

Argumente der Akteure: ein Vertreter des Hafensbetreibers (pro): „Der Erfolg des Hafens hängt von der Vertiefung ab.“

Als Hafensbetreiber benötigen wir dringend eine Vertiefung der Unterelbe zwischen dem Hamburger Hafen und der Nordsee, denn die Reedereien, unsere Kunden, fordern sie von uns. Dabei soll nicht die gesamte Elbe vertieft werden, sondern nur die Fahrrinne für die Schiffe in der Mitte des Flusses. An einer Stelle soll diese Fahrrinne breiter werden, damit die Schiffe, die in den Hafen einfahren oder in Richtung Nordsee ausfahren, besser aneinander vorbeifahren können.

Auf den Haupttrouten im Welthandel mit großen Schiffen zu fahren statt mit kleinen, reduziert die Transportkosten. Viele Reedereien setzen daher auf immer größere Schiffe. Diese sollen rasch in die Häfen einlaufen, zügig be- und entladen werden und ohne Wartezeiten ihr nächstes Ziel ansteuern können. Als Hafensbetreiber müssen wir den Reedereien einen verlässlichen Service bieten, zu vertretbaren Kosten. Sonst steuern die Reedereien in Zukunft vielleicht andere Häfen in Europa an. Wirtschaftlich zu denken, dies ist sehr wichtig für uns. Schließlich ist der Hafen in Rotterdam, ebenfalls an der Nordsee gelegten, nicht weit entfernt. Er stellt eine unmittelbare Konkurrenz für uns dar.

Rund 130 000 Arbeitsplätze sind derzeit direkt oder indirekt mit dem Hamburger Hafen verbunden. Sie werden durch eine Elbvertiefung gesichert. Neue Arbeitsplätze werden hinzukommen.

Hamburg ist der wichtigste deutsche Hafen. Je mehr Container in Hamburg umgeschlagen werden, desto mehr verdienen wir als Hafensbetreiber. Aber auch die Stadt Hamburg verdient mit: Elf Prozent der Steuereinnahmen Hamburgs stammen direkt von uns als Hafensbetreiber und von den Hamburger Reedereien. Hinzu kommen noch die Abgaben der Beschäftigten, die im Hafen arbeiten.

Als Hafensbetreiber werben wir bei den Reedereien mit der sehr günstigen Lage des Hafens. Er hat sehr gute Verkehrsverbindungen in alle großen deutsche Städte und Wirtschaftszentren, an das sonstige Mitteleuropa, nach Nord- und Osteuropa. Mit Feederschiffen werden Anlieger an Nord- und Ostsee angefahren, mit Binnenschiffen sind über Kanäle und Flüsse zum Beispiel Tschechien und Polen erreichbar. Der ausgezeichnete Anschluss an das europäische Bahn- und Straßennetz ermöglicht es, Güter auf dem Landweg effektiv und schnell weiterzutransportieren. Dadurch erreichen wir einen großen Kundenkreis, darunter sind viele Kunden aus aufstrebenden Wirtschaftsräumen. Diesen Standortvorteil wollen wir nicht verlieren.

Obwohl der Hamburger Hafen 100 Kilometer vom offenen Meer entfernt im Landesinneren liegt, kann er mit Hochseeschiffen angefahren werden. Das spart den Logistikunternehmen Kosten im Vergleich zum Containerumschlag in Häfen direkt am Meer, denn ein Seekilometer Transport kostet nur 0,45 Euro pro Container, ein Landkilometer dagegen 2,50 Euro.

Was den Hamburger Hafen für Reeder besonders interessant macht, ist neben der Lage vor allem der technische Stand der Anlagen. Im modernen Containerterminal Altenwerder werden die Container sehr schnell umgeladen, deshalb sparen die Reeder mit ihren Schiffen wertvolle Zeit. Umso ärgerlicher ist es dann, wenn sie wegen der Gezeiten warten müssen, bis sie wieder auslaufen können. Nach dem Motto „Zeit ist Geld“ zählen da auch Stunden! Eine gezeitenunabhängige Zu- und Abfahrt rund um die Uhr, wie sie nach der Fahrinnenvertiefung auch für große Schiffe möglich ist, wäre da ein großer Fortschritt für den Hamburger Hafen.

