

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs
Hervorgegangen aus der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg



Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg
p.A. Hans-Jürgen Maass, Rotenhäuser Damm 5, 21107 Hamburg

Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Zentralverwaltung / Rechtsabteilung /
Planfeststellungsbehörde
Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Hamburg, 04.05.2007

EINWENDUNG

gegen den Antrag der Freien und Hansestadt Hamburg und der Bundesrepublik Deutschland die Fahrrinne der Elbe zu vertiefen und zu verbreitern.

Sehr geehrte Damen und Herren,

diese Einwendung gründet sich auf die Überlegung, dass die Elbvertiefung zur Zeit wirtschaftlich keinen Sinn macht und die Hochwassergefahr verschärfen würde.

Die von den Antragstellerinnen vorgeschlagene Investition wird auf 340 Mio. Euro geschätzt. Weil die öffentlichen Kassen leer sind, ergäben sich bei 4,5 % Zinsen Finanzierungskosten in Höhe von **15,3 Mio. Euro** pro Jahr (ohne Tilgung).

Die Einsparungen, die sich bei der Beförderung eines Standardcontainers mit einem 10.000 TEU-Schiff gegenüber der Beförderung mit einem 8.000 TEU-Schiff ergeben, betragen ca. 2 Euro/TEU.

Nach Meinung von Fachleuten kann sich der Einsatz von 10.000 TEU-Schiffen von und nach Hamburg vorerst nur im Südostasien-Verkehr rechnen. Auf dieser Relation wurden 2005 ca. 4 Mio. TEU transportiert. Nur wenn alle Container auf der o.a. Relation mit 10.000-TEU-Schiffen transportiert werden würden, ergäbe sich daraus ein Kostenvorteil für die Reeder in Höhe von **ca. 8 Mio. Euro/Jahr**.

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg
Verein zur Entwicklung der
Elbinseln im Herzen Hamburgs

p.A. Hans-Jürgen Maass
Rotenhäuser Damm 5
21107 Hamburg
Tel: 040 / 2786 06 89

www.zukunft-wilhelmsburg.de

Ziel des Vereins ist die Förderung einer sozial, ökologisch und ökonomisch zukunftsweisenden Stadtentwicklung der großen Hamburger Elbinseln einschließlich ihrer Hafengebiete im Sinne eines Integrativen Entwicklungskonzepts. Ein Arbeitsbericht wurde im Februar 2002 veröffentlicht und ist im Internet verfügbar.

Wilhelmsburg: Im Herzen der



metropolregion hamburg
Stadt Land Fluss

Nutzen/Kosten-Verhältnis: Teilt man in einer überschlägigen Rechnung den derzeit maximal erzielbaren Nutzen in Höhe von 8 Mio. Euro durch die Kosten der Finanzierung in Höhe von 15,3 Mio. Euro, so ergibt sich daraus ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von ca. 0,5. Die Kosten der Elbvertiefung übersteigen deren Nutzen demnach etwa um das Doppelte.

In Wirklichkeit liegen die Kosten der Fahrrinnenanpassung jedoch höher, denn zu den Finanzierungskosten gesellen sich die Unterhaltungskosten (Baggerarbeiten), die Verstärkung der Uferbefestigungen und die Kosten eines angepassten Hochwasserschutzes, der durch den größeren Strömungsquerschnitt und die höhere Strömungsgeschwindigkeit erforderlich wäre. Weil wir diese Kosten nicht schätzen können, fordern wir die Antragstellerinnen auf, diese Kostenschätzung selbst vorzunehmen und das Ergebnis in der mündlichen Verhandlung vorzutragen.

