

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

N i e d e r s c h r i f t

Wirtschaftsausschuss

16. WP - 25. Sitzung

von Donnerstag, den 15. Juni 2006,
bis Freitag, den 16. Juni 2006,
in Hamburg

Anwesende Abgeordnete

Hans-Jörn Arp (CDU)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Karsten Jasper (CDU)

Thomas Stritzl (CDU)

Anette Langner (SPD)

Regina Poersch (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Olaf Schulze (SPD)

Fehlende Abgeordnete

Jürgen Feddersen (CDU)

Dr. Heiner Garg (FDP)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:	Seite
Donnerstag, 15. Juni 2006	4
Gemeinsame Sitzung mit dem Wirtschaftsausschuss der Freien und Hansestadt Hamburg	
1. Hamburger Hafen und Elbvertiefung	8
2. Kooperation im Bereich der Flughäfen Hamburg, Lübeck und Kiel	8
3. Kooperation der Länder Schleswig-Holstein und Freie und Hansestadt Hamburg im Bereich Tourismus	8
4. Verschiedenes	9
Freitag, 16. Juni 2006	
5. Die Bahn als Logistikdienstleister	14
6. Die verkehrlichen und ökonomischen Chancen der integrierten Bahn	15
7. Fortsetzung der Beratung Elbvertiefung	18
8. Verschiedenes	18

BÜRGERSCHAFT

DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

Nr. 18/25

18. Wahlperiode

PROTOKOLL

der öffentlichen Sitzung

des Wirtschaftsausschusses

Sitzungsdatum:	15. Juni 2006
Sitzungsort:	Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Rathaus, Kaisersaal
Sitzungsdauer:	16.01 Uhr bis 18.18 Uhr
Vorsitz:	Abg. Ingo Egloff
Schriftführung:	Abg. Barbara Ahrons
Sachbearbeitung:	Dr. Iris Wunderlich

Tagesordnung

1. Hamburger Hafen und Elbvertiefung

- Selbstbefassung gem. § 53 Abs. 2 GO der Hamburgischen Bürgerschaft -

2. Kooperationen im Bereich der Flughäfen Hamburg, Lübeck und Kiel

- Selbstbefassung gem. § 53 Abs. 2 GO der Hamburgischen Bürgerschaft -

3. Kooperationen der Länder Schleswig-Holstein und Freie und Hansestadt Hamburg im Bereich Tourismus

- Selbstbefassung gem. § 53 Abs. 2 GO der Hamburgischen Bürgerschaft -

4. Verschiedenes

hier: U.a. Gemeinsame Erklärung der Wirtschaftsausschüsse
des Landtages von Schleswig-Holstein und der
Hamburgischen Bürgerschaft

Anwesende:**I. Ausschussmitglieder des Wirtschaftsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft**

Abg. Barbara Ahrons (CDU-Fraktion)

Abg. Bruno Claußen i.V. (CDU-Fraktion)

Abg. Gesine Dräger (SPD-Fraktion)

Abg. Hans-Christoff Dees (SPD-Fraktion)

Abg. Ingo Egloff (SPD-Fraktion)

Abg. Michael Fuchs (CDU-Fraktion)

Abg. Jens Kerstan (GAL-Fraktion)

Abg. Dittmar Lemke (CDU-Fraktion)

Abg. Olaf Ohlsen (CDU-Fraktion)

Abg. Dietrich Rusche (CDU-Fraktion)

Abg. Jürgen Schmidt i.V. (SPD-Fraktion)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter des Wirtschaftsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft

Abg. Gudrun Köncke (GAL-Fraktion)

Abg. Karin Timmermann (SPD-Fraktion)

III. Senatsvertreter der Freien und Hansestadt Hamburg

- Behörde für Wirtschaft und Arbeit -

Herr Senator Gunnar Uldall

Herr Staatsrat Gunther Bonz

Herr Dr. Bernd Egert, SD

Herr Dr. Dirk Petrat, LRD

IV. Weitere Teilnehmer bzw. Auskunftspersonen:**Ausschussmitglieder des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages:**

Abg. Hans-Jörn Arp (CDU-Fraktion)

Abg. Johannes Callsen (CDU-Fraktion)

Abg. Karsten Jasper (CDU-Fraktion)

Abg. Anette Langner (SPD-Fraktion)

Abg. Regina Poersch (SPD-Fraktion)

Abg. Bernd Schröder (SPD-Fraktion)

Abg. Olaf Schulze (SPD-Fraktion)

Abg. Thomas Strietzel (CDU-Fraktion)

Vertreterin der Landesregierung Schleswig-Holsteins

- Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein -

Frau Staatssekretärin Karin Wiedemann

Vertreter der Landtagsverwaltung von Schleswig-Holstein

Herr Ministerialrat Manfred Neil

Weitere Auskunftspersonen:

Herr Armin Dellnitz, Geschäftsführer der Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH (TASH)

Herrn Dietrich von Albedyll, Geschäftsführer der Hamburg Tourismus GmbH,

Herr Dr. Hans Dücker, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA)

Herr Jörg Oellerich, Projektleiter Fahrrinnenanpassung, HPA

V. Öffentlichkeit

11 Personen

Vorbemerkungen:

Der Wirtschaftsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft hatte am 27. März 2006 den Wirtschaftsausschuss des Landtages von Schleswig-Holstein zu einer gemeinsamen Sitzung nach Hamburg eingeladen. Die Sitzung der beiden Ausschüsse fand am 15. Juni 2006 statt. Im Vorfeld hatten die beiden Ausschüsse sich über die gemeinsam zu beratenden Themen verständigt. Zum ersten Thema „Hamburger Hafen und Elbvertiefung“ fand vor Beginn der Sitzung eine Hafentrundfahrt mit Erläuterungen durch Vertreter der Hamburg Port Authority statt.

Zu TOP 1:

Keine Niederschrift, siehe Bericht an die Bürgerschaft (wird nachgereicht)

Zu TOP 2:

Keine Niederschrift, siehe Bericht an die Bürgerschaft (wird nachgereicht).

Zu TOP 3:

Keine Niederschrift, siehe Bericht an die Bürgerschaft (wird nachgereicht)

Zu TOP 4:

hier:

- Gemeinsame Erklärung der Wirtschaftsausschüsse des Landtages von Schleswig-Holstein und der Hamburgischen Bürgerschaft
- Kurze Erläuterungen zum Thema „Medienkooperation“
- Fortsetzung des Meinungsaustausches zwischen den beiden Wirtschaftsausschüssen

Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft schlug nach den Ausführungen von Herrn Senator Uldall bezüglich der Prognosen über die Entwicklung der Kapazität des Hamburger Flughafens vor, in der Erklärung im fünften Absatz das Jahr 2020 durch das Jahr 2030 zu ersetzen, was Einvernehmen erzielte.

Die CDU-Abgeordneten des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages brachten ihrerseits den Vorschlag ein, ebenfalls im fünften Absatz hinter den Worten „Kiel und Lübeck“ als Ergänzung „... *sowie der privatwirtschaftlichen Initiativen in Jagel*“ einzufügen.

Die SPD-Abgeordneten des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages bewerteten diese Aussage als ein wenig verfrüht, da man weder das diesbezügliche Konzept kenne, noch wisse man, ob hierfür nicht doch auch öffentliche Gelder eingefordert würden.

Die Staatssekretärin Frau Wiedemann erwiderte, es gebe die ausdrückliche Aussage der Initiatoren von Jagel, es gehe hier nicht um öffentliche Gelder; zudem hätte die Regierung Schleswig-Holsteins auch sehr deutlich gemacht, dass dieses nicht Betracht komme.

Die CDU-Abgeordneten des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages unterstrichen die Aussage der Staatssekretärin, es handele sich hierbei ausschließlich um eine privatwirtschaftliche Initiative. Sie schlugen daher vor, das Wort „*ausschließlich*“ einzufügen. Ließe man neben den anderen Flughäfen die privatwirtschaftliche Initiative Jagel unerwähnt, könnte dieses in Schleswig-Holstein als ein „Signal“ falsch verstanden werden, begründeten sie ihre Intention, der keinesfalls eine Präjudiz oder gar Festlegung zugrunde liege.

Als Kompromisslösung schlugen sie vor, die konkreten Benennungen „... *in Kiel und Lübeck*“ zu streichen und durch „... *in Schleswig-Holstein*“ zu ersetzen.

Die Abgeordneten des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages verständigten sich einvernehmlich auf diese Lösung.

Die GAL-Abgeordneten des Wirtschaftsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft bezogen sich auf eine andere Passage der gemeinsamen Erklärung, nämlich auf den zweiten Absatz, in welchem der Eindruck erweckt werde, man begrüße die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe einstimmig. Dieses sei nicht der Fall, da sie dem in Hamburg nicht zustimmten. Daher baten sie darum, die ursprüngliche Fassung des Entwurfes mit der Formulierung „*Die Mitglieder der Wirtschaftsausschüsse begrüßen mit großer Mehrheit...*“, wiederherzustellen.

Auch dieser Bitte wurde einvernehmlich entsprochen.

Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft schloss die Diskussion zu der „Gemeinsamen Erklärung“ mit einer Abstimmung über die geänderte Fassung ab, die eine einstimmige Zustimmung fand (**siehe Anlage 1**).

Die GAL-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft kamen auf das Thema „Medienkooperation“, im Speziellen „Filmförderung“ zu sprechen. Es habe eine unterschiedliche Geschäftspolitik der jeweiligen Filmförderungsanstalten gegeben: Die Förderung Schleswig-Holsteins sei in der Vergangenheit weniger produzentenorientiert, sondern vielmehr senderorientiert gewesen, weil der Großteil der Mittel vom NDR gekommen sei. In Hamburg sei die Situation, was Verwertungsrechte bzw. Vergaberichtlinien betreffe, genau umgekehrt, nämlich stark produzentenorientiert. Vor diesem Hintergrund interessierte sie, wie die Politik einer gemeinsamen Anstalt aussehe bzw. aussehen könne.

Als Zweites merkten sie an, eine Zusammenarbeit sei auf vielen Feldern sinnvoll, auf manchen Feldern gebe es allerdings auch unterschiedliche Interessen und Probleme. Manche Lösungen führten zu Kompromissen, die letztlich für beiden Seiten nicht besonders befriedigend seien, so zum Beispiel die Ansiedlung der Medienanstalt in Norderstedt.

Zur ersten Frage erläuterte der Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der FHH, Herr Bonz, die Filmförderung von Schleswig-Holstein werde sich mit 25 Prozent an der Hamburger Filmförderungsgesellschaft beteiligen. Die Kriterien, die die Hamburger Filmförderung praktiziert habe, seien die neuen Kriterien, was heiße: Weg von dem reinen Erstverwertungsrecht. Der NDR habe dem auch zugestimmt, so dass eine mit einer Filmförderung unterstützte Produktion also nicht zwingend erst im NDR laufen müsse, sondern gleich auf den freien Markt gehen könne. Dieses sei ein Wettbewerbskriterium, um den deutschen Filmförderungsstandort zu stärken. Gebe der NDR eine Produktion mit Filmförderungsmitteln im Auftrag und wolle dieses aber anders, so müsse er dieses im Vorfeld aushandeln.

Zum Sitz der Medienanstalt führte er aus, die beiden Landesregierungen hätten sich auf diesen Sitz geeinigt und beide hielten diese Entscheidung hinsichtlich einer Zusammenarbeit für richtig, denn Norderstedt liege zwar in Schleswig-Holstein, befinde sich aber auch in der „Metropolregion Hamburg“ und sei durch die Nähe zu dem Hamburger Flughafen verkehrstechnisch auch international angebunden.

Die beiden Parlamente könnten aber in Abstimmung, wenn sie über den Staatsvertrag entschieden, auch etwas anderes entscheiden.

Die Abgeordneten des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages bedankten sie abschließend bei den Organisatoren dieser gemeinsamen Sitzung sowie bei den Kollegen des Wirtschaftsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft sowie auch bei der Staatssekretärin Frau Wiedemann, Herrn Senator Uldall und Herrn Staatsrat Bonz.

Sie betonten ihren Wunsch, weiterhin kooperativ und noch enger mit Hamburg zusammenarbeiten zu wollen. Es reiche hierfür nicht aus, dass nur der Ministerpräsident und der Senatspräsident oder die Minister und Senatoren sich inhaltlich gut verstünden, sondern sie als Vertreter des Parlamentes wollten an dem Prozess der Kooperationen beteiligt sein und die heutige gemeinsame Sitzung habe dieses unterstrichen. Sie schlugen daher vor, mindestens einmal im Jahr zusammen zu kommen und sprachen für das kommende Jahr eine Einladung nach Kiel an den Wirtschaftsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft aus. Sollte sich ein Besuch sogar in der Zeit der Kieler Woche, der größten Segelveranstaltung der Welt, ergeben, so wären die Parlamentarier des Schleswig-Holsteinischen Parlaments sehr gern zu einer Begleitung eines Besuches dort bereit.

gez. Ingo Egloff

gez. Barbara Ahrons

gez. Dr. Iris Wunderlich

(Vorsitzender)

(Schriftführerin)

(Sachbearbeitung)

Anlage 1**Gemeinsame Erklärung der Wirtschaftsausschüsse****des Landtages von Schleswig – Holstein und der Hamburgischen Bürgerschaft****vom 15. Juni 2006**

Die Wirtschaftsausschüsse des Landtages von Schleswig–Holstein und der Hamburgischen Bürgerschaft haben sich auf einer gemeinsamen Sitzung beider Ausschüsse am 15.6.06 in Hamburg mit der Frage der Zusammenarbeit auf den Gebieten der Hafenspolitik, der Kooperation der Flughäfen Hamburg, Kiel und Lübeck sowie Tourismusfragen befasst.

Die Mitglieder der Wirtschaftsausschüsse des Landtages von Schleswig-Holstein und der Hamburgischen Bürgerschaft begrüßen mit großer Mehrheit und unterstützen eine rasche Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Die Mitglieder beider Wirtschaftsausschüsse betonten auf ihrer gemeinsamen Sitzung die dringende wirtschaftliche Notwendigkeit, die seewärtige Erreichbarkeit des Welthafens Hamburg zu verbessern. Die Entwicklung des Hamburger Hafens ist kein Einzelinteresse der Hansestadt, sondern von gesamtwirtschaftlicher Bedeutung für ganz Norddeutschland. Über 154.000 Menschen in der Metropolregion sind unmittelbar oder mittelbar von diesem Hafen abhängig, fast 60.000 davon leben in Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Damit ist der Hamburger Hafen nicht nur Motor der Hamburger Wirtschaft, sondern auch einer der größten Arbeitgeber für Schleswig-Holstein.

Die Teilnehmer der gemeinsamen Sitzung beider Wirtschaftsausschüsse gehen davon aus, dass der Maßnahmeträger der Deichsicherheit oberste Priorität einräumt und Umweltbelange so sensibel wie möglich behandelt werden. Die Mitglieder der beiden Wirtschaftsausschüsse begrüßen darüber hinaus die Zusage der Bundesregierung, die für die Fahrrinnenanpassung erforderlichen Haushaltsmittel des Bundes zügig zur Verfügung zu stellen.

Beide Ausschüsse begrüßten, dass sich die Zusammenarbeit der Häfen Lübeck und Hamburg so positiv entwickelt hat. Beide Häfen zusammen erschließen den Ostseeraum, der als eines der Gebiete angesehen wird, von dem weltweit in Zukunft die größten Wachstumsimpulse ausgehen werden. Deshalb ist es wichtig, dass beide Bundesländer sozusagen in der Tradition der Hanse eine gemeinsame Ostseeraumpolitik betreiben.

Der Hamburger Flughafen ist als großer Flughafen der Region zu betrachten. Deshalb ist es folgerichtig gewesen, dass die schleswig-holsteinische Landesregierung in den Aufsichtsgremien Sitz und Stimme erhalten hat. Auch wenn die Kapazität des Hamburger Flughafens den Prognosen nach bis zum Jahre 2030 als ausreichend angesehen wird, befürworten die beiden Ausschüsse schon jetzt eine koordinierte Luftfahrtpolitik beider Bundesländer, die die Bedeutung der Regionalflughäfen in Schleswig-Holstein einbezieht und insbesondere die Stellung Lübecks im internationalen Ferienreiseverkehr berücksichtigt.

Für Hamburg und Schleswig – Holstein ist der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, der viele Arbeitsplätze sichert. Deshalb befürworten die beiden Ausschüsse gemeinsame Anstrengungen zur Vermarktung der norddeutschen Region. Insbesondere die Werbung bei ausländischen Touristen für den Norden Deutschlands unter Einbeziehung der Hauptstadt Berlin verspricht zusätzliche Besucherströme in beide Bundesländer zu lenken. Eine wichtige Rolle spielt dabei auch das Kreuzfahrtgeschäft, das insbesondere Kiel und Hamburg zugute kommt. Dieses Wachstumspotential muss gemeinsam genutzt werden.

Am Ende der Sitzung betonten die Vorsitzenden der Ausschüsse Hans-Jörn Arp (CDU) aus Schleswig – Holstein und Ingo Egloff (SPD) aus Hamburg, dass der Informations- und Meinungsaustausch fortgesetzt werden soll. Die Hamburger Abgeordneten werden das nächste Mal die Kolleginnen und Kollegen in Kiel besuchen.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, eröffnet am Freitag, dem 16. Juni 2006, die Sitzung um 9:30 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Die Bahn als Logistikdienstleister

Die Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, Frau Plambeck, führt die Ausschussmitglieder anhand eines Power-Point-Vortrages in die Organisationsstrukturen und das Leistungsspektrum der Bahn mit den Schwerpunkten Fernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr auch vor dem Hintergrund der auf EU-Ebene vereinbarten Deregulierungen und Liberalisierungen für den Schienenverkehr ein. Marktöffnungen auch in den Nachbarländern - im Schienengüterverkehr ab 2007 und im Schienenpersonennahverkehr ab 2010 - böten der Bahn und anderen leistungsstarken Anbietern die Chance, die internationalen Angebote auszubauen und neu zu entwickeln. Mit schnelleren, reibungsloseren internationalen Verkehren bekomme die Schiene damit die Möglichkeit, im maßgeblichen Wettbewerb mit den übrigen Verkehrsträgern ihre Stärken noch besser auszuspielen. Mit der Bahnreform sei Stück für Stück eine zu Beginn nicht marktfähige Bahn wieder zu einem wettbewerbsfähigen Verkehrsträger entwickelt worden, sodass die Bahn heute wieder erfolgreich am Wachstum der deutschen Verkehrsmärkte teilnehme. Der Deutsche Bahn Konzern sei ein leistungsfähiger, profitabler Anbieter auf der Schiene und zugleich habe er sich auf die neuen, heute anstehenden Herausforderungen der Märkte vorbereitet und biete internationale Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie verkehrsträgerübergreifende Verkehrskonzepte für Ballungsräume und Mobilität in der Fläche.

