

Ansonsten gehen hier die Lichter aus

Hafenexperten sehen die Fahrrinnenanpassung als Schicksalsfrage für Hamburg

Die anstehende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrrinnenanpassung der Elbe wird für den Hamburger Hafen zur Schicksalsfrage. „Ohne die Elbvertiefung gehen hier die Lichter aus“, sagte Prof. Ulrich Malchow auf einer Diskussionsabend der Friedrich-Naumann-Stiftung, der unter dem Motto „Tour de Stau: Hafen Edition“ stand. Der Dozent der Hochschule Bremen ergänzte, dass ohne eine Vertiefung und Verbreiterung der Elbe keines der ultra-großen Containerschiffe mehr die Hansestadt anlaufen werde. Zweifellos werden die nun anstehenden Baggerarbeiten die letzten an dem Unterlauf der Elbe sein. Weitere Vertiefungen seien so aufwändig, dass sie in keinem wirtschaftlichen Verhältnis mehr zum Nutzen stünden.



Martin Ueck,
Geschäftsführer IPMS



Michael Kruse,
Hafenpolitischer Sprecher der FDP



Prof. Ulrich Malchow,
Hochschule Bremen

Der FDP-Bürgerschaftsabgeordnete und hafenpolitische Sprecher der Liberalen, Michael Kruse, ergänzte, dass die Gerichtsentcheidung auch zeigen werde, inwieweit in Deutschland überhaupt noch Großprojekte zu realisieren seien. Die Folgen eines Scheiterns wären unabsehbar. Die sichere Zufahrt müsse für alle Schiffgrößen gewährleistet bleiben. Insofern sei es umso verwunderlicher, dass es die HPA in den vergangenen beiden Jahren nicht geschafft habe, die Sedimente in den Hafenbecken und den Zufahrten dorthin auf Solltiefe zu halten. Schuld da-

ran sei eine verfehlte Politik der Wirtschaftsbehörde gewesen, die ohne Not einen Streit mit Schleswig-Holstein vom Zaun gebrochen habe, in dem sie die Wind Energy Messe von Husum nach Hamburg holte. Erstmals in der Geschichte beider Länder habe es deshalb in Hafenfragen einen tiefgreifenden Dissens gegeben. Dies sei ein bislang einmaliger Vorgang.

Die kürzlich erzielte Einigung der Verklappung des Schlicks jenseits der Tonne E3 in der Nordsee sei aufgrund der sehr geringen Höchstmengen ein fauler Kompromiss. Die parallel dazu weiter-

hin betriebene Kreislaufbaggerei mit dem Abladen des Baggerguts 15 Kilometer flussabwärts sei unsinnig. Der Hamburger Hafen brauche hier dringend ein Konzept.

Die Planungen des Senats innerhalb des Hafengebiets seien zudem äußerst intransparent, bemängelte Kruse. Latent gebe es seitens der Stadt weitere Planspiele, den Kleinen Grasbrook doch für den Städtebau und den „Sprung über die Elbe“ heranzuziehen. Dies sei vor allem für unmittelbar angrenzende Hafenbetriebe wie das Süd-West-Terminal

existenzgefährdend. Dort werden auch Gefahrgüter umgeschlagen, für die es zum Teil erhebliche Sicherheitsabstände zu Wohnbebauungen geben muss, die auf dem Kleinen Grasbrook mit nur bis zu 150 Meter Distanz deutlich unterschritten werden.

Auch Martin Ueck, Geschäftsführer der IPMS Maritime Logistics und Technologies GmbH, sah erhebliche Probleme in der derzeitigen Hafenpolitik. Der vor vier Jahren verabschiedete Hafenentwicklungsplan sei von der Realität längst überholt worden. Die dort angesetzten Zahlen mit 25 Millionen TEU Umschlag im Jahr 2025 seien illusorisch. Man könne froh sein, wenn man die nun erreichten 9 Millionen TEU halten werde. Vor allem die Erschließung des Mittleren Freihafens sei bislang recht chaotisch verlaufen.

Der Standort des 3. Kreuzfahrtterminal in Steinwerder sei schlecht gewählt. Zudem, so rechneten Experten vor, sei der viel zitierte Kreuzfahrtboom ja ganz nett, verlaufe jedoch nur in einem Nischenmarkt, der nicht einmal zwei Prozent zur Bruttowertschöpfung des Hamburger Hafens beitrage. Der Umschlag von Waren habe dagegen eine fünfmal so hohe Wertschöpfung. Insofern müsse der Senat endlich ein Konzept für die Stärkung der ortsansässigen Betriebe entwickeln, die händeringend Flächen für Betriebserweiterungen suchten.

Ebenfalls zu zögerlich agiere laut Ueck die Hansestadt bei der Ansiedlung von LNG. Es gebe keinen klaren Richtlinien zum Umgang mit Flüssiggas. Häufig fehle es in den zuständigen Behörden an der nötigen Fachkompetenz.

Prof. Malchow brach noch einmal eine Lanze für die von ihm konzipierte Port Feeder Barge, die der Senat eigentlich laut der rot-grünen Koalitionsvereinbarung fördern wollte. Passiert sei bislang jedoch nichts, obwohl die Barge ein geeignetes Mittel wäre, Lkw-Hafenumfuhren drastisch zu minimieren und damit auch einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Im Wesentlichen scheitere die Barge am Widerstand der HHLA.

Malchow plädierte zudem dafür, dass die Reedereien keine größeren Schiffe mehr ordern sollten. Mit rund 20.000 TEU sei das Ende der Fahnenstange erreicht. Noch größere Schiffe rechneten sich selbst für die Reeder nicht mehr, da sie enormen Druck hätten, die Schiffe wirklich so voll zu bekommen, dass sie wirtschaftlich unterwegs seien.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Kompetenz & Weitblick.

Effizient, erfahren und engagiert. Wir begleiten Mandanten seit über 90 Jahren bei der Ausgestaltung und Optimierung ihrer geschäftlichen Aktivitäten.

www.fides-treuhand.de
www.fides-kemsat.de
www.fides-it-consultants.de

Am Kaiserkai 60 | 20457 Hamburg
 T +49 40 23631 0

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

