

Runder Tisch Moorburg/Hohenwisch
c/o Rainer Böhrnsen, Moorburger Kirchdeich 40, 21079 Hamburg

Stellungnahme zum Erläuterungsbericht der DEGES
Projektstudie Hafenuerspanne Hamburg
Hafenentwicklung

In ihrer Verkehrsprognose geht die DEGES davon aus, „*dass im Bereich des Hafenerweiterungsgebietes Moorburg ein Containerterminal (CTM) bis zum Prognosejahr 2025 realisiert ist.*“¹

Dem momentan gültigen Hafenentwicklungsplan 2005 ist eine derartige Festlegung nicht zu entnehmen.

Angesichts der aktuellen Entwicklung im Containerumschlag (ca. 30% Rückgang im ersten Halbjahr 2009) ist dem Runden Tisch eine solche Festlegung unverständlich.

Der Runde Tisch hält diese Annahme der DEGES für unrealistisch und nimmt dazu wie folgt Stellung:

1 Die chinesische Staatsreederei COSCO hat sich vor wenigen Monaten für 4,5 Mrd. Euro in den Hafen von Athen eingekauft, um dort moderne Umschlaganlagen zu bauen,² und COSCO soll hier nur als Beispiel genannt werden für einen Trend, der viele andere Häfen und Reedereien in Bezug auf ihre Aktivitäten im Mittelmeerraum betrifft.

Von dort sollen dann die Container, sicher auch die auf fremden Schiffen, aus dem Raum China/Ostasien mit Feederschiffen über die Schwarzmeer- und Adria Häfen Richtung Russland und Osteuropa verteilt werden.

Diese Investition ist für die Chinesen von erheblicher strategischer Bedeutung, da in Zukunft auch Indien als aufkommende globale Werkbank diese Drehscheibe für den Containerverkehr nutzen kann.

Dies mit einem Zeitvorteil von 7 Tagen gegenüber Hamburg, was ebenfalls einen erheblichen Kostenvorteil darstellt.

Hauptsächlich der Containerverkehr auf der Achse China/Ostasien und Osteuropa/Russland war es, der Hamburg bisher im wesentlichen die zweistelligen Zuwachsraten beschert hat.

Jeder dritte Container, der im Hafen bewegt wird, hat mit China zu tun.

Dem Hamburger Hafen wird also in naher Zukunft ein erheblicher Teil des Containerverkehrs auf dieser Achse verloren gehen.

2 Der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven wird voraussichtlich ab 2011 seinen Betrieb aufnehmen. Die zweite Ausbaustufe wird bereits geplant.

Dieser Hafen kann bei weiterem Ausbau bis zu 24 Liegeplätze zur Verfügung stellen und besitzt gegenüber dem Hamburger Hafen Vorteile, die Hamburg nicht aufwiegen kann (ständig mindestens 18 m Wassertiefe, Nähe zur Hauptschiffahrtsroute, fehlende Revierfahrt und verminderte Lotsenkosten, keine kostenträchtige Wartezeit auf die Tide um auslaufen zu können) und wird somit zu einem Konkurrenzhafen zu Hamburg.

¹ Projektstudie DEGES, Erläuterungsbericht S. 16

² DIE WELT v. 28.11.2008, „Deutschland verliert den Kampf um Europas Häfen“

Der Jade-Weser-Port sieht seine Vorteile besonders im Feederverkehr Richtung Ostseeraum, dessen Abwicklung aufgrund seiner Lage schneller und günstiger vonstatten gehen kann als in Hamburg.

Hamburg wollte dies mit der „Landbridge“ beantworten, also dem Landtransport der Container zum HHLA-eigenen Terminal in Lübeck, wo die Feederschiffe die Container noch in der Ostsee entgegennehmen sollten.³ Diese Verbindung war in der Vergangenheit ebenfalls ein Argument für den Bau der Hafenuferspange.

Dieses Angebot ist von den Feedern in den zurückliegenden Jahren nie wirklich angenommen worden.

Der Containerumschlag dort ist im Jahr 2008 um 70% auf zuletzt ca. 8000 TEU zurückgegangen, was in etwa der Ladung eines größeren Containerschiffes entspricht.

Infolge dessen hat die HHLA ihr Terminal in Lübeck in diesem Jahr verkauft.

Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven kann nach Inbetriebnahme seinen Vorteil im Bereich des Ostsee-Feederverkehrs voll ausschöpfen.

3 Die Hamburg Port Authority (HPA) hat Anfang 2006 bekannt gegeben, dass der Hamburger Hafen, nach dem Umbau des mittleren Freihafens zum Containerterminal, in der Lage sein wird, ca. 21,5 Mio. TEU umzuschlagen.

In der Zeit danach wurden auf den Terminalanlagen Burchardkai und Altenwerder z. T. Containerbrücken installiert, die in der Lage sind, in einer Bewegung zwei Container gleichzeitig aufzunehmen, was eine erhebliche Kapazitätssteigerung mit sich bringt.

Diese Art der technischen Innovation zur Steigerung der Effizienz auf den Terminals dürfte sich weiter fortsetzen.

Darüber hinaus gäbe es weitere Möglichkeiten, den Containerumschlag zu erhöhen, so z. B. den Umbau des Hansaport zum Containerterminal und den Bau eines Feederhafens, um die Kaianlagen für die Hochseeschiffe von den kleineren Schiffen freizuhalten.