Einen besonderen Schwerpunkt in dem Vortrag bildet auch die Darstellung des Engagements der Bahn in den schleswig-holsteinischen Häfen Kiel, Lübeck und Brunsbüttel.

Die zum Vortrag von Frau Plambeck eingesetzten Schaubilder sind dieser Niederschrift als Anlage beigelegt.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Die verkehrlichen und ökonomischen Chancen der integrierten Bahn

Vorstand Dr. Wiesheu nimmt schwerpunktmäßig zum Thema Kapitalprivatisierung der DB AG Stellung. Wenn der Bund - wie erwartet - im September eine Entscheidung für eine kapitalmarktfähige Lösung fällte, könnten bahnsseitig alle notwendigen Schritte erfolgen, sodass die Bahn 2008 fit sei für den Kapitalmarkt. Wenn sich der Bund anders entschiede, würde es problematisch, weil dann im ungünstigsten Fall der Regelungsaufwand erheblich größer wäre und sicherlich nicht in einem Jahr abgewickelt werden könne. Die Investoren würden nach seinem Eindruck eindeutig das integrierte Modell bevorzugen, weil es das plausibelste, das stabilste und weltweit das erfolgreichste sei. Dies sehe man auch am Beispiel Japan, wo die Bahn weitgehend privatisiert sei. Zwar gebe es dort mehrere Bahngesellschaften, aber alle seien integriert. Ein Gegenbeispiel liefere England, wo die Abtrennung der Schiene Fehlentwicklungen zur Folge gehabt habe. Das Trennungsmodell - Trennung von Netz und Schiene - funktioniere dort nicht.

Nach den Erfahrungen - so fährt Vorstand Dr. Wiesheu fort - könne sich der Wettbewerb im integrierten Modell genauso, wenn nicht sogar besser entwickeln als bei einer Trennung von Transport und Netz. Dies zeige auch der Vergleich zwischen Deutschland und Frankreich. In Deutschland entwickle sich der Wettbewerb positiv, in Frankreich trotz Trennung nicht. Auf dem Schienennetz der Bahn hätten mittlerweile rund 300 Eisenbahnunternehmen eine Zulassung als Wettbewerber der DB AG. Im deutschen Güter- und Regionalverkehr erreichten so private Anbieter einen Marktanteil von rund 15 %. Kein anderes Land in Europa habe diese Wettbewerbsdichte.

Die Netzkapazitäten der Bahn müssten in den Knoten und auf einigen Strecken erheblich ausgeweitet werden. Der Grund für den Gang zum Kapitalmarkt bestehe ja gerade darin, dass die Wachstumschancen des Marktes für die Schiene genutzt werden könnten. Dies betreffe den EU-weiten Schienengüterverkehr, in dem ab 1. Januar 2007 freier Wettbewerb herrsche. Auf der „freien Flur“ werde es da weniger Probleme mit den Kapazitäten geben, aber dafür in den Knotenpunkten umso mehr. Dies gelte es zum Beispiel in Hamburg, in München oder in Mannheim zu lösen. In der Logistik entwickle sich die Kette Schiff - Hafen - Schiene - Straße sehr stark.

Das Kerngeschäft der DB AG sei und bleibe die Eisenbahn in Deutschland. Integraler Bestandteil seien die Infrastrukturgesellschaften. Die Produktion im Verbund generiere hohe Kostenvorteile für das System Schiene, wovon alle Nutzer profitierten. Auch die zum Thema „Kapitalprivatisierung der DB AG“ beauftragten Gutachter hätten im Falle einer Trennung Synergieverluste und Trennungskosten von 2,6 Milliarden € - ohne Zinseffekte - in den ersten vier Jahren ermittelt. Dauerhaft würden knapp 0,5 Milliarden € Synergieverluste pro Jahr erwartet. Es sei mithin nicht erkennbar, warum ein Eigentümer - der Bund - eine so erhebliche Wertvernichtung in seinem eigenen Unternehmen durch die Trennung befördern sollte. Zudem müsse im Trennungsmodell mit dem Wegfall der derzeit angewandten beschäftigungspolitischen Instrumente im Unternehmen, mit negativen Angebotsanpassungen im Schienengüterverkehr sowie mit einem Rückbau des Geschäftsfeldes Dienstleistungen gerechnet werden. Insgesamt würde dies den Verlust Zehntausender Arbeitsplätze bei der DB AG bedeuten, die nur zu einem geringen Teil bei anderen Unternehmen wieder entstehen würden. Der Erhalt des integrierten Konzerns sei auch Voraussetzung für eine wirkungsvolle und wirtschaftliche Beschäftigungspolitik zugunsten des Unternehmens und der Mitarbeiter.

Abschließend betont Vorstand Dr. Wiesheu noch einmal, dass die Privatisierung in einem anderen Modell als der Integration nur möglich sei, wenn die DB AG um etwa 15 Milliarden € entschuldet werde (9,5 Milliarden € Nettofinanzschulden, 5,5 Milliarden € zinslose Darlehen des Bundes). Diese Verschuldung läge dauerhaft beim Bund beziehungsweise einer Bundesgesellschaft ohne Privatisierungsperspektive.

Vor dem Hintergrund des integrierten Modells vertritt Vorstand Dr. Wiesheu in der folgenden Aussprache mit Blick auf einen Erwerb der AKN die Meinung, dass es in diesem integrierten Modell durchaus Möglichkeiten gebe, die AKN wirtschaftlich zu führen. Bei diesem Punkt müsse jedoch ins Kalkül gezogen werden, dass es bei einer Übernahme Probleme mit dem Kartellamt gebe. Hier müsse man sehen, was möglich sei.

Frau Plambeck ergänzt, dass es bezüglich der AKN erste Kontakte gegeben habe, aber es fehlten hier noch Detailinformationen, um die Frage nach einer möglichen Übernahme im Moment seriös beantworten zu können. Es gebe eben noch keine tieferen Einblicke in die Zahlen der AKN.

Auf die Frage von Abg. Stritzl nach einem Interesse der DB AG an den schleswig-holsteinischen Seehäfen betont Vorstand Dr. Wiesheu, dass es der Bahn hierbei nicht um Immobilien gehe. Man habe großes Interesse daran, den Hinterlandverkehr zu organisieren, an der Logistikkette beteiligt zu sein. Das große Interesse der Bahn in diesem Bereich sei vor

dem Hintergrund der Internationalisierung der Wirtschaft zu sehen, die es erfordere, Güter zum Schiff zu bringen und vom Schiff ins Hinterland.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Fortsetzung der Beratung Elbvertiefung

BauD Wittmüß, Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Hamburg, erläutert den Ausschussmitgliedern ebenfalls anhand eines Power-Point-Vortrages den Stand der Planung und das weitere Vorgehen bei der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Ein Abdruck der zum Vortrag gezeigten Schaubilder ist dieser Niederschrift als Anlage beigelegt.

Zu Punkt 8 der Tagesordnung, Verschiedenes, liegt nichts vor.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, schließt die Sitzung um 13:30 Uhr.

gez. Hans-Jörn Arp

Vorsitzender

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer

Strategische Ausrichtung DB Logistics



Ute Plambeck
Konzernbevollmächtigte
für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

**Vortrag vor dem Wirtschaftsausschuss
des Schleswig-Holsteinischen Landtags**

Deutsche Bahn AG

Agenda

Mobilitätskonzern Deutsche Bahn AG

Marktentwicklung Transport- und Logistikmarkt

Ressort Transport und Logistik

Speditionen und Logistik

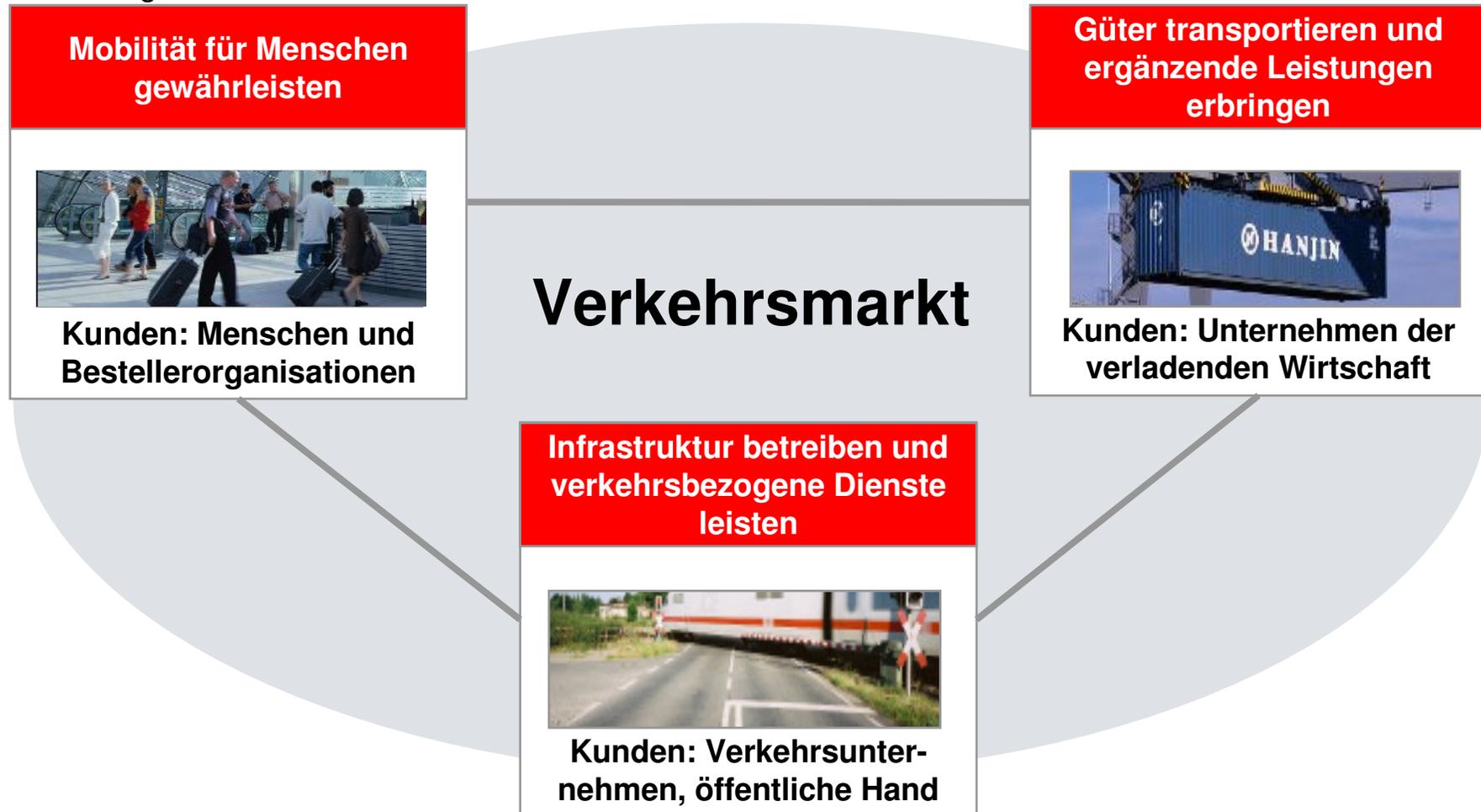
Schienengüterverkehr und Intermodal

Weiterentwicklung

Der Verkehrsmarkt gliedert sich grundsätzlich in drei Marktsegmente

Geschäfte im Verkehrsmarkt

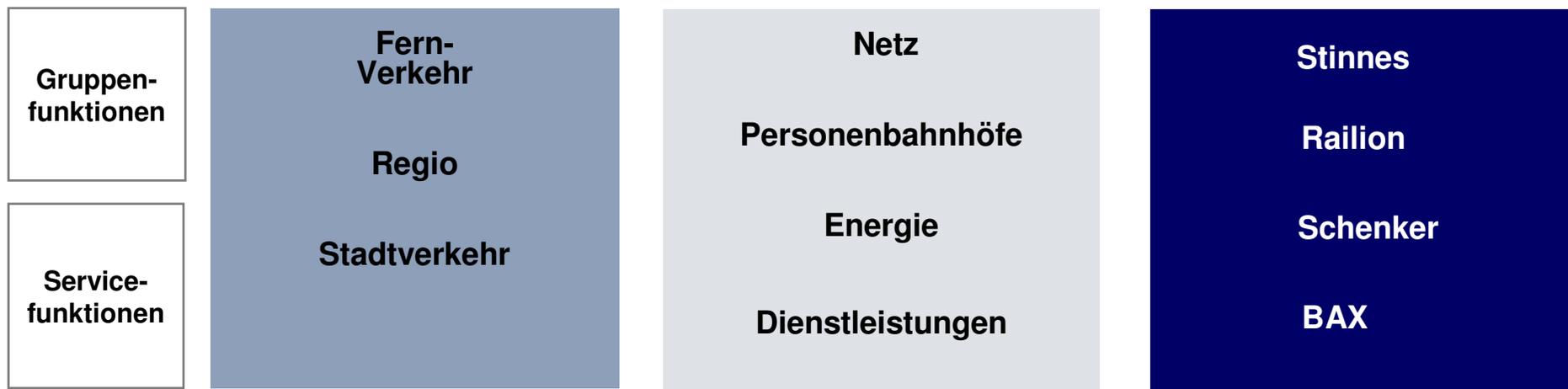
Prinzipdarstellung



Übersicht Deutsche Bahn AG

Deutsche Bahn AG - Aufsichtsrat

Konzernvorstand



Agenda

Mobilitätskonzern Deutsche Bahn AG

Marktentwicklung Transport- und Logistikmarkt

Ressort Transport und Logistik

Speditionen und Logistik

Schienengüterverkehr und Intermodal

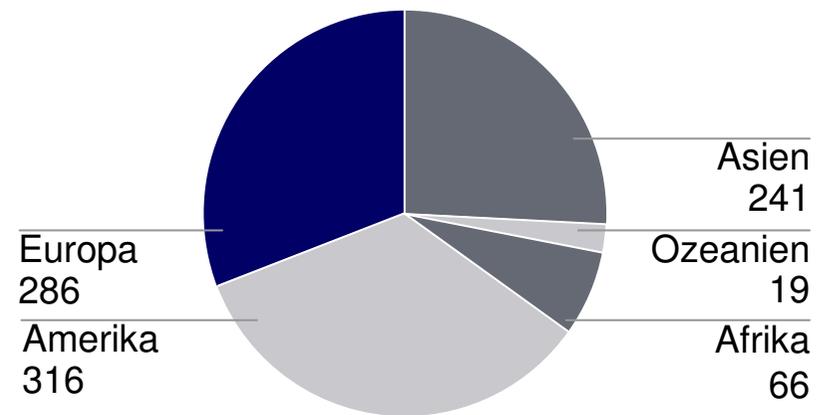
Weiterentwicklung

Der zunehmende internationale Warenaustausch führt zu einem Anstieg der Transportmengen

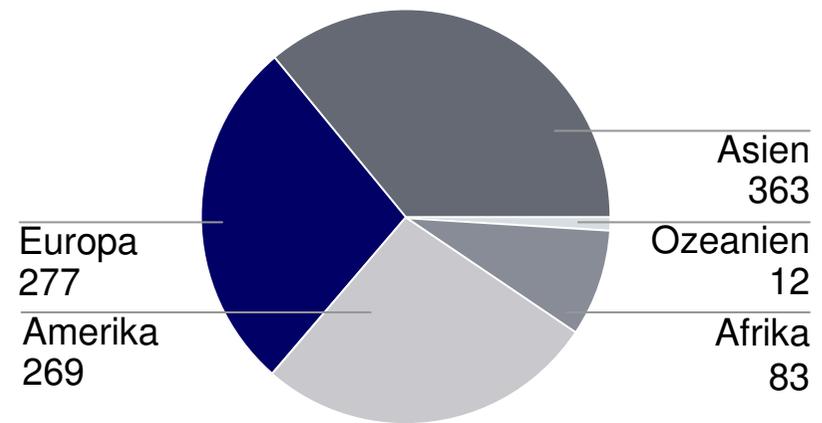
Der EU-Außenhandel hat ein jährliches Volumen von 2.000 Mrd. Euro

- Ca. 70% des europäischen Außenhandelsaufkommens fließt in außereuropäische Regionen
- Die wichtigsten nichteuropäischen Handelspartner sind in Asien und Amerika

EU-Exporte nach Zielgebieten * (ges. 928 Mrd. Euro)



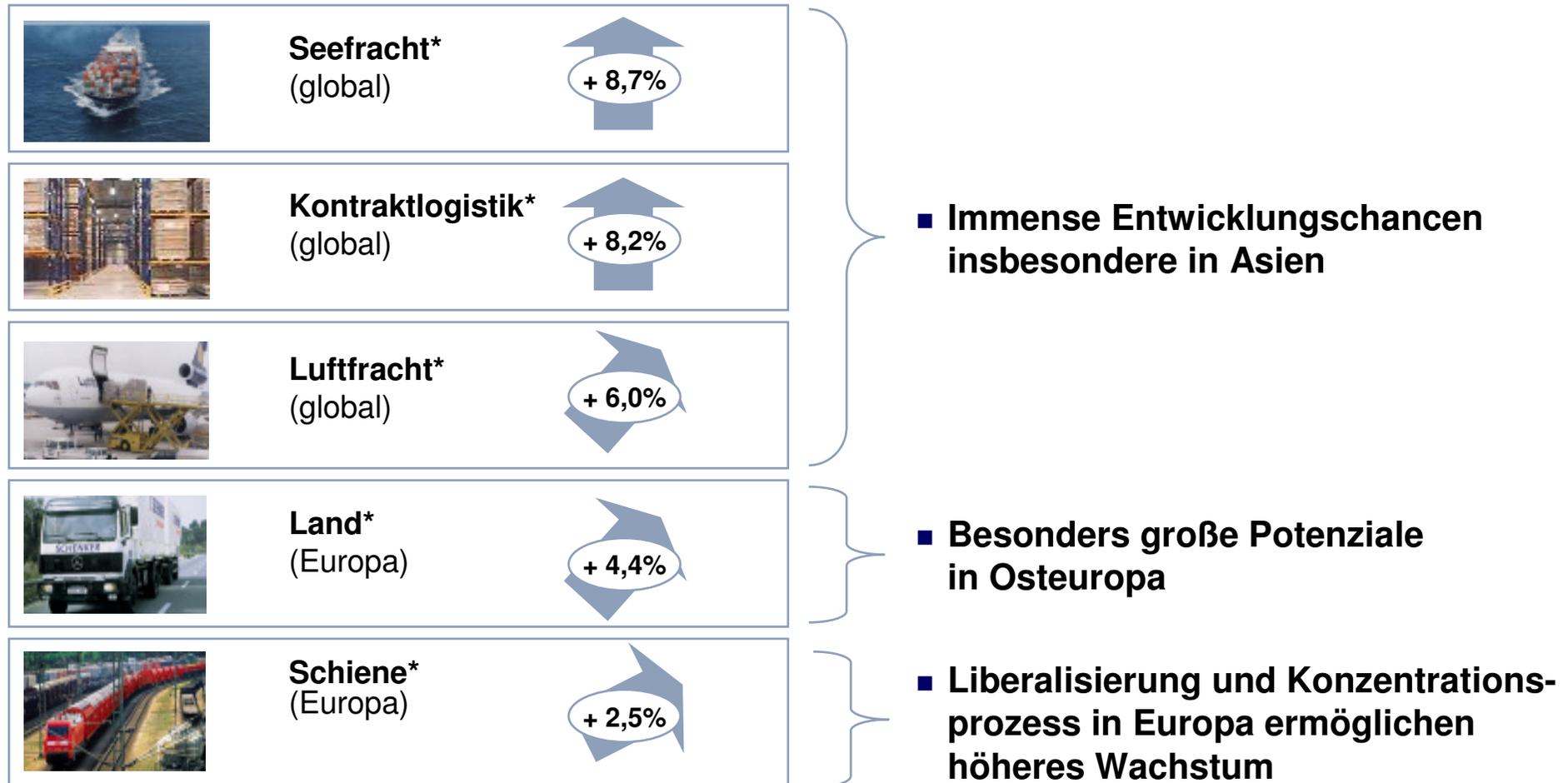
EU-Importe nach Ursprungsgebieten (ges. 1004 Mrd. Euro)



