

1 Kommission Wirtschaft und Energiepolitik
2 Workshop: „Elbvertiefung – Fluch oder Segen?“
3 Antrag: **Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe**

4 5 **Einleitung**

6
7 Die Unter- und Außenelbe ist der längste tideoffene Strom Deutschlands. Sie prägt
8 ein differenziertes Fluss- und Mündungsgebiet mit langer maritimer Tradition und
9 großer ökologischer Bedeutung. Zugleich ist die Elbe eine der wichtigsten
10 Wasserstraßen Europas und der an ihr liegende Hamburger Hafen eine Lebensader
11 für die gesamte Metropolregion.

12 13 **Ist-Situation**

14
15 Die Fahrrinne wurde zuletzt im Jahr 1999 angepasst und ist für Schiffe mit maximal
16 396m Länge, 53,6m Breite und 14,5m Tiefe (ab 12,5m nur tideabhängig) befahrbar.
17 Die Größe der Schiffe ist jedoch seit dieser Baumaßnahme parallel zum technischen
18 Fortschritt stark gestiegen und längst nicht mehr zeitgemäß.
19 Hinzu kommt, dass einige Bereiche so schmal sind, dass bereits für einen Teil der
20 Strecke ein Begegnungsverbot für große Schiffe mit einer addierten Breite von
21 zusammen 90m oder mehr ausgesprochen werden musste.

22 23 **Geplante Fahrrinnenanpassung**

24
25 Seit der letzten Fahrrinnenanpassung weist der Containerumschlag jährlich
26 zweistellige Wachstumsraten auf und viele Schiffe können mittlerweile nicht
27 vollbeladen und teilweise nur tideabhängig in den Hamburger Hafen ein- bzw.
28 auslaufen.

29 Die geplante Fahrrinnenanpassung soll daher für Schiffe bis 14,5m
30 tideunabhängigen Tiefgang ausgebaut und zusätzlich bereichsweise verbreitert
31 werden, sodass nicht nur eine Befahrung, sondern auch eine Begegnung größerer
32 Schiffe möglich ist.

33 Diese Arbeiten wurden aufgrund einer Klage von Umweltverbänden vorerst pausiert,
34 eine Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig findet im Juli 2014
35 statt.

36
37 **Die Junge Union Schleswig-Holstein spricht sich unter Vorbehalt abhängig von**
38 **den Ergebnissen der tatsächlichen ökologischen Folgen für die geplante**
39 **Fahrrinnenanpassung aus und fordert eine zeitnahe sowie schnelle und**
40 **kostentransparente Verwirklichung.**

41
42 Ein Klagerecht für Naturschutzverbände mit partikularer Bedeutung als Ersatz für
43 parlamentarische Entscheidungen muss hinterfragt werden, denn es kann nicht der
44 Wille des Gesetzgebers sein, dass Verbände demokratisch gefällte
45 Mehrheitsentscheidungen frei gewählter Parlamente nachträglich und grundsätzlich
46 in Frage stellen können.

47 48 **Ökologische Auswirkungen**

49
50 Schiffe als umweltfreundlichste Verkehrsträger haben bei einer hohen
51 Transportleistung einen geringen Verbrauch von Fläche und Energie. Der CO₂

52 Ausstoß pro Tonne ist daher sehr gering. Um ein durchschnittliches Containerschiff
53 mit 12.000 TEU (1 TEU = ein 20ft. Container) zu ersetzen, müssten mindestens
54 6.000 LKWs auf die Straßen gebracht werden.

55 Eine Anpassung der Fahrrinne ermöglicht, dass die neusten und somit
56 umweltschonendsten Schiffe den Hafen anlaufen können. Diese zeichnet eine sehr
57 gute Energiebilanz aus, da sowohl Schadstoffemission als auch Kraftstoffverbrauch
58 pro Tonne Frachtgut deutlich reduziert sind.

59 Jedes Containerschiff, das den Hamburger Hafen anläuft, vermeidet zusätzlich den
60 Transport der Güter auf dem Landweg und entlastet somit die ohnehin schon
61 überstrapazierten Straßennetze.

62 Eine Investition in ein bestehendes Transportsystem ist darüber hinaus äußert
63 effizient, da zusätzliche Kapazitäten ohne den Bau neuer Trassen geschaffen
64 werden.

65 Die Junge Union Schleswig-Holstein nimmt die Bedenken hinsichtlich möglicher
66 ökologischer Schädigung ernst und fordert eine Prüfung dieser sowie den Dialog mit
67 Experten.

68

69 **Die Junge Union Schleswig-Holstein fordert:**

70

- 71 • **Anfahrt neuester und sparsamster Schiffe ermöglichen**
- 72 • **Kapazitätsreserven nutzbar machen**
- 73 • **Landverkehr weiterhin vermeiden**
- 74 • **Investitionen in umweltschonende Hinterlandanbindungen erweitern**
- 75 • **Klagerecht für Naturschutzverbände mit partikularer Bedeutung**
- 76 • **abschaffen**

77

78

79 **Wirtschaftliche Auswirkungen**

80

81 Der Hamburger Hafen hat aufgrund seiner Lage weit im Landesinneren und seinen
82 hervorragenden Hinterlandanbindungen einen großen Standortvorteil gegenüber
83 anderen europäischen Häfen.

84 Allein im Hamburger Hafen arbeiten mehr als 500 Unternehmen und zahlreiche
85 Firmen erweitern die Wertschöpfungskette, sodass in der gesamten Metropolregion
86 Wohlstand und Arbeitsplätze geschaffen werden. Der Hamburger Hafen ist größter
87 Arbeitgeber für Schleswig-Holstein und zweitgrößter Arbeitgeber für Niedersachsen.
88 Er kann aber sein Wachstumspotential bereits heute nicht voll nutzen, da Schiffe mit
89 zu großem Tiefgang den Hafen meiden müssen und Reedereien sich an andere
90 Standorte binden.

91 Reeder haben nicht selten Leerstände zu akzeptieren, um den Hamburger Hafen
92 anlaufen zu können. Reedereien und Umwelt werden durch ungenutzte
93 Ladungskapazitäten belastet. Eine optimale Auslastung wäre ohne zusätzlichen
94 Aufwand sofort nach einer Fahrrinnenanpassung möglich.

95

96 **Die Junge Union Schleswig-Holstein fordert:**

97

- 98 • **Bestehende Kapazitätsreserven der Schiffe erschließen**
- 99 • **Wachstumschancen des Hamburger Hafens nutzen und fördern**
- 100 • **Infrastruktur im und um den Hafen herum ausbauen und optimieren**
- 101 • **Effizienten Schiffseinsatz ermöglichen**
- 102 • **Standortbindung von Unternehmen vorantreiben**

103
104
105
106

- **Wirtschaftskraft und Wettbewerbsfähigkeit der Hamburger Metropolregion fördern**
- **Verkehrspolitische Aufmerksamkeit norddeutscher Infrastrukturprojekte (A20, Elbe, NOK, Fehmarn-Belt Querung) gemeinsam im Bund vertreten**