Im Gegensatz dazu fällt der Nutzen der Fahrrinnenanpassung geringer aus, als wir ihn hier zu Gunsten der Antragstellerinnen vorläufig angenommen haben. Die Anschaffung eines 10.000-TEU-Schiffs ist für den Reeder mit dem Nachteil behaftet, dass ein XXL-Schiff nur noch auf wenigen Routen eingesetzt werden kann, nämlich dort, wo das Ladungsaufkommen groß genug ist und alle anzulaufenden Häfen ausreichenden Tiefgang aufweisen. Daraus ergibt sich für die Reeder eine deutliche Einschränkung bei der Einsatzplanung, was erwarten lässt, dass nicht alle Container auf der o.a. Relation mit 10.000 TEU-Schiffen befördert werden würden, dass also der Kostenvorteil geringer ausfallen würde als 8 Mio. Euro/Jahr. Wir wünschen uns auch in diesem Fall, dass die Antragstellerinnen eine Schätzung vornehmen und das Ergebnis in der mündlichen Verhandlung vortragen.

Hafenstrategische Aspekte:

Die Antragstellerin Hamburg Port Authority (HPA) hat ihr Vorhaben in der öffentlichen Diskussion mit der drohenden Abwanderung von Verkehren aus dem Hamburger Hafen begründet. Wir geben zu bedenken:

1. Die Kosten eines Containertransports Südostasien – Hamburg betragen im Mittel ca. 500 Euro/TEU. Der Kostenvorteil, der sich für die Reeder durch die Elbvertiefung ergeben würde, betrüge lediglich 0,4 % der Kosten des Seetransports. Betrachtet man diese Einsparung über die gesamte Länge der Transportkette, also einschließlich des Landtransports, so beträgt sie lediglich 1 Promille.

Es liegt auf der Hand, dass das Ausbleiben eines so geringen, kaum noch darstellbaren Kostenvorteils kaum eine massive Abwanderung des Verkehrs auslösen wird. Für die eingesparten 2 Euro könnte man einen Standardcontainer mit LKW oder Bahn ungefähr 5 km auf dem Landweg transportieren. Bezieht man den Rücktransport des leeren Containers in die Überlegungen mit ein, so halbiert sich die Strecke auf ca. 2,5 km.

Vor diesem Hintergrund mag die antragstellende HPA die Frage beantworten, welche Auswirkungen konkret zu erwarten sind, wenn die von ihr beantragte Elbvertiefung und die damit angestrebte Kostensenkung um 2 Euro/TEU ausbleibt.

2. Eine Verlagerung der Transportströme in Europa ist - völlig unabhängig von der Frage einer möglichen Elbvertiefung – schon in naher Zukunft zu erwarten, wenn sich auf Grund der steigenden Ladungsmengen Direktverkehre (also an Hamburg vorbei) von Südostasien in die Ostsee rechnen.

Für die hohe Wahrscheinlichkeit dieser Entwicklung spricht, dass ein britisch-amerikanisches Konsortium bereits damit begonnen hat, bei Danzig ein Containerterminal mit 16,5 m Wassertiefe und einer Kapazität von 1 Mio. TEU zu errichten, das voraussichtlich im September 2007 seinen Betrieb aufnehmen wird. Auch der dänischen Ostseehafen Århus bereiten sich auf diese Entwicklung vor.

Hamburg kann das Entstehen neuer Transportketten (mit großen Schiffen von Südostasien direkt in die Ostsee) durch den finanziellen Kraftakt einer neuerlichen Elbvertiefung nicht wirksam unterbinden, sondern allenfalls geringfügig verzögern. Man täte deshalb klüger daran, die knappen Gelder dort einzusetzen, wo sich tatsächlich nachhaltig-positive Effekt für die Stadt und/oder den Hafen erzielen ließen.

Die Tageszeitung „Die Welt“ berichtete z.B. kürzlich, dass dem Stadtentwicklungssenator ein Gutachten vorliegt, nachdem die Eisenbahninfrastruktur im Jahre 2015 nicht die notwendigen Kapazitäten aufweisen wird, um der wachsenden Nachfrage des Hafens gerecht zu werden, selbst dann nicht, wenn alle geplanten Verbesserungen / Neubauten der Schieneninfrastruktur wunschgemäß durchgeführt werden. Will sagen: während die öffentliche Aufmerksamkeit auf den seeseitigen Zugang des Hafens konzentriert ist, liegen die wahren Probleme beim landseitigen Verkehr.