Quelle EUROSTAT; Statistisches Bundesamt, * Länder mit > 0,1 Mrd €

Infolgedessen bleibt der Markt für Transport und Logistik ein sehr attraktiver Wachstumsmarkt

Entwicklung des Transport- u. Logistikmarkts



Stand: 09/05 * See bis 2007, Kontraktlogistik bis 2008, Luft bis 2009, Straße bis 2010, schienenrelevanter europ. Landverkehrstransportmarkt bis 2015
 Quelle: GSL, GSU, FLC, sonstige

Transport u. Logistikunternehmen müssen zunehmend internationalen Anforderungen gerecht werden – europäische Netze notwendig

Bedeutende Markttrends

- **Zunehmende Internationalisierung der Kunden**
 - Zunehmende Verlagerung von Produktionskapazitäten in Länder mit geringeren Arbeitskosten (z.B. in Ost-Europa)
 - Zunehmende Nachfrage global agierender Kunden nach regionaler Präsenz vor Ort
- **Steigende Kundenanforderungen**
 - Zunehmende Nachfrage nach globalen Transport- und Logistikleistungen aus einer Hand (one stop shopping)
 - Steigende Nachfrage nach individuellen Produkten und zeitdefinierten Services
 - Zunehmende Preissensitivität der Kunden bei steigendem Qualitätsbewusstsein
- **Kleinere Sendungsgrößen bei häufigeren Bestellungen**
 - Entwicklung zum Stückgut ggü. Direktverkehren
 - Steigende Ansprüche an Distribution vor Ort
- **Starker Margendruck im reinen Transportgeschäft**
 - Zunehmender Preisdruck durch Konkurrenten (zur Differenzierung); insbes. im reinen Transportgeschäft
 - verstärkter Margendruck durch Marktkonsolidierung

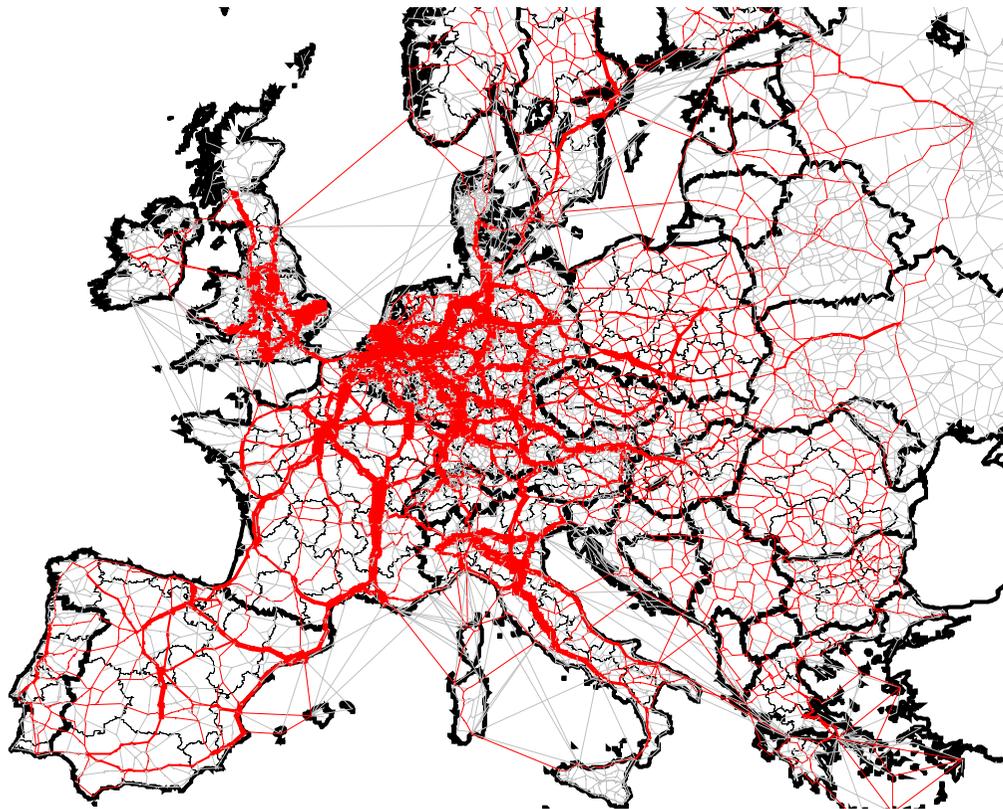
Mit einem internationalen Netzwerk können die Anforderungen des Marktes erfüllt werden:

- **Bündelung der Mengen**
- **Angebote aus einer Hand**
- **Internationale Abdeckung**
- **Einheitliche Qualitätsstandards**

Angebot von internationalen Netzen notwendig

Die europäischen Verkehrsströme entwickeln sich entlang der Hauptachsen Nord-Süd und West-Ost

Europäische Verkehrsströme (Summe Schiene, Straße und Binnenschiff)



Europäisches Verkehrsaufkommen Hauptverkehrsachsen

Nord-Süd

- Insb. Seehafen hinterlandverkehr
 - ARA - Häfen
 - Nordhäfen

West - Ost

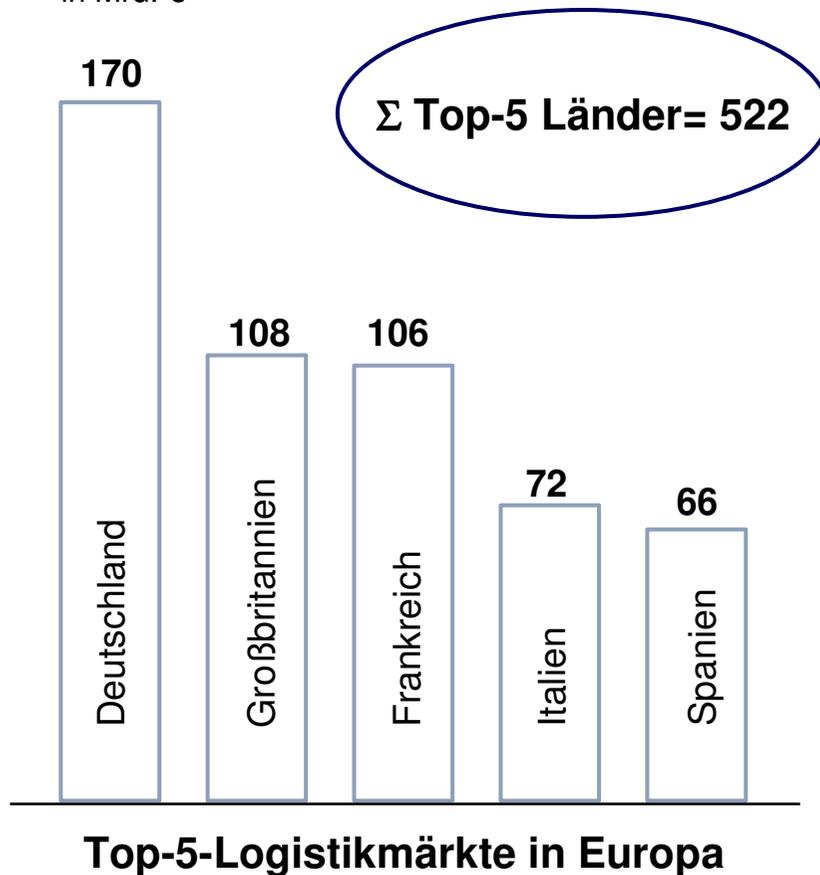
- Insb. Seehafen hinterlandverkehr
 - ARA – Häfen nach Osteuropa

Faktor 80 Mio t / mm, interzonale Verkehre >50 km

Deutschland ist mit einem Anteil von ca. 23 % der Logistikumsätze europäischer Spitzenreiter in der Logistik

Logistikumsatzwert

in Mrd. €



Transport und Logistikmarkt „Europa der 17“

- Logistikumsatzwert Europa in 2004 von 729 Mrd. €
- Top-5-Logistikmärkte erzielen einen Logistikumsatz von 522 Mrd. € (72%)
- Deutschland erwirtschaftet einen Logistikumsatz von ca. 170 Mrd. € (23 % des europäischen Marktes)

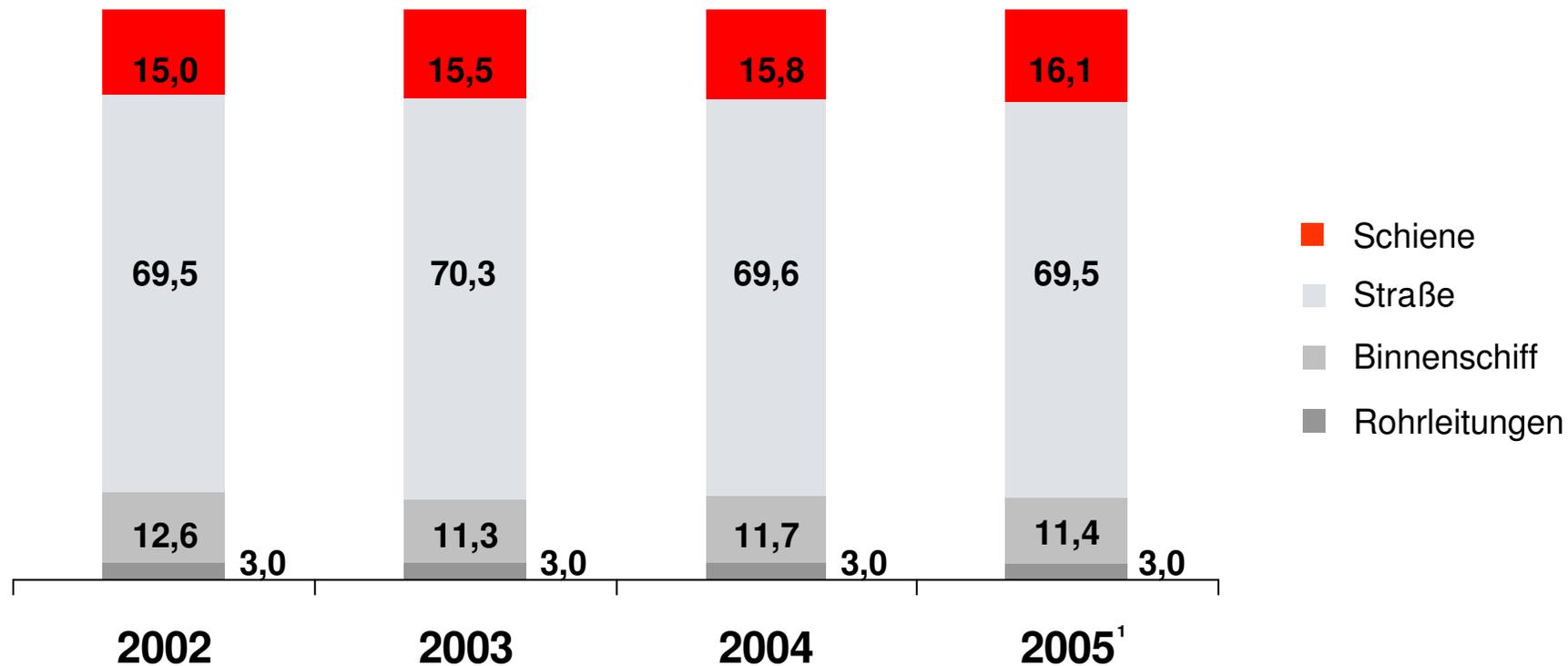
Quelle: BVL

¹ Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Spanien

In Deutschland konnte die Schiene ihren Marktanteil zu Lasten des Binnenschiffs und der Straße ausbauen

Entwicklung Modal Split 2002 - 2005

(Angaben in Prozent, Basis: Verkehrsleistung, Werte gerundet)

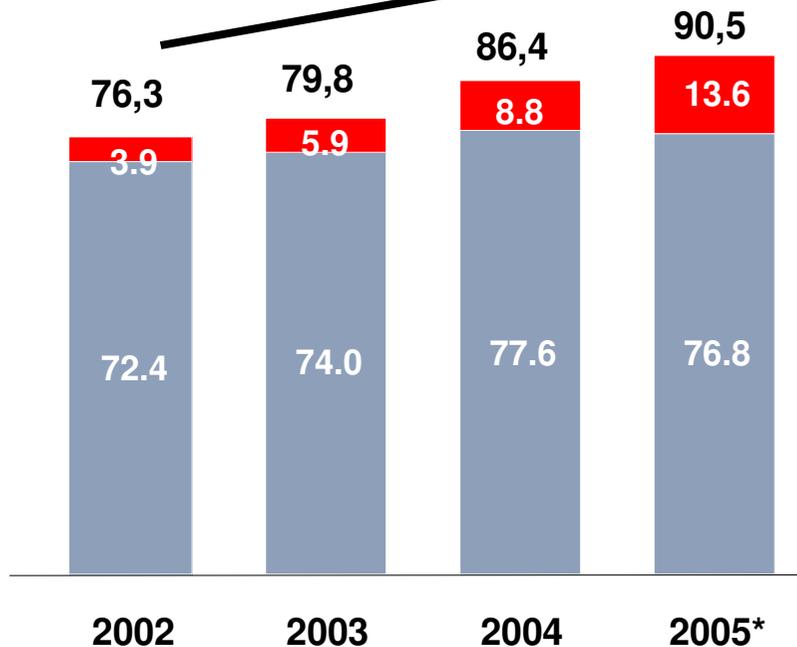


¹ vorläufige Werte des Statistischen Bundesamtes, Kraftfahrt-Bundesamt und eigene Analysen

Auch der Schienengüterverkehr in Deutschland kann daran mit einem jährlichen Wachstum von ca. 6,0 % seit 2002 teilhaben

Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in Deutschland 2002-2005

(in Mrd. tkm) + 6,0 % p.a.



■ Andere Bahnen

■ Railion Deutschland

- Schienengüterverkehr in Deutschland wuchs bis 2004 stärker als Transportmarkt – 2005 leichte Abschwächung des Wachstums erwartet, aber trotzdem positive Entwicklung
- Deutliche Steigerung der Wettbewerbsintensität

*vorläufige Werte des Statistischen Bundesamtes

Agenda

Mobilitätskonzern Deutsche Bahn AG

Marktentwicklung Transport- und Logistikmarkt

Ressort Transport und Logistik

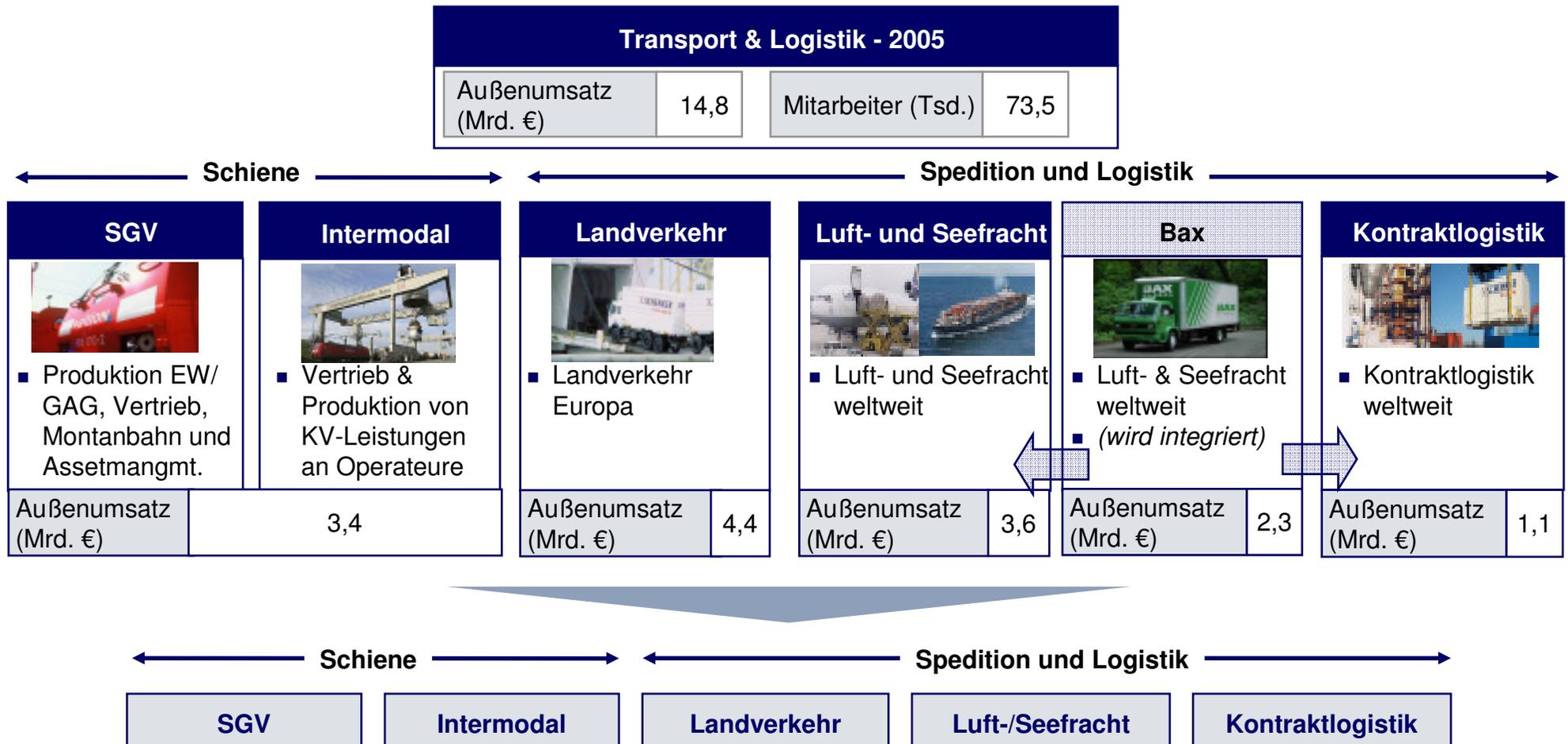
Speditionen und Logistik

Schienengüterverkehr und Intermodal

Weiterentwicklung

Das Ressort Transport und Logistik ist künftig mit fünf Geschäftsfeldern am Markt aktiv

