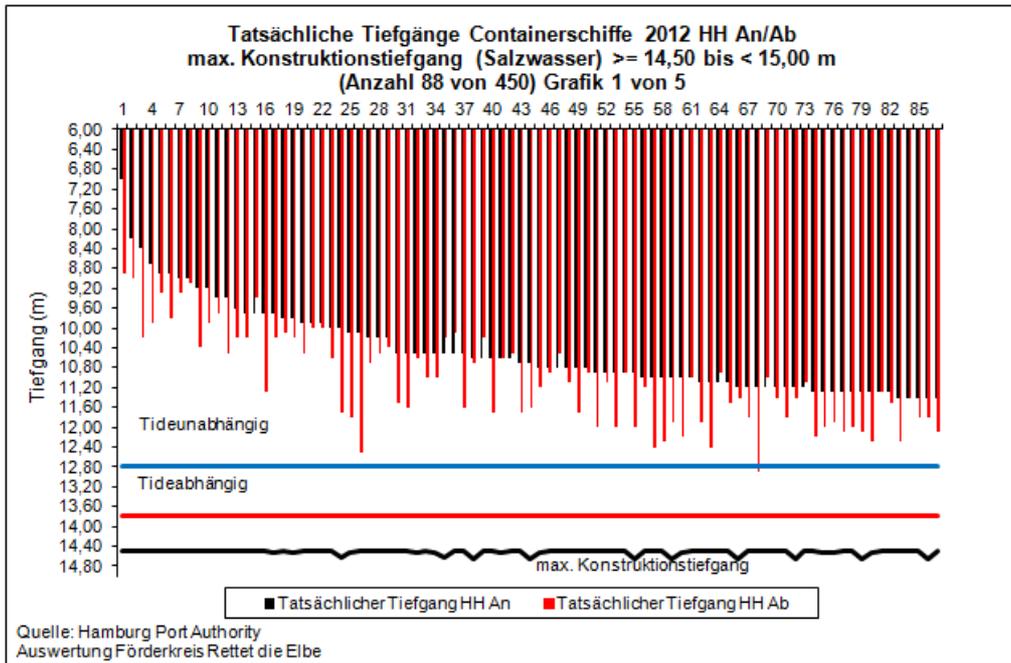


Abb. 2 C 3: Tiefgangstatistik 2009 für große Containerschiffe mit einem Konstruktionstiefgang zwischen 14,5 m und 14,6 m in Salzwasser; diese Schiffe haben einen Tiefgang wie das Bemessungsschiff für die jetzt geplante Elbvertiefung.