3. Die Antragstellerin HPA betont in der öffentlichen Debatte immer wieder, der Hafen sei eine „Jobmaschine“. Vermutlich ist der Hafen jedoch auch ein milliardenschwerer Subventionsempfänger.

a) Die durchschnittliche Pacht im Hamburger Hafen beträgt 2,10 Euro/m² im Jahr, was einem Grundstückswert von ca. 30 Euro/m² entspricht. Für ein Industriegebiet im Hamburger Umland gelten Preise von 120 Euro/m² als marktgängig. Wir schätzen den Marktwert eines Industriegrundstücks im Zentrum der Metropolregion Hamburg, in verkehrsgünstiger Lage, ggf. mit Zugang zum seeschifftiefen Wasser, erheblich höher.

b) Der kaufmännische Geschäftsführer der HPA, Herr Reuter, führte am 25.4.2007 vor dem Wirtschaftsausschuss der Hamburger Bürgerschaft aus, die Hafenbahn wäre „Lichtjahre von der Kostendeckung entfernt“.

c) Auch sei an die Tatsache erinnert, dass der Umschlag eines Containers im „Niedriglohnland“ China ungefähr 2,5 Mal so teuer ist wie im Hamburger Hafen.

Wenn weder die Verpachtung der Flächen, noch der Betrieb der Hafenbahn Gewinne abwirft und sich auch die Elbvertiefung nicht rechnet, die Einnahmen aus dem Umschlag aber bedenklich niedrig sind, stellt sich zwangsläufig die Frage, ob der Betrieb des Hamburger Hafens überhaupt ein gewinnbringendes Geschäft ist, bzw. in welchen Teilsegmenten dies der Fall ist und in welchen nicht.

Letztlich stellt sich die Frage, ob es Sinn macht, wenn sich der Hafen mit dem Geld des Steuerzahlers stets und ständig nach jeder Tonne Ladung streckt. Weniger (Umsatz) ist manchmal mehr (Gewinn).

Hochwasser:

Durch die Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinne wird sich der Strömungsquerschnitt der Elbe erhöhen und damit zwangsläufig auch das Hochwasserrisiko. Durch den Klimawandel ist mit einer Häufung von Starkwindereignissen zu rechnen und bis Ende des Jahrhunderts auch mit einem Anstieg des Meeresspiegels um 40 – 50 cm, wodurch zugl. der Strömungsquerschnitt des Stroms ein weiteres Mal angehoben wird.

Für viele Menschen entlang des Elbstroms und seiner Nebenflüsse steigt damit langfristig das Risiko, Opfer einer sehr schweren Sturmflut zu werden. Wir hatten am 1962 einen Pegel von 5,70 m üNN und 1976 von 6,45 m üNN.

Die Alster weist einen Wasserspiegel von ca. 3 m üNN auf. Sturmflutgefährdet sind, wenn auch nicht an Leib und Leben, so aber doch an Hab und Gut auch all jene Hamburger, die in den Niederungen der Alster und ihrer (kanalisierten) Nebenflüsse Isebek, Goldbek, Osterbek und Eilbek wohnen oder arbeiten und denen der „blanke Hans“, wenn auch zumeist nicht in's Wohnzimmer, so doch zumindest in die Kellerräume einzudringen droht. Gegen dieses Risiko kann sich der einzelne Bürger übrigens nicht versichern.

Fazit:

Die finanziellen Opfer, welche die Antragstellerinnen den Steuerzahlern abverlangen, sind so lange nicht gerechtfertigt, bis der Nachweis des ökonomischen Nutzens der beantragten Fahrrinnenanpassung erbracht ist.

Erst Recht gilt dies im Hinblick auf die Sicherheit der Bürger vor Überschwemmungen.

Statt die Elbe zu vertiefen wäre es wirtschaftlicher, den Schiffen von/nach Südostasien bei den Hafengebühren einen Rabatt in Höhe von ca. 2 Euro/TEU einzuräumen.

Mit freundlichen Grüßen
Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

PS:

Ich bitte Sie die schlechte Qualität dieses Ausdrucks zu entschuldigen.