Übersicht Ressort Transport und Logistik



Wir haben unser Geschäft ausgebaut und sind in unseren Kernmärkten gut positioniert



Schiene

Nr. 1 im europäischen Schienengüterverkehr

Marktanteil (t)

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)

Intermodal

Nr. 1 im europäischen Markt für schienen- gebundenen KV

Marktanteil* (€)

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)

Landtransport

Nr. 1 im europäischen Landtransport

Marktanteil (€)

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)

Luftfracht

Nr. 2 in der globalen Luftfracht

Marktanteil (t)

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)

Seefracht

Nr. 3 in der globalen Seefracht

Marktanteil (TEU)

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)

Logistik

Unter den Top 10 in der globalen Kontraktlogistik

Marktanteil (€)

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)

Agenda

Mobilitätskonzern Deutsche Bahn AG

Marktentwicklung Transport- und Logistikmarkt

Ressort Transport und Logistik

Speditionen und Logistik

Schienengüterverkehr und Intermodal

Weiterentwicklung

Das Geschäftsfeld Landverkehr ist Marktführer für europäische Systemverkehre

Geschäftsfeld Landverkehr

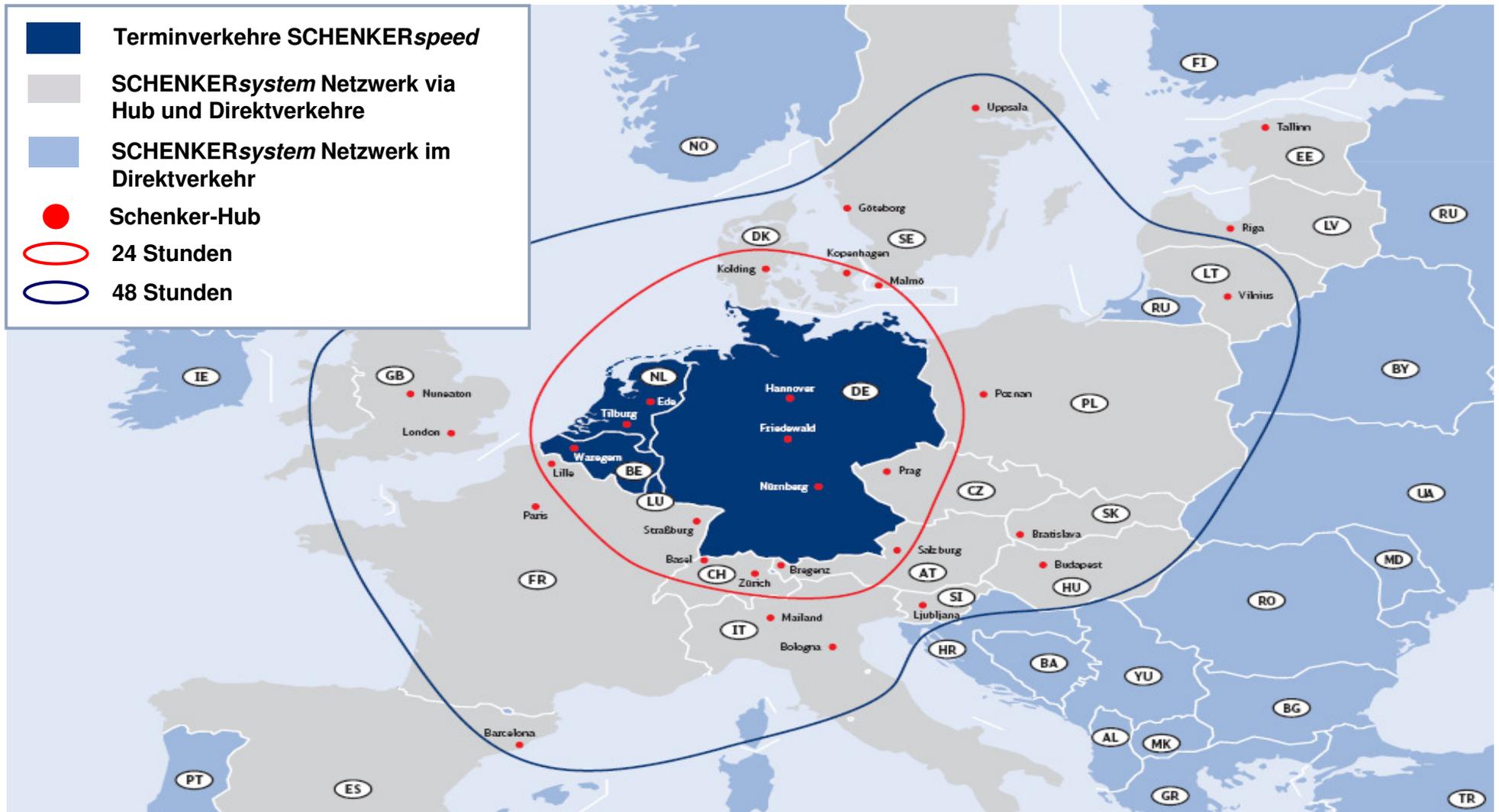


Standorte in Europa



- Schenker ist **Marktführer für europaweite Ladungs- und Teilladungsverkehre**
- Neben europaweiten **Systemverkehren** werden auch **Spezialdienstleistungen** wie zum Beispiel Umzüge oder Schwertransporte angeboten
- Schenker verfügt in Europa über **700 Standorte in 30 Ländern** und betreibt 2.000 regelmäßige Linienverkehre zwischen den wichtigen europäischen Wirtschaftszentren

Das Hub-Netzwerk ermöglicht Schenker, weite Teile Europas innerhalb von 24 oder 48 Stunden zu beliefern

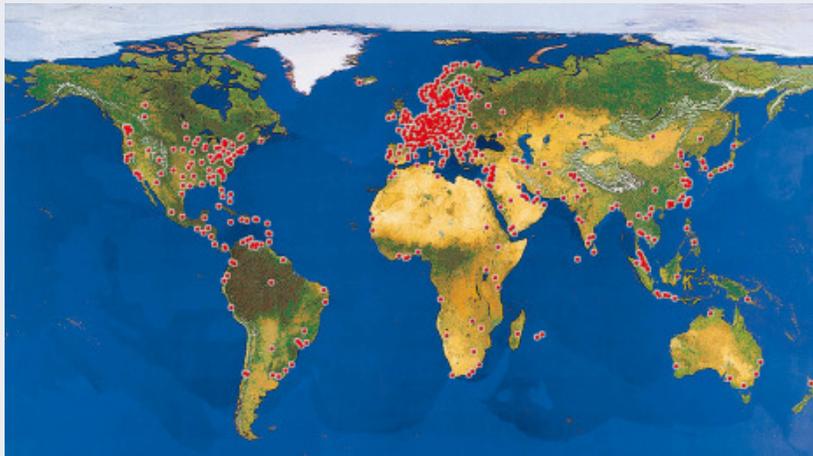


Schenker Luft- und Seefracht steuert eines der führenden globalen Netzwerke mit guter Aufstellung

Geschäftsfeld Luft- und Seefracht



Standorte Weltweit



Schenker Luft- und Seefracht

- Eines der führenden globalen Netzwerke
- Dichtes Netzwerk (insb. nach Akquisition BAX und JointVenture mit StarTrans)

Angebot Luft- und Seefrachtspedition

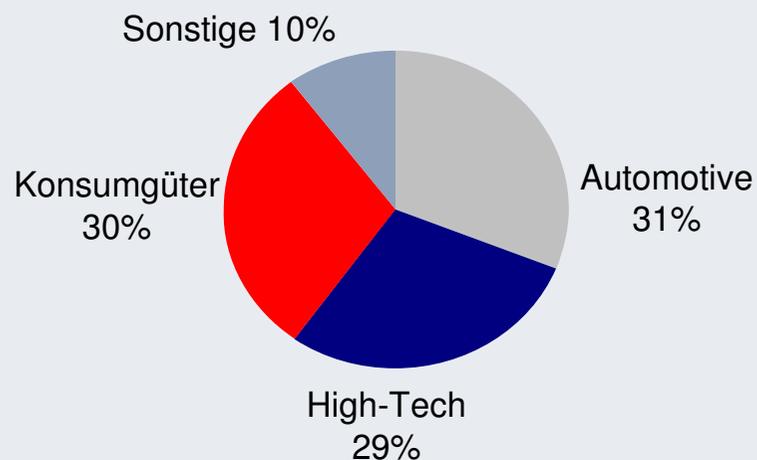
- Full Container Load (FCL)- und Less than Container Load (LCL) -Transporte
- Kundenspezifische Logistikprojekte
- Schiffscharter (weltweit)
- Transport groß dimensionierter und schwerer Güter
- Definierte Produkte in der Luftfracht (Schenker JETCargo First, Business, Economy)
- Definierte Produkte in der Seefracht (Schenker complete, combine, projects)

Geschäftsfeld Kontraktlogistik / SCM – bietet seinen Kunden integrierte Logistikdienstleistungen an

Geschäftsfeld Kontraktlogistik / SCM



Branchenstruktur (Umsatz)



- Als **globaler Anbieter von integrierten Logistikdienstleistungen** übernimmt Schenker die von Kunden ausgelagerten logistischen Prozesse und kombiniert diese mit den geeigneten Verkehrsträgern
- **Führende Position** in der **Automobillogistik** in Europa
- **Angebot** umfasst neben Supply Chain-Lösungen auch hochwertiges Lager-Management, Mehrwertdienstleistungen sowie standardisierte IT-Lösungen
- Das Netzwerk umfasst **400 Standorte**

Agenda



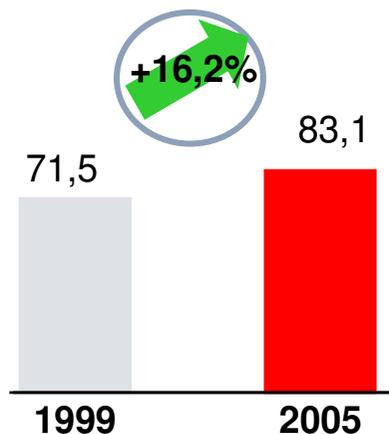
Schiengüterverkehr – mit einer Verkehrsleistung von 83 Mrd. Tkm ist die Railion Gruppe führend in Europa

Schiengüterverkehr



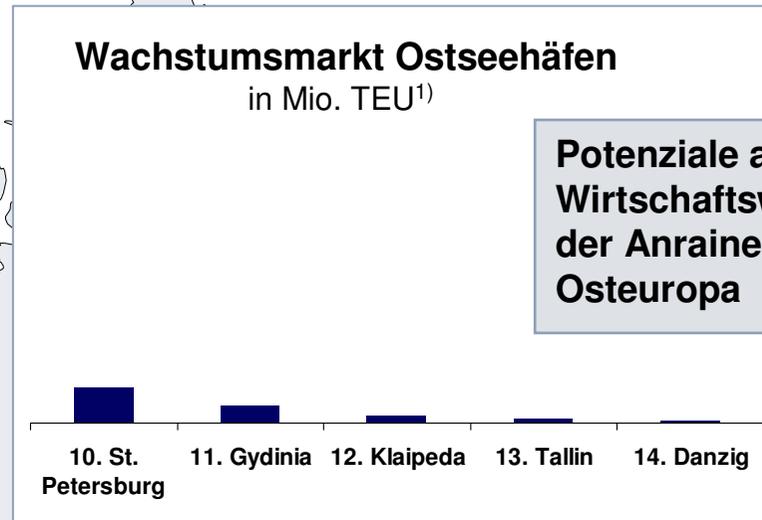
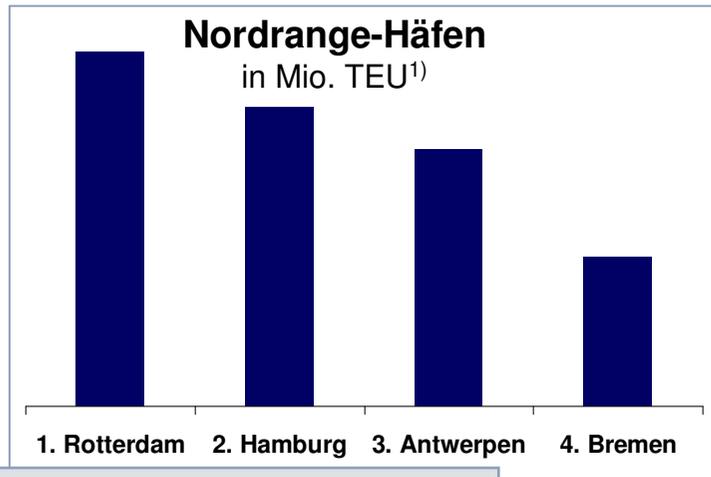
Verkehrsleistung

in Mrd. tkm

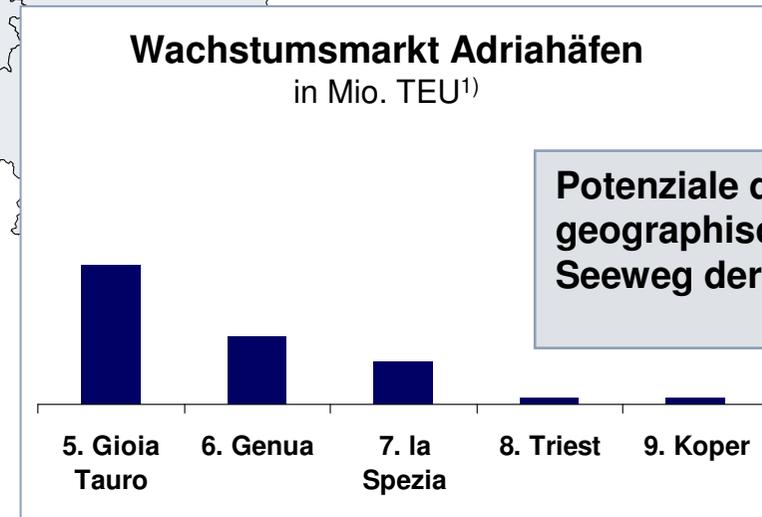


- Durch das Netzwerk aus Railion-Verbund und Kooperationspartnern ist Railion der **größte europäische Rail-Carrier**
- Railion-Verbund besteht aus **Railion Deutschland, Railion Nederland, Railion Danmark und Railion Italia** sowie **nationalen und internationalen Beteiligungen**
- Stinnes Freight Logistics: Schwerpunkte sind die Branchen **Eisen & Stahl, Baustoffe, chemische Produkte sowie Steinkohle und Mineralölprodukte**
- Stinnes Intermodal: Angebot eines europaweiten Zugnetzes für den **Kombinierten Verkehr**

Seehafen hinterlandverkehre sind von großer Bedeutung für den SGV – insbesondere interessant für den kombinierten Verkehr

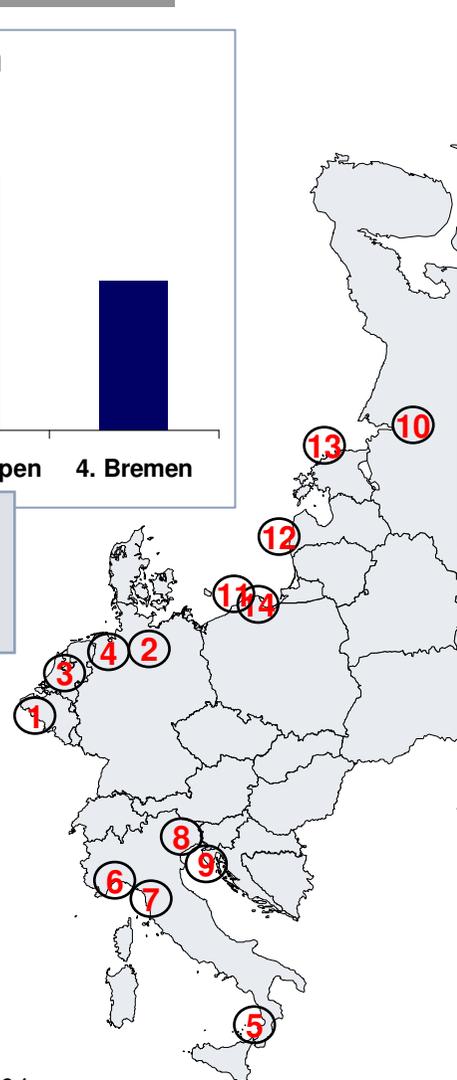


Potenziale aufgrund des Wirtschaftswachstums der Anrainer und Osteuropa



Potenziale durch gute geographisch Lage am Seeweg der Asien-Route

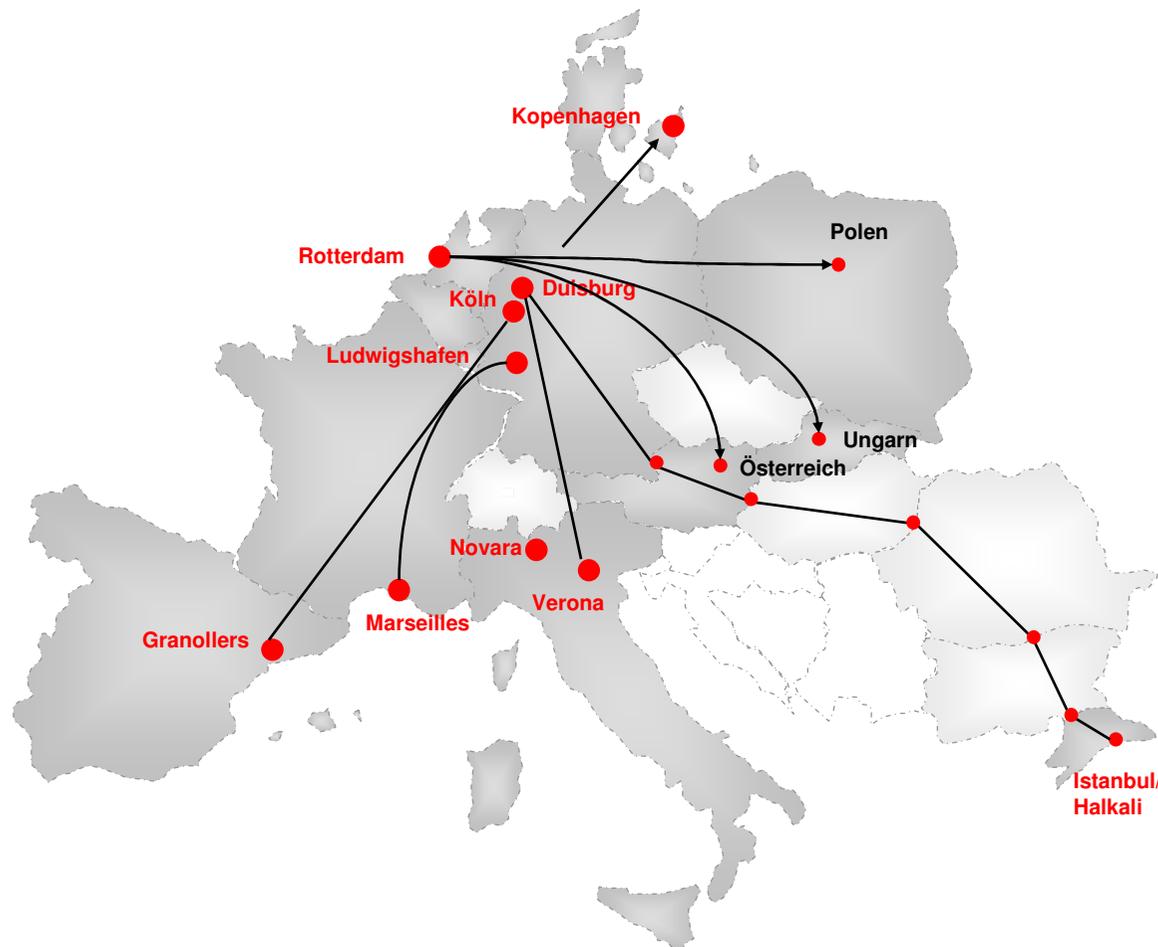
In der gesamten Range weiterhin hohes Wachstum erwartet