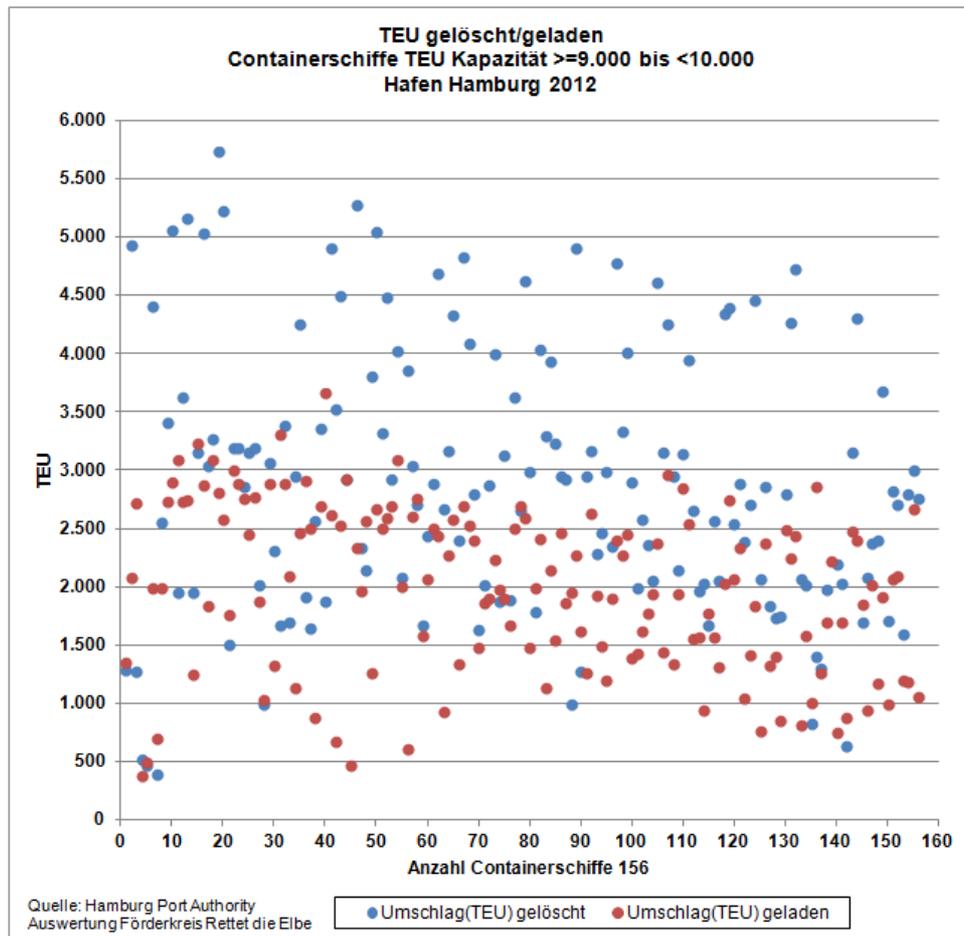


Abb. 2 C 4

Bei Containerschiffen mit einer Ladekapazität von 9.000 bis 10.000 TEU und einem Konstruktions-tiefgang von 14,00 m bis 15,00m in Salzwasser betrug die Anzahl der gelöschten und geladenen Container ca. 1.000 bis 4.000 TEU. Dies zeigt, dass das Frachtaufkommen in Hamburg viel zu klein ist, um große Schiffe bis zum maximalen Tiefgang auszulasten, bzw. dass Hamburg mit kleineren Containerschiffen ausreichend bedient werden könnte, ohne die Elbe zu vertiefen.

## Alternativen

Eine Alternativenprüfung wurde nicht durchgeführt, ist aber gemäß den Vorgaben des UVPG und des Artikels 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG unerlässlich.

### Hafenkooperation und andere Häfen

Die TdV und ihre Gutachter, z.B. das HWWI, der hamburgische Senat und die Hafenbetriebe lehnen Absprachen der Häfen zum Ausbau ihrer Infrastruktur ab. Nur ungebremster Wettbewerb führe zu optimalen Dienstleistungen zu günstigsten Preisen. Dieser neoliberale Aberglaube zwingt Hafenstädte, Staaten und die EU, alle Häfen mit jeder und größter Infrastruktur auszurüsten, über die die privaten Unternehmen disponieren. Die Firma Eurogate z.B., die im Hamburger Hafen ein Containerterminal betreibt, beherrscht die Häfen Bremerhaven und künftig Wilhelmshaven, und ist in mehreren europäischen Häfen Anteilseigner. Kooperation ist ihr Geschäftsprinzip, dem Staat dagegen wird es verwehrt.

Eine nationale Hafenkooperation scheitert auch daran, dass die deutschen Bundesländer ihre „Länderhoheit“ in der Hafenpolitik nicht einschränken wollen. Die Länder Niedersachsen, Bremen und Hamburg wollen jedes für sich eine Zufahrt für die größtmöglichen Schiffe, jedes für sich eine erweiterte Infrastruktur, und richten jedes den maximalen Schaden in der Umwelt an.