Argumente der Akteure: ein Hafenarbeiter (pro): „Meine Arbeit und Existenzgrundlage liegt im Hamburger Hafen!“

Ich bin Piet. Meine Familie und ich (Frau, zwei Kinder) wohnen etwas außerhalb von Hamburg in Pinneberg. Als Arbeitnehmer im Hamburger Hafen bin ich natürlich für eine Elbvertiefung. Man muss sehen, dass dort rund 130 000 Menschen ihren Arbeitsplatz haben.

Mit meinem monatlichen Gehalt kann ich meine Familie ernähren und den Bankkredit für unser Haus abbezahlen. Wenn die Reedereien nicht mehr im Hamburger Hafen ihre Fracht umschlagen würden, sondern über Rotterdam, dann wäre mein Arbeitsplatz gefährdet. Experten haben ausgerechnet, dass ohne die Vertiefung der Fahrrinne auf lange Sicht Transportaufträge ausbleiben könnten; dann müssten Beschäftigte entlassen werden. Im schlimmsten Fall könnten so in den nächsten vier Jahren 10 000 Arbeitsplätze wegfallen. Deshalb ist es wichtig, dass die Elbvertiefung jetzt kommt.

Der Hamburger Hafen hat schließlich Wachstumspotenzial. Man könnte noch mehr Arbeitnehmer einstellen. Diese könnten sich dann, wie ich, eine Existenz aufbauen.

Man muss auch sehen, dass viele Menschen nicht nur im Hafen selbst Arbeit haben, sondern auch in den Industriebetrieben, die im Hafengebiet angesiedelt sind. Das sind immerhin noch einmal rund 16 000 Arbeitsplätze. Die Industrie im Hafengebiet hängt stark mit dem Hafen selbst zusammen. Das benötigte Material bekommen sie über den Hafen, ihre Produkte werden über den Hafen in alle Welt ausgeliefert. Die Transportwege sind jeweils so kurz wie möglich.

In dem Bereich, in dem ich derzeit arbeite, kommen jeden Tag ungefähr 30 Schiffe an, die wir be- und entladen. Es sind aber immer noch einige Liegeplätze am Kai frei. Das heißt, wir könnten von den Liegeplätzen, von den technischen Anlagen, den Lagermöglichkeiten und vom Arbeitsaufwand her mehr Güter umschlagen.

Damit noch mehr Schiffe in den Hafen einlaufen können, muss aber die Fahrrinne tief genug sein. An der Nordsee haben wir ja Gezeiten, das heißt der Wasserpegel ist nicht immer gleich hoch. Viele Schiffe können uns derzeit nur bei Flut erreichen beziehungsweise aus dem Hafen auslaufen. Wäre die Elbe tiefer, könnten sie dagegen rund um die Uhr ein- und auslaufen.

Die Fahrrinne der Elbe wurde schon öfter vertieft, aber die Katastrophen, die vorhersagt wurden, blieben aus. Ich glaube, dass auch dieses Mal die Folgen der Vertiefung nicht so gravierend sein werden. Ich habe gehört, dass der Wasserstand der Elbe nach der Vertiefung um zwei Zentimeter ansteigen könnte. Das würden unsere Deiche sehr wohl aushalten.

Ich denke, ich vertrete die Sicht vieler Arbeitnehmer aus dem Hamburger Hafen, wenn ich sage, dass eine Elbvertiefung zu unserer aller Wohl nötig ist.

Argumente der Akteure: ein Politiker, der die Elbvertiefung befürwortet (pro)**„Es gibt keinen Grund zur Sorge, es ist alles genauestens geplant.“**

Aus meiner Sicht machen unterschiedliche Gründe die Elbvertiefung zwingend notwendig. Es ist eindeutig, dass die Zahl der Schiffsankünfte im Hamburger Hafen seit der letzten Vertiefung 1999 deutlich zugenommen hat. Aber auch die Art der ankommenden Schiffe hat sich geändert. Zugenommen hat zum Beispiel die Zahl an Schiffen, die mehr als 11,70 Meter Tiefgang haben. Gerade im besonders wichtigen Asienhandel werden fast ausschließlich große Schiffe mit 15,50 Meter Tiefgang eingesetzt. Derzeit ist eine tideunabhängige Fahrt aber nur bis zu einem Tiefgang von 12,50 Metern möglich. Will der Hamburger Hafen seine Entwicklungschancen nutzen und konkurrenzfähig bleiben, dann muss die Fahrrinne in der Elbe angepasst werden. Man spricht davon, dass eine Vertiefung der Fahrrinne um einen Meter eine zusätzliche Fracht von 1000 Containern pro Schiff zulässt.