1) Quelle Hafenstatistiken, alle Daten 2004

Im Jahr 2005 wurde eine Vielzahl von Neuverkehren durch den Bereich Intermodal initiiert und umgesetzt

Wichtigste Neuverkehre in 2005



Erläuterungen

- Einführung von Ganzzugprodukten zwischen Deutschland und Frankreich, Spanien
- Start eines Regelzugangebotes zwischen dem Ruhrgebiet und der Türkei
- Neuverkehre ab Rotterdam nach Österreich und Osteuropa
- Aufbau von Neuverkehren via Brenner nach Italien
- Zusätzliche Verkehre im Seehafenhinterlandverkehr und im nationalen Kombinetz
- Realisierung von Ganzzugverkehren Richtung Skandinavien

Darüberhinaus werden Verkehre nach Russland/Asien künftig durch ein gemeinsames Unternehmen von DB, RZD, PKP und RZD weiter entwickelt

Potenziale

Wechselverkehr Europa-Russland/Asien

- + Potenzial Deutschland - Russland bis 2010 ca. 100.000 t im Wagenladungsverkehr und ca. 9.000 TEU im KV¹⁾
- + Ca. 9.400 TEU Potenzial aus Verkehren Deutschland - China¹⁾
- + Die langen Transportstrecken begünstigen die Bahn als Verkehrsträger

Vierländer-Projekt

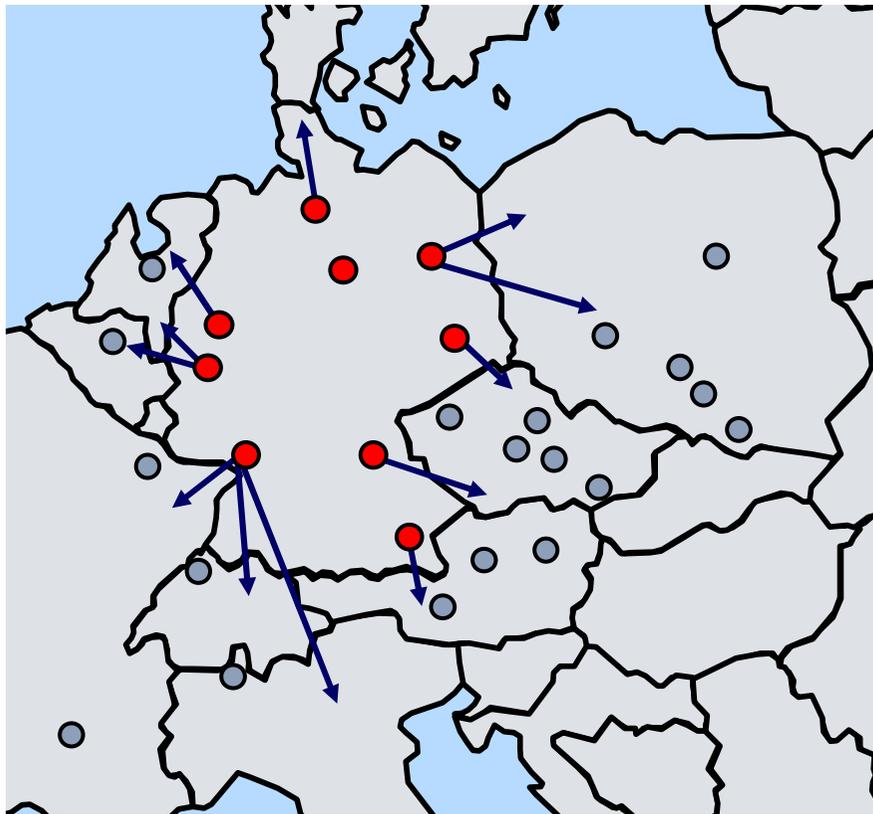
Gemeinsame Gesellschaft ab 2006

- Geschlossene AG nach russischem Recht (ZAO) mit Sitz in Moskau
- Übernahme der Projektsteuerung (Berlin - Warschau - Brest - Minsk - Moskau)
- Analyse und Monitoring von Ist-Verkehren, Transportüberwachung
- Verhandlungen zum Leistungseinkauf und Abschluss von Verträgen mit Transportdienstleistern

Quelle: ¹Business Plan EurasiaRailLogistics

Neben der Branchenorientierung fördern wir die leistungsfähige und abgestimmte Anbindung des Einzelwagensystems an das Ausland

Produktionssystem 200x



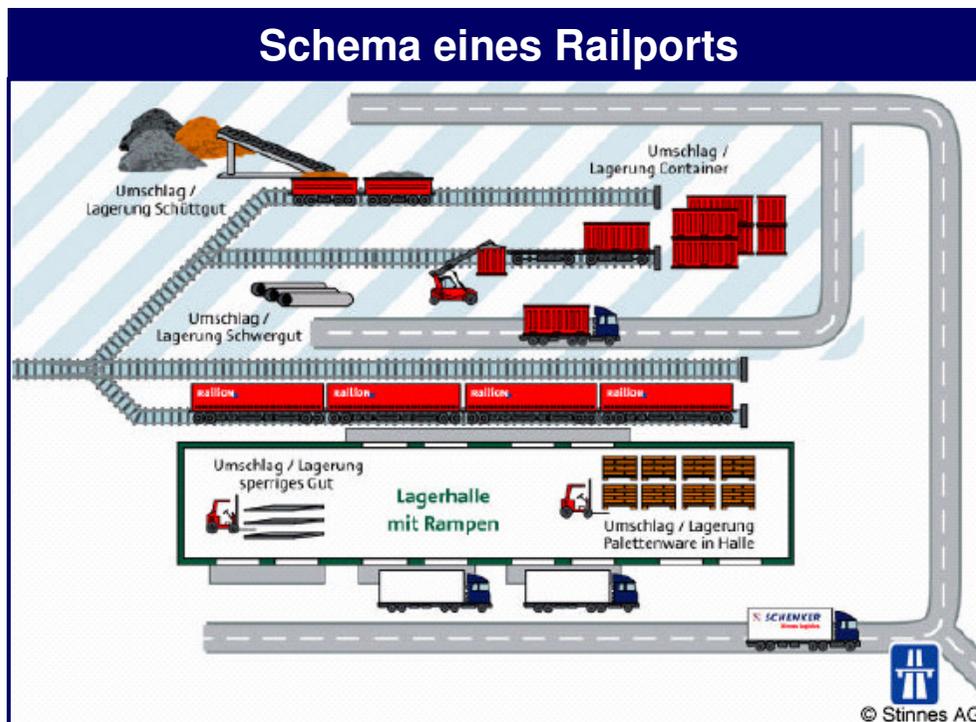
● Nationale ZBA ● Internationale ZBA

Quelle: Projekt Produktionssystem 200x

Produktionssystem 200X

- Konzentration auf **9 leistungsstarke, modernisierte Zugbildungsanlagen**
- **Bündelung des Wagenaufkommens** auf zentrale Korridore und ZBA
- **Lage der ZBA in Deutschland fördert leistungsfähige Verknüpfung mit Ausland**
 - **Exportverkehre** nach 200X-Logik über Gateways in Deutschland gebündelt
 - **Importverkehre** nahezu unverändert, da Anpassungen nur über kontinuierlichen Abstimmungsprozess mit Partnerbahnen möglich

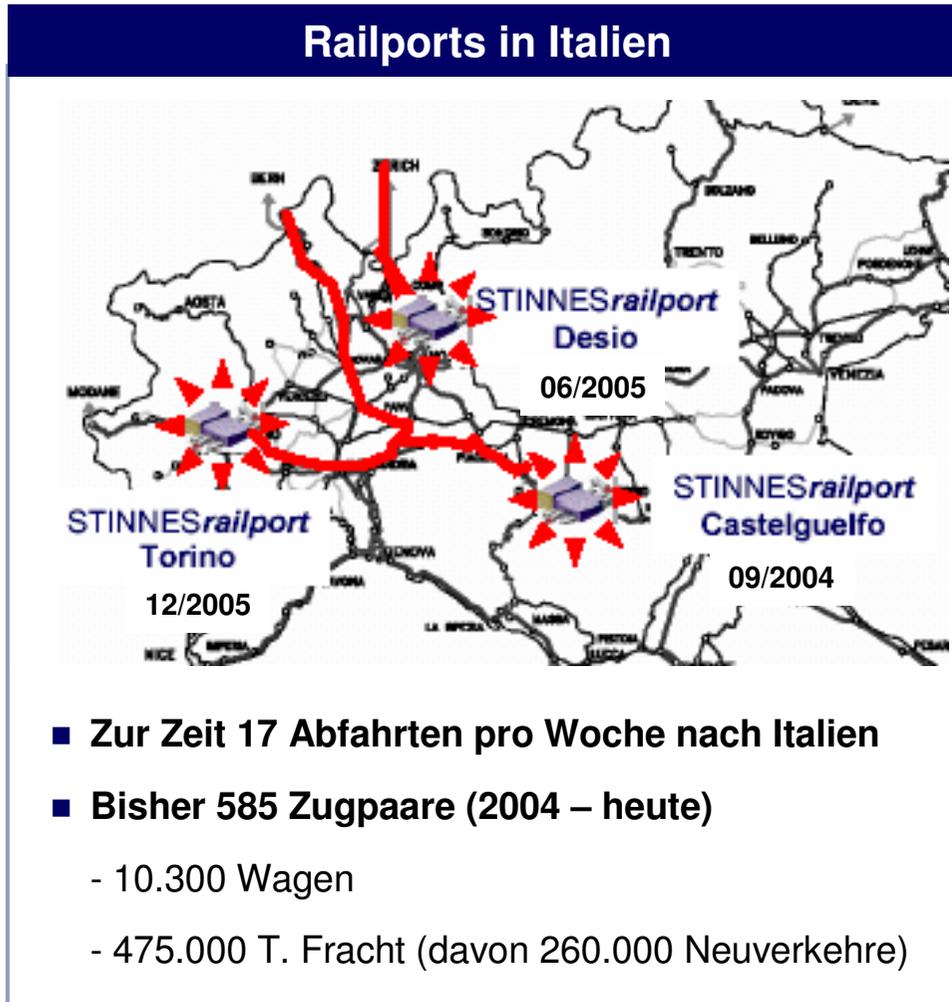
Durch konsequenten Ausbau unseres Railport- Netzwerks bieten wir unseren Kunden schienengebundene Massengutlogistik aus einer Hand



- Railports sind Umschlagpunkte für direkten Gutumschlag Schiene-Straße, offen für alle Gütergruppen
- Ergänzungen reine Transportleistung um logistische Dienste
- Systematischer Aufbau des nationalen Netzwerks seit Ende 2003, aktuell 10 Standorte; international bisher 3 Standorte in Italien, weitere in Europa geplant aufgrund hoher Kundenzufriedenheit
- Railportverkehre nutzen bestehende Strukturen des Einzelwagenverkehrs und erhöhen somit dessen Auslastung und Effizienz

Das Railportkonzept stößt auch im Ausland bei unseren Kunden auf positive Resonanz – Beispiel Italien

- Beispiel Italien -



- Hohe Kundenzufriedenheit
- Bündelung von Einzelwagen zu Zugverbänden in Offenburg und Mannheim, Traktion durch Railion, BLS, FNC, Railion Italia
- Internationale Transportüberwachung durch KundenServiceZentrum (KSZ)
- Signifikante Effizienzsteigerungen (Reduzierung der Laufzeiten, Verbesserung Güterwagenumlaufzeiten, Wiederbeladung...)
- Wettbewerbsfähigkeit gegenüber LKW basierten Transportketten bewiesen

Agenda

Mobilitätskonzern Deutsche Bahn AG

Marktentwicklung Transport- und Logistikmarkt

Ressort Transport und Logistik

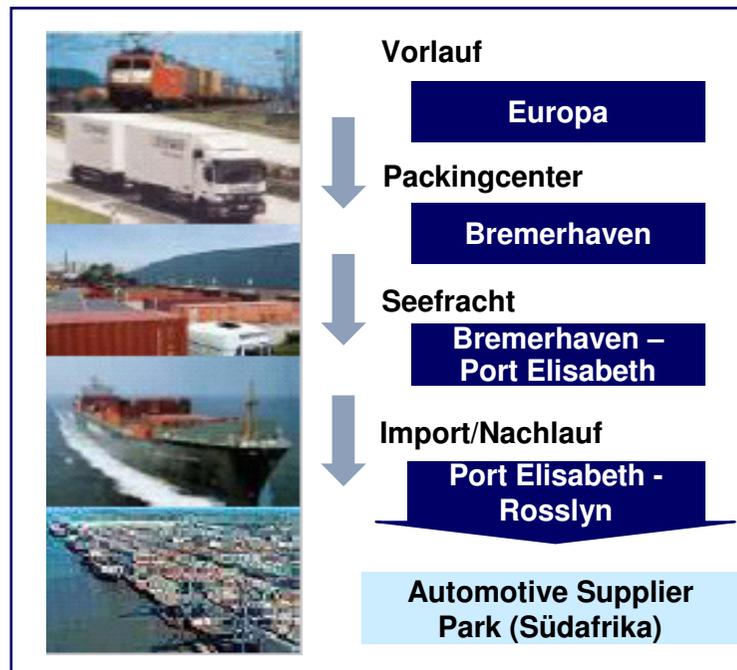
Speditionen und Logistik

Schienengüterverkehr und Intermodal

Weiterentwicklung

Innovative Beispiele veranschaulichen die Vorteilhaftigkeit verkehrsträgerübergreifender Angebote für unsere Kunden

Automotive



Management kompletter Transportkette von Europa nach Südafrika mittels Schenker Supply Net Solutions

Montan

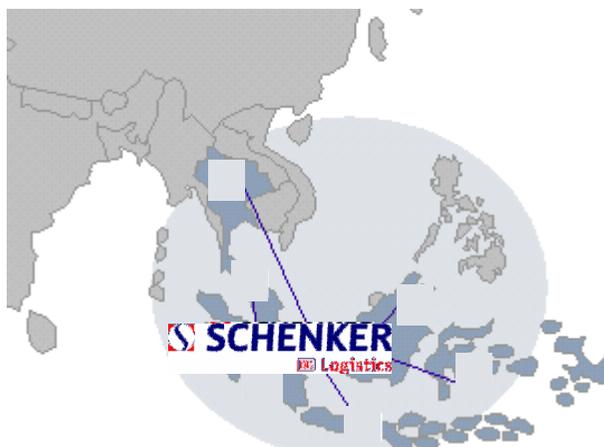
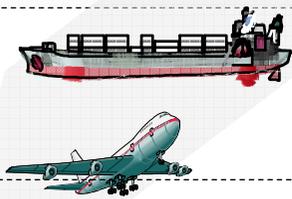
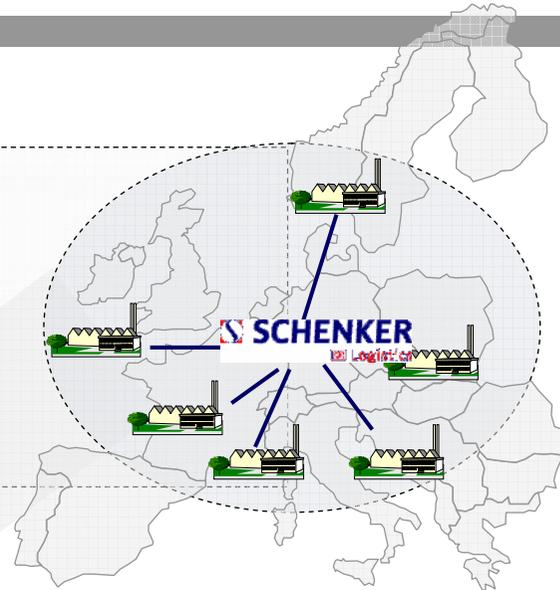


Organisation trimodaler Logistikkette für Key Account Montan von Deutschland nach Finnland durch Freight Logistics; durchgängige Distribution von Elektroband auf Industriepaletten

Top-Kunde der Automobilindustrie konnte über gute Leistungen im Bereich europäischer Landverkehr gewonnen werden

Zunächst:

- Klassische Landverkehre
- Vorläufe auf Schiene und Straße für See- und Luftfracht
- Abwicklung von Zulieferverkehren



Später erweitert um:

- Zollabfertigung
- Lagerhaltung
- Distribution

Inzwischen steuert Schenker für den Kunden die Ersatzteillogistik von Europa über Singapur bis hin zur Distribution in den südostasiatischen Handel



Durch das Angebot integrierter Leistungen (See- und Luftfracht sowie Logistik im asiatischen Raum) konnte eine langfristige Kundenbindung erzielt werden.