Der einfachste Ansatz und die schnellstmögliche Umsetzung einer Alternative zur Elbvertiefung besteht in einer Kooperation zwischen den Norddeutschen Seehäfen Hamburg, Cuxhaven, Bremerhaven, Brunsbüttel und nun auch Wilhelmshaven. In den jeweiligen Häfen können die spezifischen Verhältnisse (wie z.B. Tiefgang) und Umschlagsfacilitäten (wie z.B. Platzangebot) besser genutzt und ausgelastet werden. Diese Kooperation würde auch die Wettbewerbssituation gegenüber Rotterdam stärken und der wirtschaftlich schwächeren Region Bremerhaven-Wilhelmshaven bessere Entwicklungsmöglichkeiten bieten.

In dem Gutachten „Seehafenkonzeption“ (Kurzfassung, Nachhaltigkeitsaspekte der nationalen Seehafenkonzeption; FKZ: 905 96 159/02, im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Berlin) heißt es:

„Die Einsicht in die Bedeutung von Kooperationen für die zukünftige Entwicklung sollte durch einen länderübergreifenden Gesprächskreis „Kooperation – Seehafenstandort Deutschland“ gefördert werden. Als zentrale Themenfelder eines solchen Gesprächskreises erscheinen:

Weiteres Vorgehen bezüglich Arbeitsteilung und Kooperation (Aktionsplan)  
Gemeinsames Auftreten auf dem Weltmarkt  
Ressourceneffizienz (natürliche, finanzielle)

Ziel ist, eine gemeinsame Identität als Hafenstandort Deutschland zu entwickeln, um auch zukünftig als starker Player auf dem Weltmarkt bestehen zu können.“

Die Bundesrepublik Deutschland und die Bundesländer sehen zwar die Hafenplanung und -entwicklung als nationale Aufgabe an. Gleichwohl betreibt jedes Bundesland unabhängig voneinander und in Konkurrenz zueinander eine eigenständige Hafenpolitik. Bedingt wird dieser Zustand durch die im Grundgesetz festgeschriebene „Länderhoheit“. Danach sind die Länder für die Hafenpolitik zuständig. Um ein wenigstens national übergeordnetes Gesamthafenkonzept umsetzen zu können, müssen also auch nicht mehr zeitgemäße Aspekte der „Länderhoheit“ überwunden werden. Der Hamburger Senat propagiert mit dem HWWI-Gutachten eine Führungsrolle seines „Hubs“, die von den anderen Ländern verlangt, sich unterzuordnen.

## Unvollständige Nutzen-Kosten-Untersuchung

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung in den Plänen der TdV betrachtet lediglich die regionalwirtschaftlichen Nutzen und Kosten, also Hamburgs und seines Umlandes. Es wurde keine volkswirtschaftliche (gesamtwirtschaftliche) Untersuchung unter Einbeziehung aller geplanten Maßnahmen der norddeutschen Häfen durchgeführt. Der genehmigte JadeWeserPort und die geplante Weservertiefung für Bremerhaven wurden in der Untersuchung nicht berücksichtigt, noch nicht einmal als Faktor, der den Nutzen schmälern könnte. Aus den oben genannten Gründe wurde nicht einmal versucht, Nutzen und Kosten einer deutschen Hafenkooperation zu berechnen.

Wegen der prognostizierten Umschlagszuwächse müssten die Hinterlandanbindungen (Bahn, Straße und Binnenwasserstraße) ausgebaut werden. Eine Beurteilung der ökologischen Folgen und Auswirkungen auf den Nutzen und die Kosten ist nicht erfolgt.

## Vermengung egoistischer Landesinteressen mit dem gesamt-öffentlichen Interesse

Die TdV lehnen eine Interessenabwägung über alle deutschen Häfen ab:

"Mit einer norddeutschen Hafenkooperation werden die Projektziele des ... Vorhabens nicht erreicht, denn **es ist nicht Ziel des Vorhabens, die Abfertigung von Containerschiffen in norddeutschen Seehäfen zu verbessern**, sondern es ist konkretes Planungsziel des Projekts, die Anbindung Hamburgs für tiefgehende Schiffe zu verbessern. Eine norddeutsche Hafenkooperation bei gleichzeitigem Verzicht auf das Vorhaben vermag dieses Planungsziele nicht auch nur im Ansatz zu erreichen und scheidet daher aus, wie im Planfeststellungsbeschluss auf S. 1841 festgestellt wird." (Erwiderung der Anwaltskanzlei WEISSLEDER-EWER S.258 auf die Klage von BUND und Nabu vor dem Bundesverwaltungsgericht)