Momentan ist es nicht möglich, die Ladekapazität der Schiffe auszuschöpfen. Viele Schiffe sind nicht voll beladen, wenn sie den Hamburger Hafen anlaufen. Wäre die Elbe tiefer, könnten die Reeder ihre Schiffe voll beladen. Damit würden sie mehr Gewinn machen.

Derzeit wird überschüssige Ladung oft schon in Le Havre (Frankreich) abgeladen und von dort mit Lastwagen über die Autobahn weitertransportiert. Bei einer tieferen Fahrrinne in der Elbe könnten die Container länger auf See bleiben und würden weniger Verkehrsbelastungen verursachen. Man muss sehen, dass ein mittelgroßes Containerschiff mit 8000 Containern soviel Waren transportieren kann wie 160 Güterzüge oder 6400 Lastwagen.

Transportwege auf See zu nutzen, ist die umweltfreundlichste Art und Weise, Container zu transportieren. Der CO₂-Ausstoß bei einem großen Seeschiff liegt pro Tonne Fracht und Kilometer bei sieben Gramm. Bei einem Flugzeug sind es 750 Gramm, bei einem Zug 31 Gramm und bei einem Lastwagen 108 Gramm.

Es wird aus unserer Sicht gewährleistet sein, dass die geplanten ökologischen Ausgleichsmaßnahmen vollkommen ausreichend sind. Entstandene Schäden werden an anderen Orten zugunsten der Natur ausgeglichen. Dennoch ruht die Elbvertiefung derzeit, da Gebiete betroffen sind, die unter europäischem Naturschutzrecht stehen. Das Planungs- und Prüfverfahren dazu läuft derzeit.

Argumente der Akteure: ein Vertreter einer Reederei (pro)**„Wir brauchen langfristig gute Wettbewerbsbedingungen für Hamburg.“**

Wir Reeder benötigen langfristige Planungssicherheit – nicht nur bei den Hafengebühren, sondern auch in Bezug auf die einsetzbaren Schiffgrößen und den Tiefgang der Hafenzufahrt. Das ist hier in Hamburg derzeit nicht gegeben, denn ständig verzögert sich die angekündigte Elbvertiefung. Das behindert unsere Planungen.

Der weltweite Trend zu größeren Schiffen hält an. Mit der Elbvertiefung würde Hamburg diesem Trend folgen. Bei Schiffgrößen bis 13,50 Meter Tiefgang könnten wir dann tideunabhängig ein- und ausfahren. Das Zeitfenster für eine tideabhängige Abfahrt von Hamburg in Richtung Nordsee mit größeren Schiffen (Tiefgang von 14,50 Metern) könnte durch die geplante Elbvertiefung von 60 Minuten auf 120 Minuten vergrößert werden. Wir könnten dann unsere Schiffe flexibler einsetzen. Derzeit liegen unsere Schiffe im ungünstigen Fall in Hamburg bis zu elf Stunden an den Terminals fest, weil wir auf die nächste Flutwelle warten müssen. In Zukunft soll pro Flutwelle von jedem der drei großen Terminals im Hamburger Hafen (Waltershof, Altenwerder und Mittlerer Freihafen) je ein Containerschiff mit einem Tiefgang von 14,50 Metern abfahren können. So ein Schiff braucht bis zur Elbmündung etwa sechs Stunden.

Fakt ist, dass sich einige Reedereien schon vom Hamburger Hafen weg orientieren, hin zur Konkurrenz nach Rotterdam. Die Verzögerungen bei der Elbvertiefung haben viele Unternehmer enttäuscht. Noch überzeugt uns die Qualität des Hamburger Hafens, aber trotzdem muss hier etwas passieren. Dabei hilft es nicht, die Hafengebühren zu verringern, denn auch die Konkurrenz in Rotterdam hat die Gebühren bereits gesenkt.