Quelle: LVE

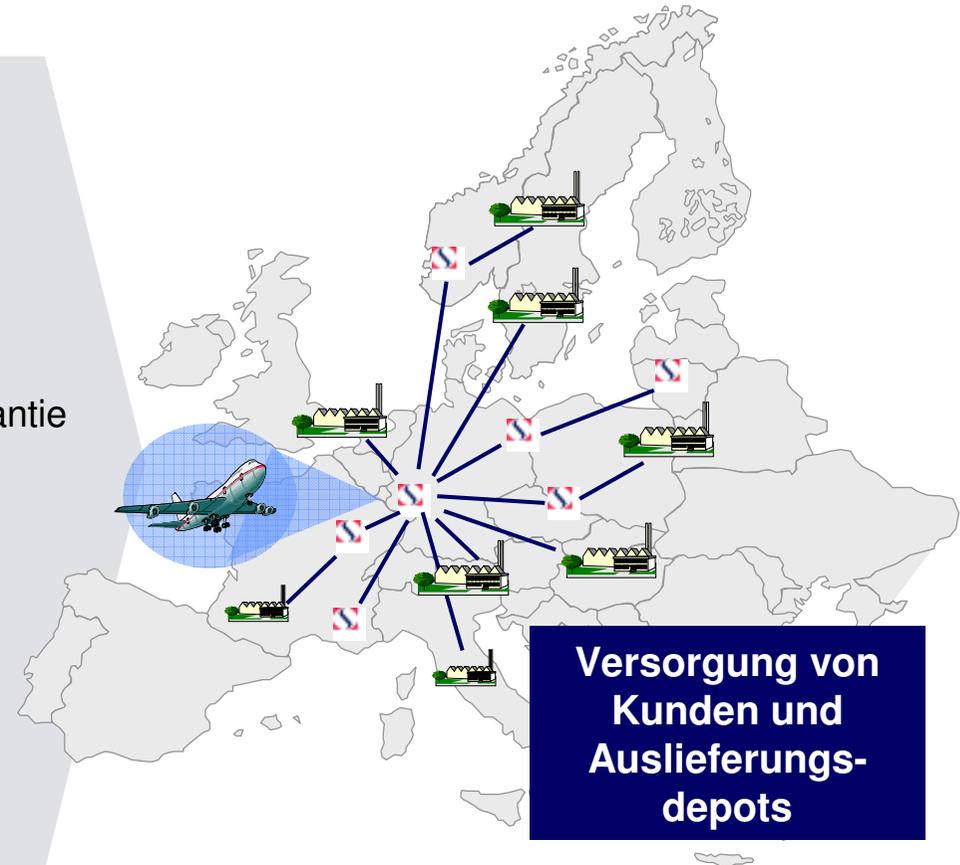
Top-Kunde der Computerindustrie wurde über anspruchsvolle Dienstleistungen in der Luftfracht gewonnen

Leistungen Schenker



**On-Site
Koordination
und Steuerung
Produktion und
der
Zulieferbetriebe**

- Konsolidierung in Asien (China, Singapur, Taiwan)
- Luftfracht zum Luxemburger Verteilerzentrum
- Europäische Landtransport-Verteilungen mit Laufzeitgarantie an Endkunden
- Monitoring und tagesaktuelles Reporting
- Integrierte IT Abwicklung für Order- & Lieferanten-Management
- Value added Services



Durch geschickte Bündelung verschiedener Transport- und Logistikleistungen bieten wir einzigartige Kundenlösungen

Unser Ziel: „Zusammen wachsen“

Straße - Schiene

- Kombiniertes Verkehr
- Railports

See - Land

- Seehafenhinterlandverkehre auf der Schiene
- Vor- und Nachläufe auf der Straße

Luft - Land

- Vor- und Nachläufe
- Luftfrachtersatzverkehre

Transport - Logistik

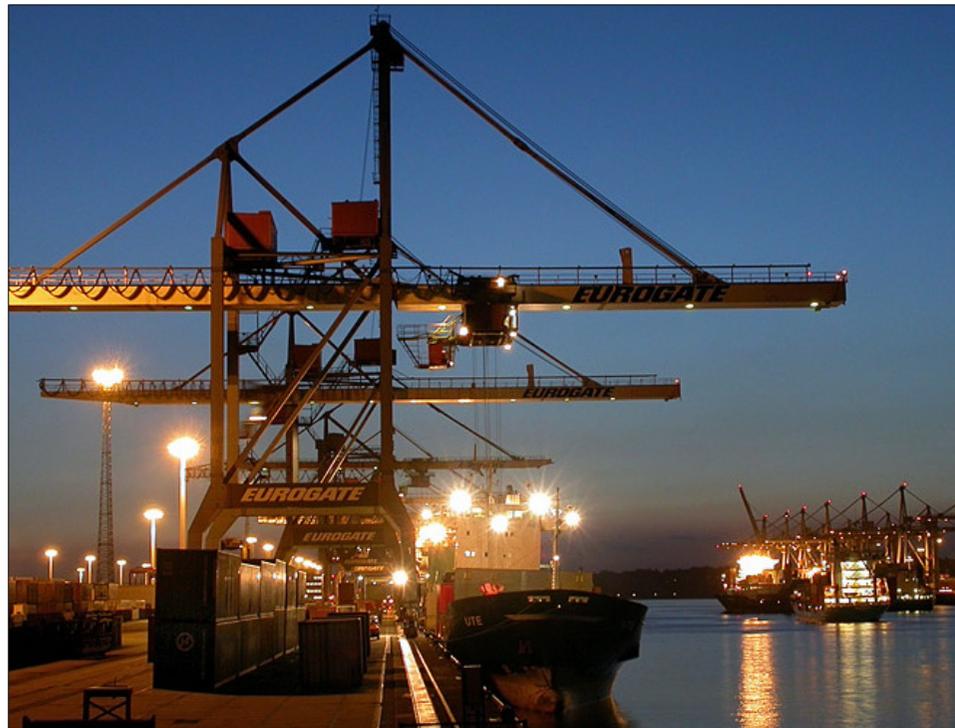
- Transportnahe Logistik
- Kontraktlogistik



Bereits heute erfolgreiche Verknüpfung der Verkehrsträger, zum Beispiel hat Schenker seine Seehafenhinterlandverkehre mit der DB auf der Schiene von 7.000 auf 22.000 TEU gesteigert von 2003-2005

Die Bahn im Norden

Der Hamburger Hafen – Zahlen / Daten / Fakten



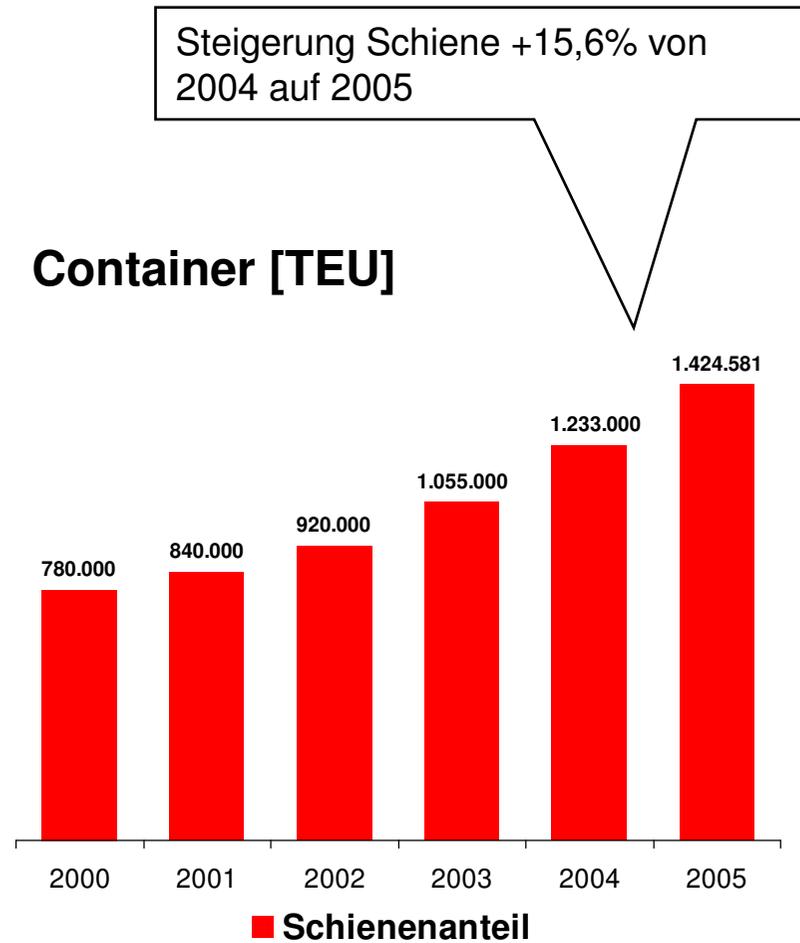
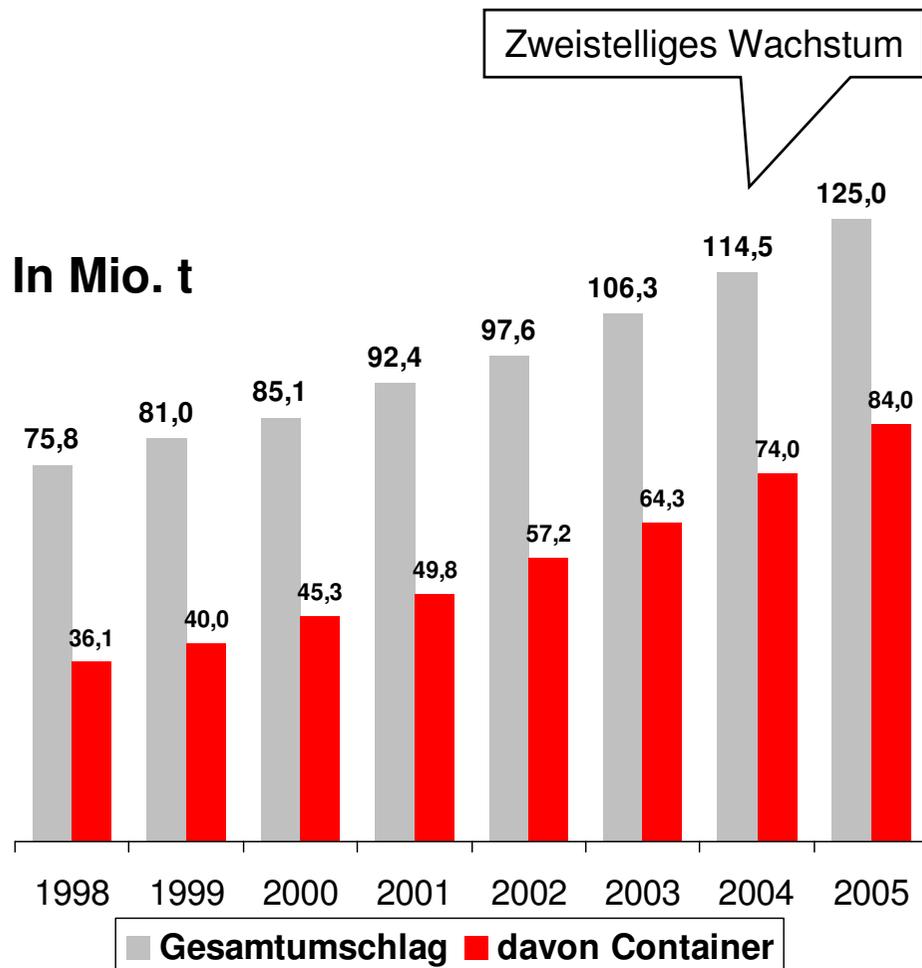
- **Gesamtumschlag 2005** **125,7 Mio. t**
Anteil Schiene **30 %**
- **Containerverkehr**
Anteil Schiene am Verkehr > 250 km **80 %**
- **Gesamtfläche** **7.399 ha**
Wasserflächen 2.987 ha
Landflächen 4.335 ha
Freihafenflächen 1.542 ha
Hafenerweiterungsgebiet 886 ha

ca. 11.000 Seeschiffe haben 2005 in Hamburg festgemacht

ca. 145.000 Arbeitsplätze sind direkt oder indirekt von den Hafenfunktionen abhängig

Die Bahn im Norden

Umschlagentwicklung Hafen Hamburg



Die Bahn im Norden

Hafen Lübeck



Schwerpunkt: Papier und Forstprodukte, Kombiverkehr

Größter Deutscher Ostseehafen mit 40% Marktanteil

- **Gesamtumschlag 2004** **27,5 Mio. t**
- davon Umschlag LHG 2004 **23,1 Mio. t**
- Umschlag LHG 2005 **24,6 Mio. t**
- Anteil Schiene (Railion) ca. 3 Mio. t **11 %**
- **Schieneninfrastruktur muss mit erwartetem Mehrverkehr wachsen**

Die Bahn im Norden

Hafen Kiel



Schwerpunkt des Kieler Hafens ist der Fähr- und Kreuzfahrtverkehr nach Norwegen und Schweden mit 1,5 Mio. Passagieren p.a.

Daneben wächst der Frachtverkehr, vorwiegend:

Forstprodukte im Import, Kombiverkehr

- **Gesamtumschlag 2006** **5 Mio. t**
 Anteil Schiene (Railion) 300.000 t **6 %**
- **Kooperationspartnerschaft zwischen Railion und Seehafen Kiel**

Die Bahn im Norden

Hafen Brunsbüttel



Zusammenschluss von vier Häfen

Schwerpunkt:
Kohle, Chemie und Mineralölprodukte

- **Elbehafen Brunsbüttel** (Universalhafen)
- **Ölhafen Brunsbüttel**
- **Hafen Ostermoor** (am Nord-Ostsee-Kanal / vorwiegend für angrenzender Industrie)
- **Hafen Glückstadt**
(regionaler Massen- und Stückgutverkehr)
- **Gesamtumschlag 2004** **7,8 Mio. t**
 Anteil Schiene (ca. 1,2 Mio. t) **15 %**

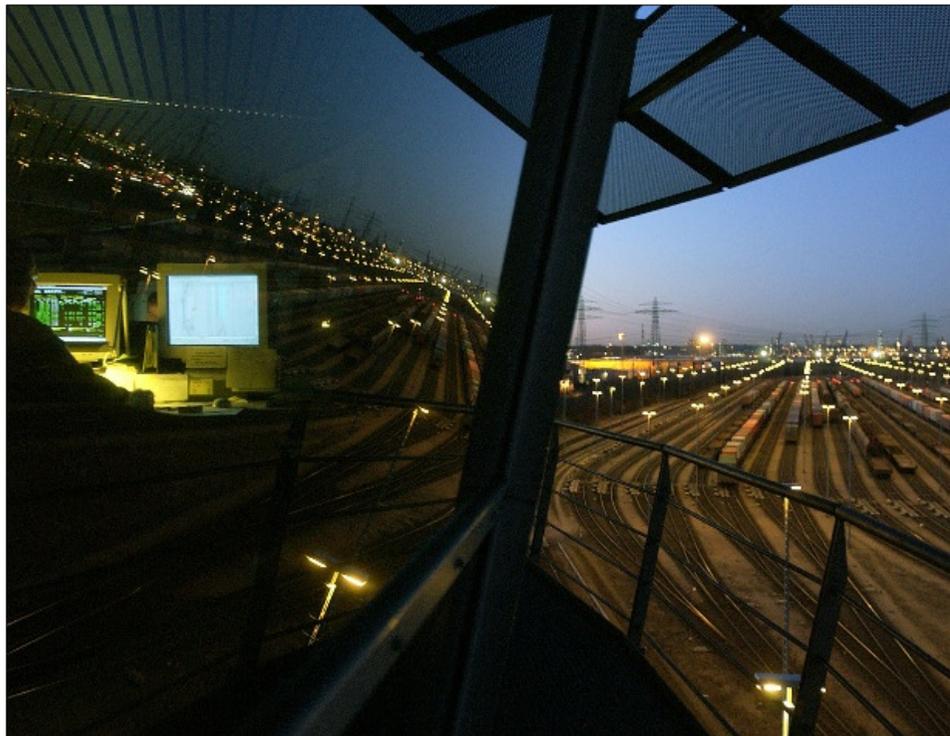


Strategische Ausrichtung DB Logistics

Deutsche Bahn AG

Die Bahn im Norden

Cargo Zentrum Hamburg Hafen



Die Bahn in Zahlen

- 508 Mitarbeiter
- 22 Rangierlokomotiven / Schicht ¹⁾
- 526 km Gleise
- 134 Privatanschlüsse
- 62 Ladestellen
- 9 Stellwerke
- 1.889 Weichen
- 75 Hauptsignale
- 578 Lichtsignale
- 15.000 Güterwagenbewegungen/Tag ¹⁾
- 5.000 – 6.000 Wagen/Tag
(Ein- und Ausgang)
- 232 Ein- und Ausgangszüge / Tag ¹⁾