Doch ist das Hamburger Partialinteresse nicht das gesamte öffentliche Interesse, für das der Staat enorme Anstrengungen für alle deutschen Häfen samt der dahinter liegenden Infrastruktur unternimmt. Ob Hamburg oder Bremerhaven oder Jade-Weser-Port liefert, ist den Unternehmen und Konsumenten im Hinterland egal, denen geht es genau um "Abfertigung von Containerschiffen in Seehäfen zu verbessern". Große Teile der deutschen Wirtschaft orientieren sich nicht einmal an deutschen Häfen, sondern an Rotterdam und Antwerpen. Es widerspricht auch nicht dem deutschen und europäischen öffentlichen Interesse, die Fracht für Polen, die heute über Hamburg auf Bahn und Feederschiffen transportiert wird, einem künftig ausgebauten Hafen Gdansk zu überlassen.

Das von Hamburg reklamierte "öffentliche Interesse" ist vermengt mit den Interessen durch Beteiligungen an privatwirtschaftlichen Unternehmen. Hamburg besitzt 70% der Anteile an der Hamburger Hafen Logistik AG (HHLA), dem größten Hafenbetrieb in Hamburg, aber auch nur hier. Vor einigen Jahren verkaufte Hamburg 30% der Aktien zum Stückpreis von ca. 60 € und erlöste so 1 Milliarde Euro. Heute liegt der Kurs bei 17 €. Es liegt nahe, durch eine Elbvertiefung den Kurs des Tafelsilbers zu beflügeln und zumindest die Kleinaktionäre ein wenig zu trösten. Ähnlich liegt der Fall bei der Reederei Hapag-Lloyd, von der Hamburg vor wenigen Jahren 40% der Anteile aus wirtschaftspolitischen Gründen erwarb. Ohne Elbvertiefung würde Hamburg beim prinzipiell geplanten Verkauf erhebliche Verluste erleiden.

## Abwägung ökologischer und ökonomischer Interessen

Weder im "guten ökologischen Zustand" noch im "guten ökologischen Potential" darf der Sauerstoffgehalt im Wasser die für Fische tödliche Grenze von 3 mg/l unterschreiten. Ziel der Gewässerbewirtschaftung ist generell, dass der Sauerstoffgehalt über 6 mg/l liegt. Daran besteht ein gesetzlich festgeschriebenes öffentliches Interesse. Die enormen Investitionen in Abwasserreinigung im Elbegebiet, auch in Hamburg, brachten die Elbe und ihre Nebengewässer auf den Weg zu einer nachhaltigen Sanierung. Ohne diese Vorbedingung wären die heute nach der WRRL begonnenen Maßnahmen sinnlos, alle Gewässer für Wasserorganismen durchgängig zu machen. Diesem öffentlichen Interesse setzen die TdV ihr öffentliches Interesse an der Elbvertiefung entgegen. Welches Interesse überwiegt, kann nicht nur wirtschaftlich-finanziell entschieden werden. Die Wiederansiedlung des Lachses ist ein starkes Ideal, aber sicher kein starkes kommerzielles Fischereiiinteresse. Als

Ideal sollte man aber den Lachs jeder Hafentouristik vorziehen.

Ohne eindeutiges Übergewicht eines Interesses muss nach Alternativen gesucht werden, beiden gerecht zu werden. Im Fall der Ökologie gibt es keine Alternative, denn man kann nicht einen anderen Fluss zum natürlichen Gewässer entwickeln und dafür die Elbe verludern lassen. Im Fall der Ökonomie gibt es Alternativen, s.o.