Unter Berücksichtigung dieser Steigerungsmöglichkeiten könnte, vorsichtig gerechnet, eine Umschlagkapazität von 25 Mio. TEU erreicht werden, ohne die Flächen in Moorborg in Anspruch nehmen zu müssen.

Es spricht vieles dafür, dass Ende 2009 der Containerumschlag im Hamburger Hafen auf ca. 7 Mio. TEU zurückgegangen sein wird.

Rückblickend hat es 25 Jahre gedauert, um eine Steigerung um 8 Mio. TEU im Containerumschlag zu erreichen (von ca. 1 Mio. TEU 1982 auf ca. 9 Mio. TEU 2007) und dies zu einer Zeit, die aufgrund der fortschreitenden Containerisierung des Warenverkehrs (dieser Prozess ist im wesentlichen abgeschlossen) und der Öffnung der Grenzen Richtung Osteuropa („Hamburg hat sein Hinterland wieder“) fast durchgehend hohe Wachstumsraten bis in den zweistelligen Bereich hinein zu verzeichnen hatte.

Aus Sicht des Runden Tisches ist momentan nicht erkennbar, auf welcher Basis sich, bei den vorher geschilderten veränderten Rahmenbedingungen, diese ausnehmend hohen Wachstumsraten fortsetzen sollten.

Hamburg wird eher versuchen müssen, mit bescheidenen einstelligen Wachstumsraten wieder Anschluss zu finden.

Hamburg hat demnach, vorsichtig betrachtet, für die nächsten 50 Jahre ausreichende Kapazitäten für den Containerumschlag und dürfte bis zum Jahr 2025 eher damit beschäftigt sein, an bestehenden Überkapazitäten keinen Schaden zu nehmen.

4 Gelegentlich werden der Öffentlichkeit von der HPA Karten präsentiert, auf denen zwischen dem Süden des Containerterminals Altenwerder und der Kattwykbrücke ein Hafenbecken eingezeichnet ist, das sich in Richtung Süd-Ost über den Ort Moorborg legt.

³ DIE WELT v. 7.11.2002, „Niedersachsen und Bremen bauen Tiefwasserhafen“

An diesem Hafenbecken sind in aller Regel an beiden Seiten Flächen eingezeichnet, die jeweils ein Terminal darstellen sollen.

Ein modernes Terminal hat, von der Kaikante bis zum hinteren Gleisanschluss, eine Breite von ca. 650 m.

Zwei Terminals und ein Hafenbecken füllen somit insgesamt einen Raum mit einer Breite von ca. 1500 m aus.

Das Gelände zwischen dem Süden des Containerterminals Altenwerder und der Kattwykbrücke hat lediglich eine Breite von ca. 750 m (wenn die neue Kattwykbrücke für den Bahnverkehr nördlich der jetzigen gebaut wird, werden es 100 m weniger), sodass der Bau eines Hafenbeckens mit zwei Terminals schon aus Platzgründen nicht möglich ist. Lediglich ein Hafenbecken am östlichen Rand der Fläche mit einem Terminal auf seiner Westseite wäre eine realistische Option.

Es ist aus Sicht des Runden Tisches davon auszugehen, dass die HPA davon absehen wird, ein derart kostspieliges und wegen der Situation vor Ort höchst konflikträchtiges Projekt wie ein Hafenbecken zu realisieren, dass nur auf einer Seite ein Terminal haben kann, derart eingeschränkte Refinanzierungsmöglichkeiten und ein unausgewogenes Kosten-Nutzen Verhältnis hat.

Konflikträchtig ist es nicht nur wegen der Vernichtung des Wohnortes Moorburg, sondern u. a. auch dadurch, dass mit dem Hafenbecken Elbwasser in Berührung mit Grundwasserleitern käme, aus denen z. Zt. noch Trinkwasser gewonnen wird.

Der Runde Tisch hält es für wahrscheinlicher, dass auf den Moorburger Flächen eher ein Logistikpark als ein Hafenbecken mit Terminal entsteht.

Dann wären allerdings die von der DEGES aktuell erstellten Verkehrsprognosen für den Süderelberaum und die damit verbundenen Entlastungserwartungen für die B 73 und den Fürstenmoordamm hinfällig.

Der Runde Tisch ist sich darüber im Klaren, dass es für den Straßenverkehr einer leistungsfähigen Süderelbquerung bedarf, wobei aus seiner Sicht ein Tunnel gegenüber einer Brücke zu bevorzugen wäre.

Ein Tunnel wäre gegenüber den in der Umweltverträglichkeitsprüfung definierten Schutzgütern wesentlich verträglicher als eine Brücke.

Die zwischen der Süderelbquerung und der AS Moorburg auf der A 7 befindlichen Straßen Moorburger Hauptdeich und Fürstenmoordamm reichen aus Sicht des Runden Tisches aus, um den Hafenerverkehr auch in Zukunft auf befriedigende Weise abfließen zu lassen.

Den Pendlern, die auf der noch zu realisierenden A 26 von Westen auf die A 7 geführt werden, sollte man auf der Westseite der A 7 in Höhe Bostelbek einen S-Bahnhof mit einem ausreichenden Park and Ride Angebot zur Verfügung stellen.

Dieser S-Bahnhof wäre ebenfalls im Rahmen des Konzeptes „Wissenspark in Moorburg“ von Nutzen, das der Runde Tisch als Alternative zu einer wie auch immer gearteten Hafennutzung der Moorburger Flächen vorschlägt.

Eine Konzeptskizze dazu hat der Runde Tisch zu Protokoll gegeben.

Moorburg, im September 2009