¹⁾ Maximalwerte

Die neue Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

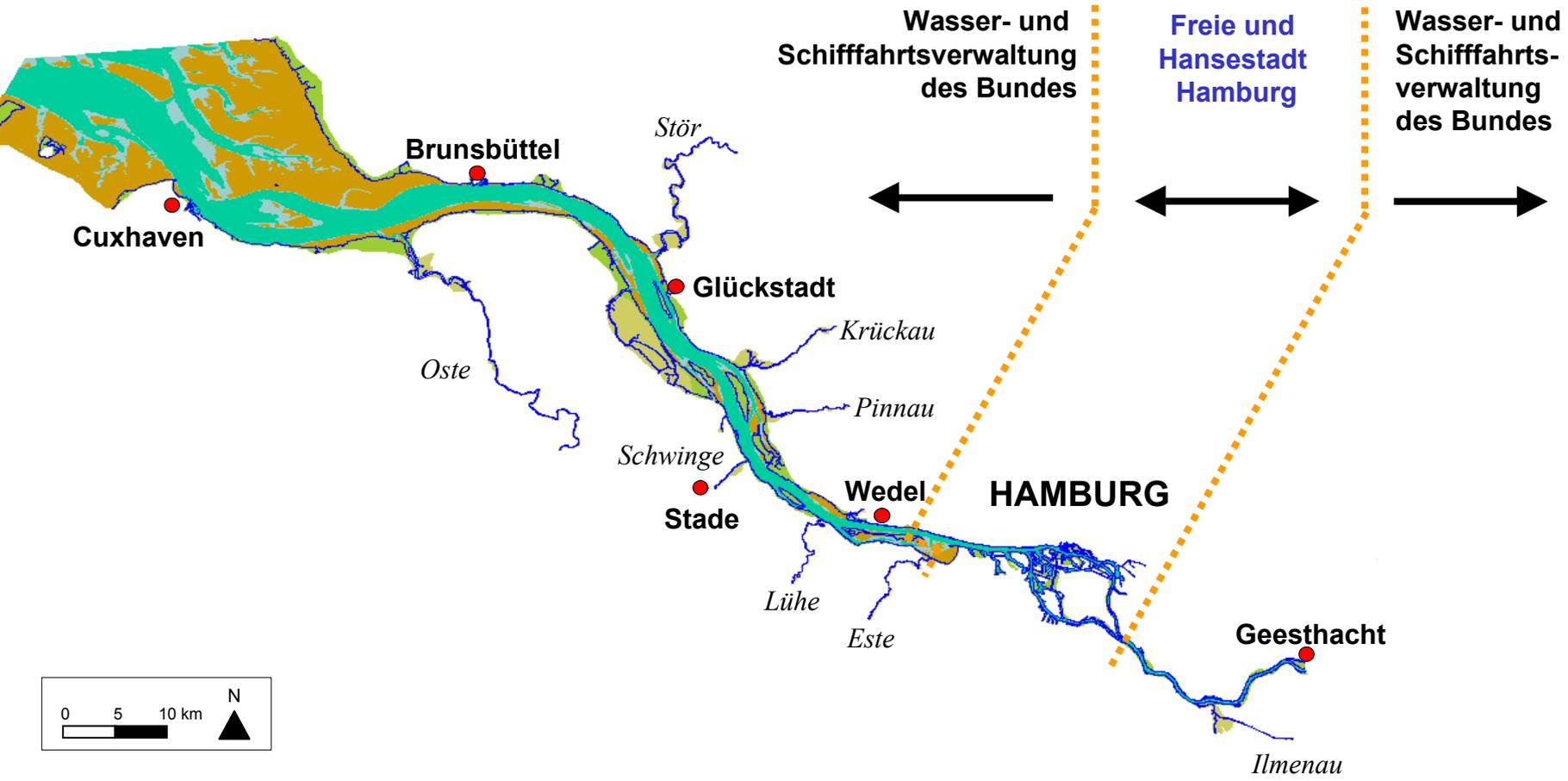


Detlef Wittmüß
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg

16.06.2006

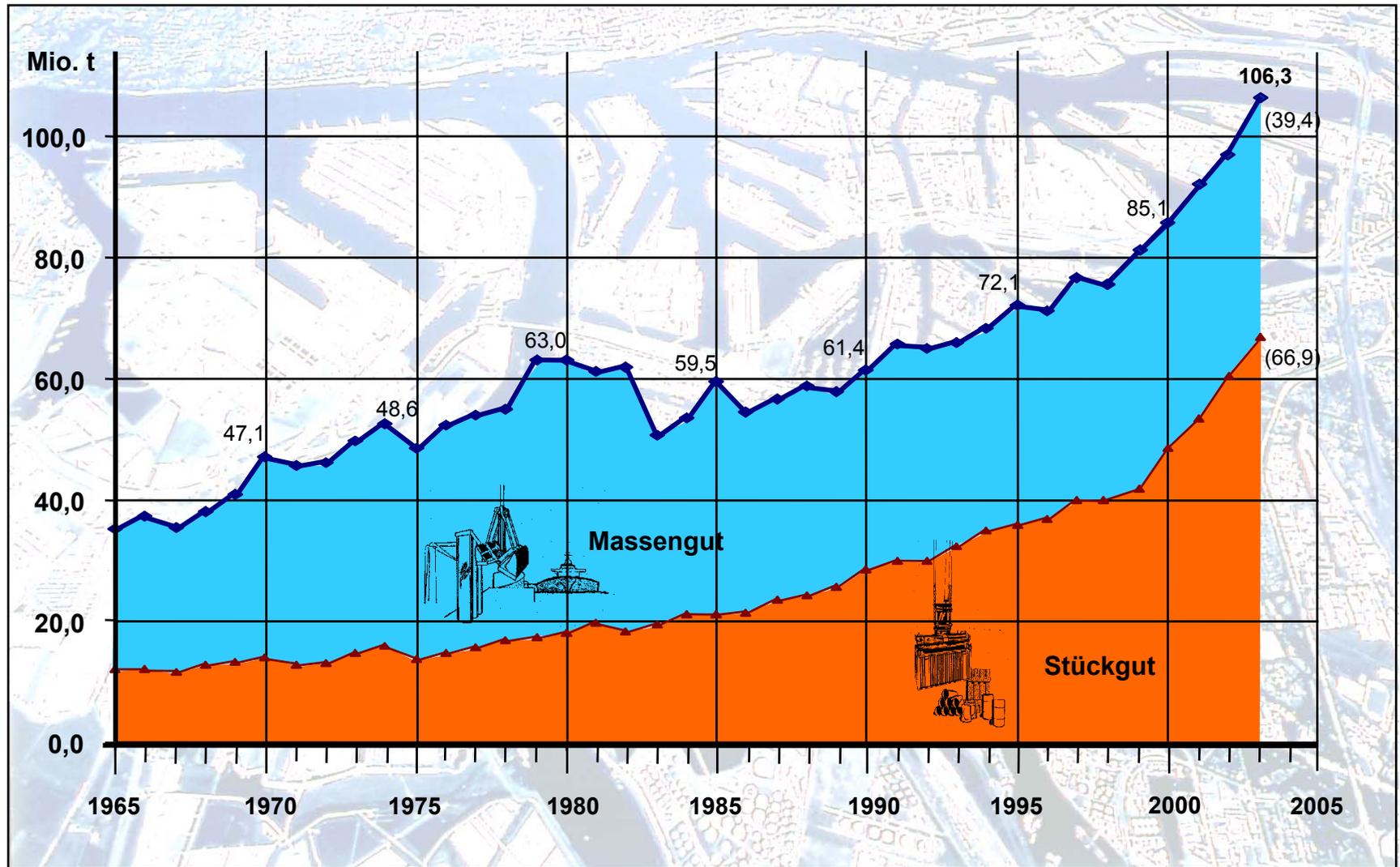


Die Unter- und Außenelbe - Zuständigkeiten -



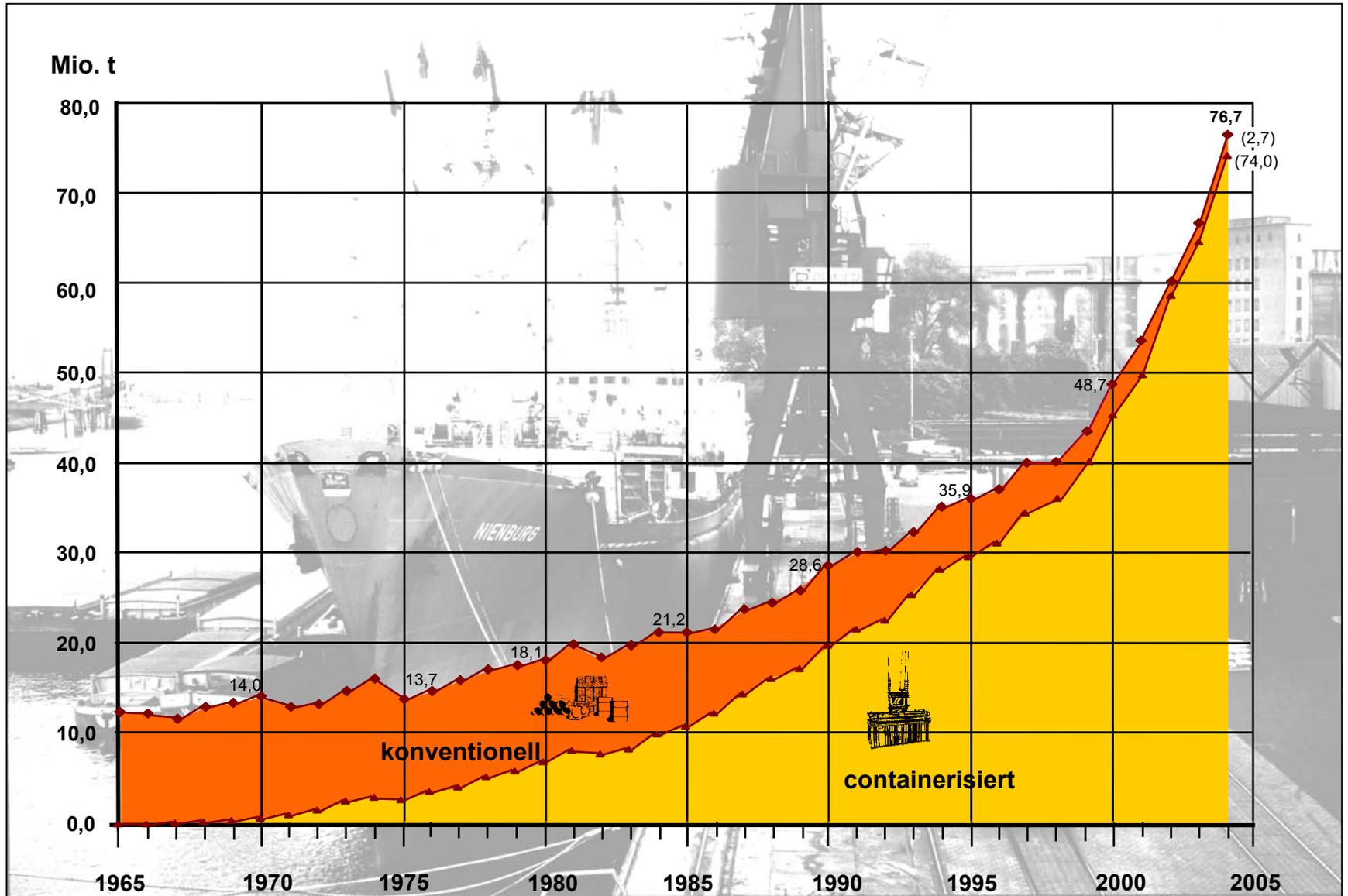
Güterumschlag des Hamburger Hafens ab 1965

Gesamtumschlag in Mio. t



Guterumschlag des Hamburger Hafens ab 1965

Stückgut in Mio. t





Wachstum **vor** letzter Fahrrinnenanpassung (1995 bis 1999):
im Mittel **6,8 %** pro Jahr

Wachstum **seit** letzter Fahrrinnenanpassung (2000 bis 2004):
im Mittel **13,4 %** pro Jahr

Anteil von Containerschiffen mit max. **Tiefgängen**
zwischen **14,00 bis 14,50 m** am Containerumschlag:

1999: 9,2 %

2003: 33,1 %

Maximale Schiffstiefgänge

auf der Unter- und Außenelbe seit der letzten
Fahrrinnenanpassung (1999) bei mittleren Tideverhältnissen

12,50 m tideunabhängig (vorher 11,50 m)

13,50 m tideabhängig auslaufend (vorher 12,50 m)

Bemessungsschiff für Fahrrinnenanpassung (1999):

Länge: 300 m

Breite: 32,20 m

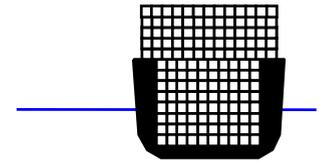
Tiefgang: 13,50 m



Entwicklung von Containerschiffen



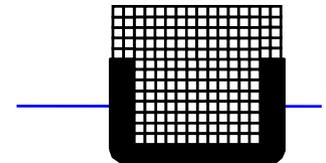
3. und 4. Generation 3.000 - 5.000 TEU Bj. ab 1980 L = bis 295 m B = 32,20 m



Tiefgang = 13,50 m *



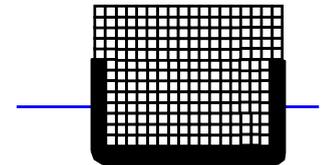
Post-Panamax bis 6.000 TEU Bj. ab 1992 L = bis 318 m B = bis 42,00 m



T = bis 14,50 m *



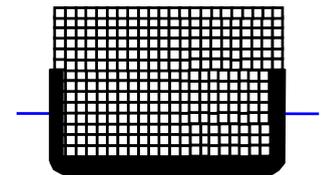
5. und 6. Generation bis 8.700 TEU Bj. ab 1997 L = bis 350 m B = bis 46,00 m



T = bis 14,50 m *



In Diskussion bis 12.000 TEU L = bis 380 m B = bis 55,00 m



T = ca. 14,50 m *

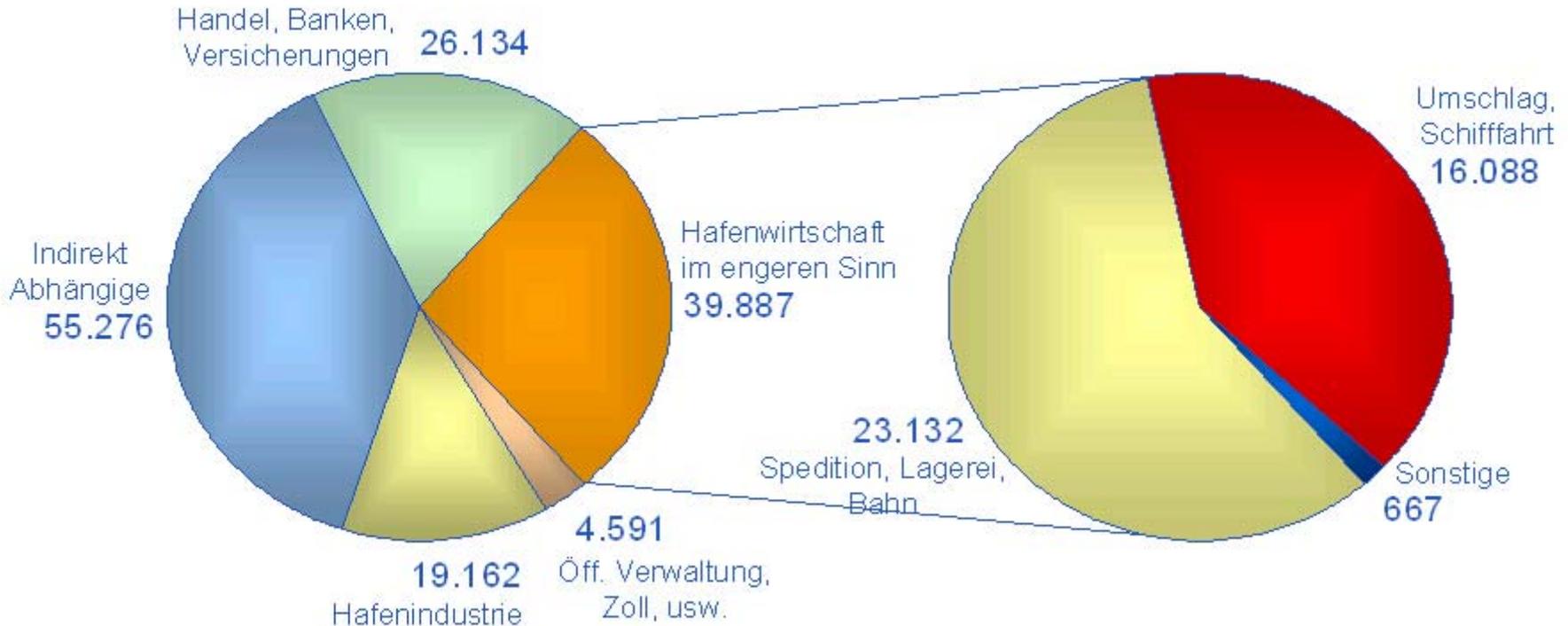
* bezogen auf Salzwasser



Hafenabhängig Beschäftigte nach Sektoren in der Metropolregion

Beschäftigte insgesamt
145.050

Hafenwirtschaft i.e.S.
39.887





Hapag-Lloyd 'Hamburg Express' - Klasse

7500 TEU, L = 320 m, B = 42 m, T = 14,50 m

Ausbauziel der Fahrrinnenanpassung:

Containerschiffe mit einem Tiefgang von rund

14,50 m

(in Salzwasser)

sollen den Hamburger Hafen bedienen können.

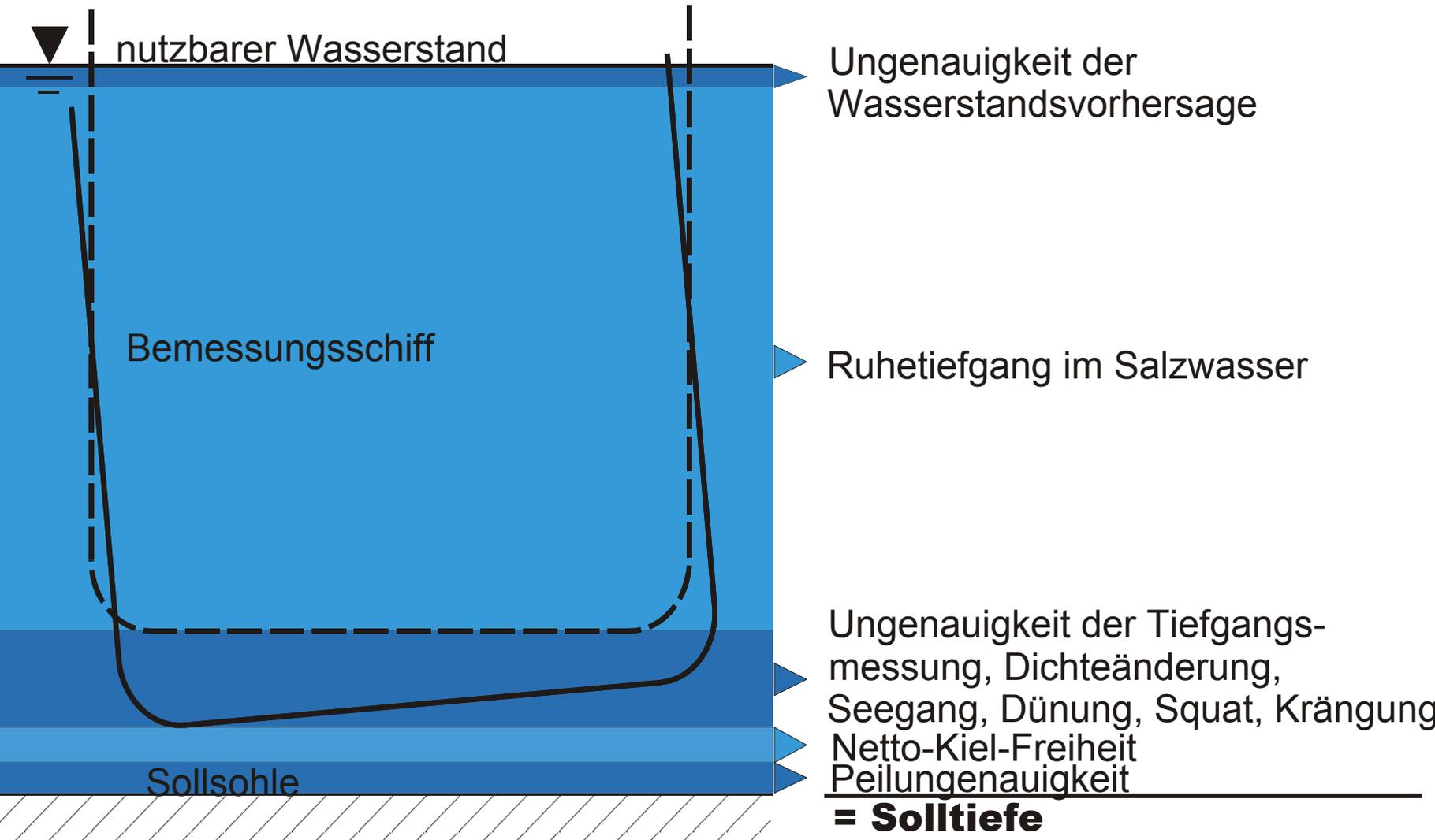


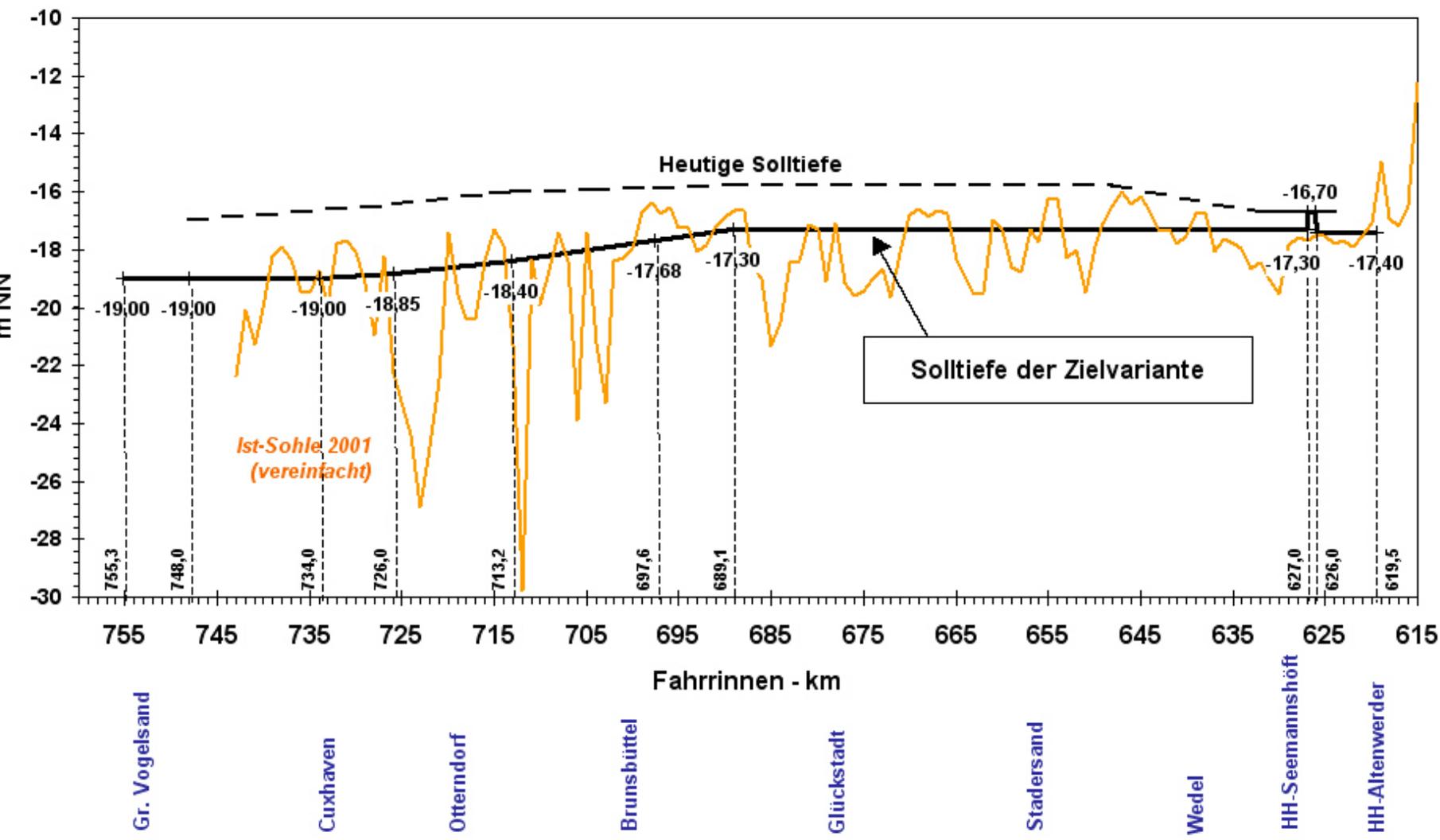
Kriterien für die Auswahl der Zielvariante

- ① **Ausbauziel** muss bedarfsgerecht erreicht werden.
- ② **Technische** und **nautische** Randbedingungen sowie die **Sicherheit** der **Schifffahrt** müssen berücksichtigt werden.
- ③ **Hydrologische** und **ökologische Beeinträchtigungen** müssen so weit wie möglich **vermieden** werden.
- ④ Variante muss ein **volkswirtschaftliches** Nutzen-Kosten-Verhältnis mit einer möglichst **hohen Rentabilität** aufweisen.



Parameter der Ausbautiefe

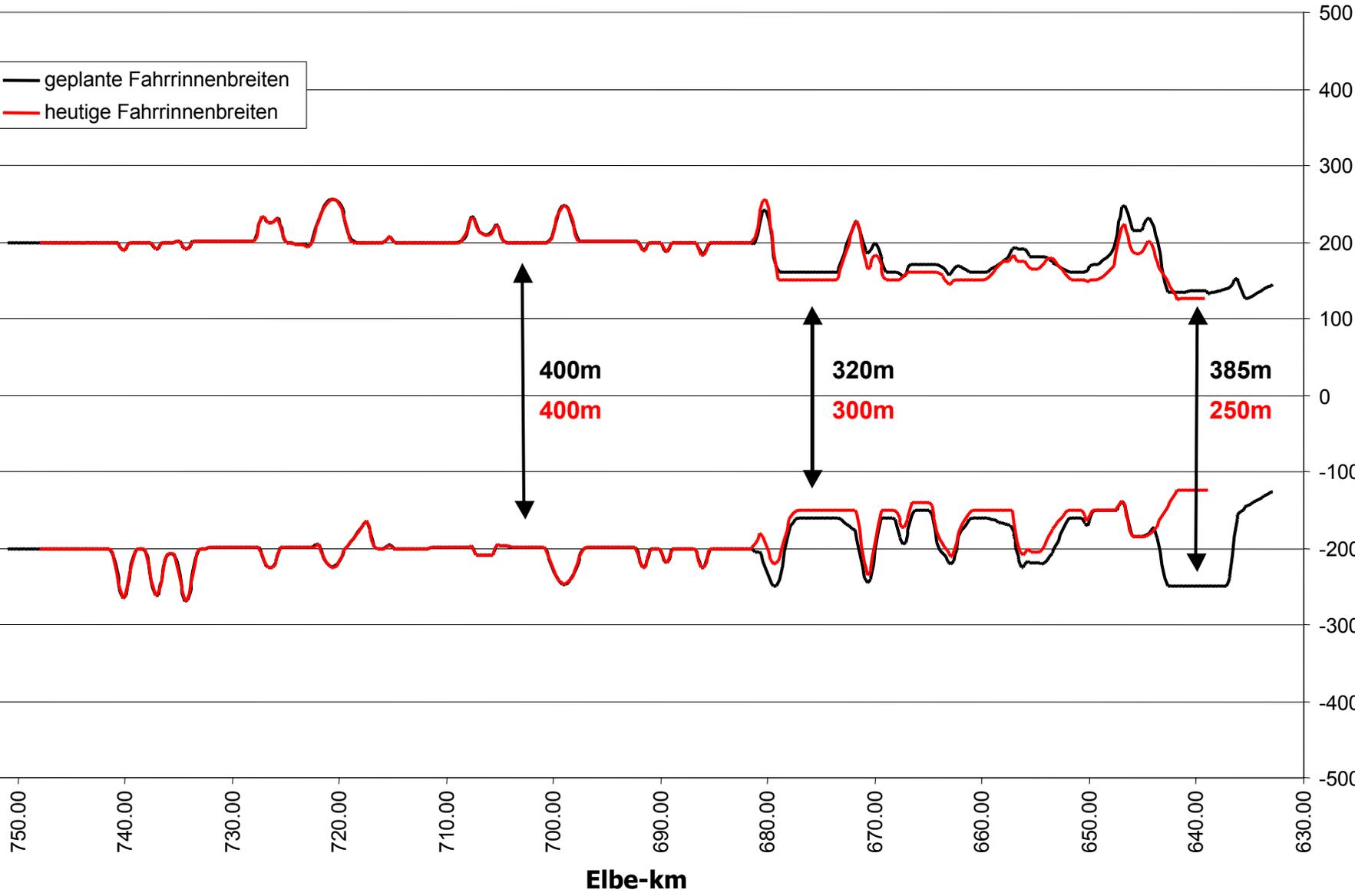




Ausbaubreiten der Fahrrinne



— geplante Fahrrinnenbreiten
— heutige Fahrrinnenbreiten





Ziele

- Minimierung von ausbaubedingten Wasserstandsänderungen
- Minderung ungünstiger natürlicher morphologischer Trends
- Stabilisierung der Unterhaltungssituation
- Sicherung erosionsgefährdeter Böschungen und Uferabschnitte



Maßnahmen im Strom

- Unterwasserablagerungsflächen
- Sedimentfang

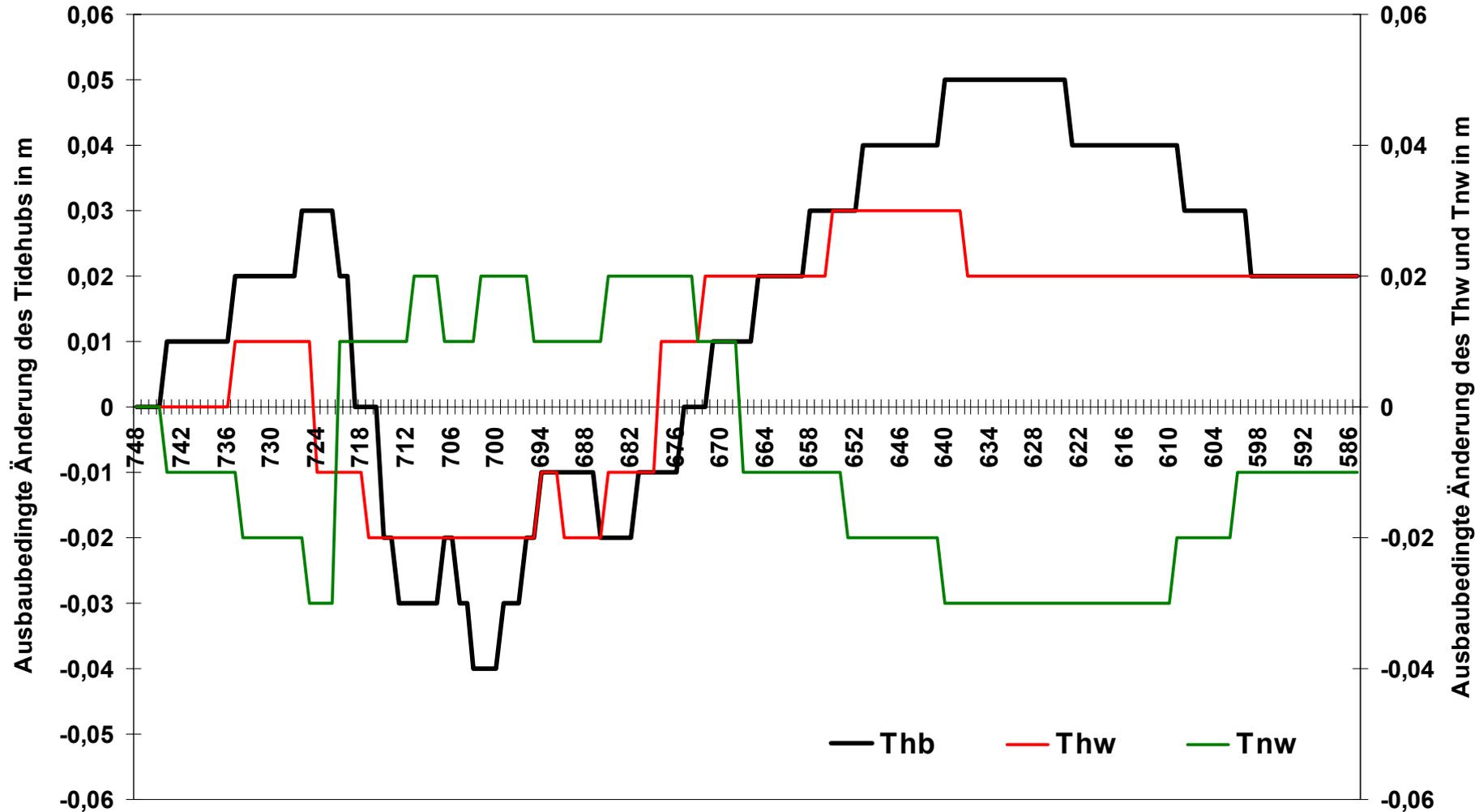
Maßnahmen am Strom

- Ufervorspülungen

Maßnahmen an Land

- Spülfelder

Prognostizierte Ausbaubedingte Änderung: Tidehub, Tideniedrig- und Tidehochwasser





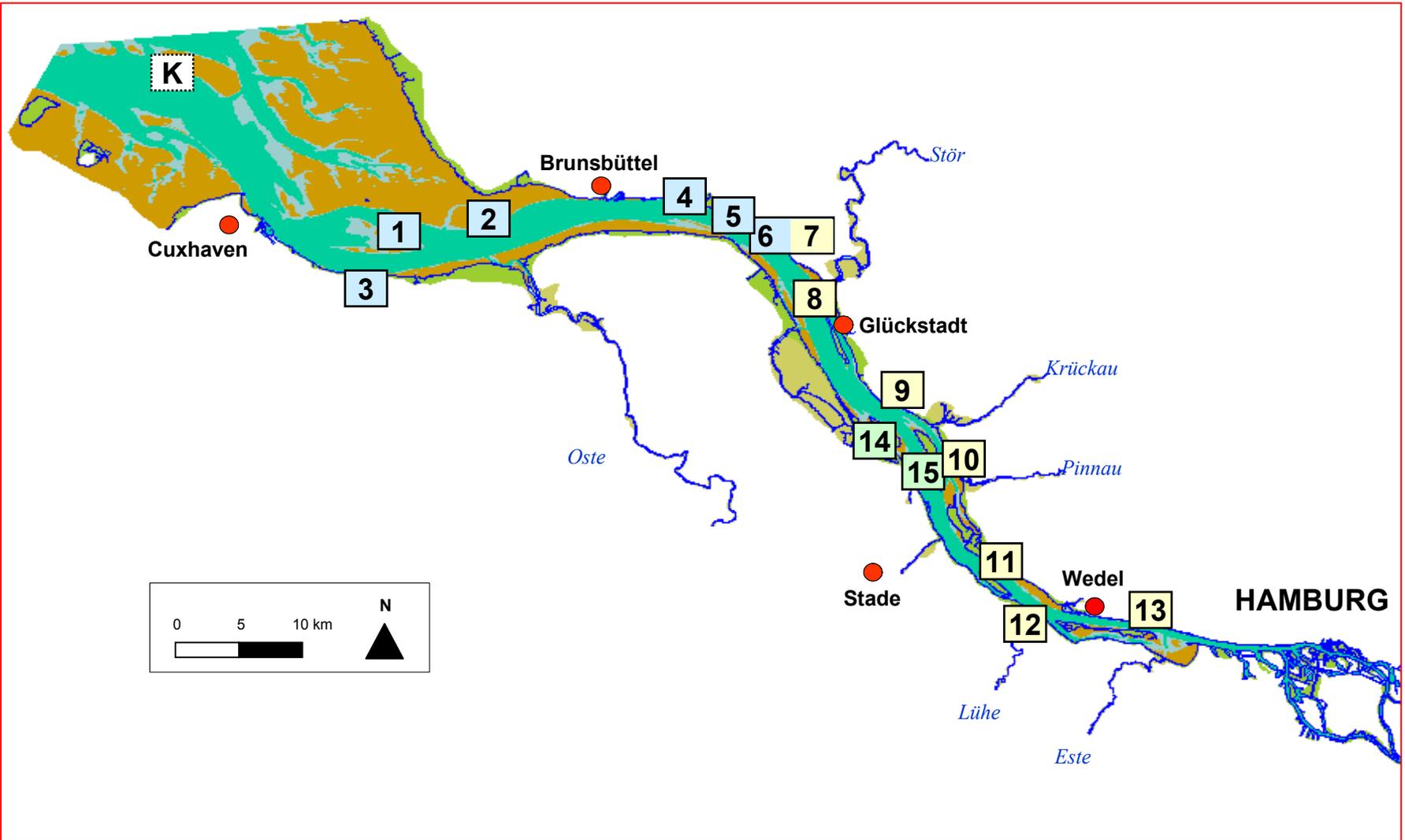
Eine weitere Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe ...

- 1.) ... ist aus **hydrologischer** Sicht **machbar**.
- 2.) ... ist **hochwasserneutral**.
- 3.) ... ist **ökologisch vertretbar**.
(lt. Umweltrisikoeinschätzung: "mittleres Umweltrisiko")
- 4.) ... ist **volkswirtschaftlich hoch rentabel**.
(Nutzen-Kosten-Verhältnis: 12,0)



Derzeitiger Stand und Ausblick

- Beschluss des **Bundeskabinetts** am 15. September 2004:
Uneingeschränkter **Planungsauftrag** für **Hauptuntersuchung**
- Vorgesehener **zeitlicher** Ablauf:
 - **Hauptuntersuchung** (inkl. UVU) - läuft -
 - Antrag **Planfeststellungsverfahren** Sommer 2006
 - **Baubeginn** Ende 2007
 - **Abschluss** der Bauarbeiten Ende 2009
- Vorläufige **Gesamtkosten**: 320 Mio. €, davon 80 Mio. € für Hamburg.





Machbarkeitsstudie
zur weiteren
Fahrrinnenanpassung
von Unter- und Außenelbe

- Arbeitsfassung -



Quelle: Hapag-Lloyd

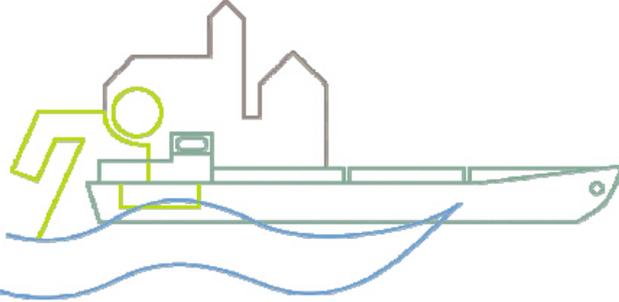
Projektgruppe Voruntersuchung
Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Bericht

BFG - 1380

Umweltrisikoeinschätzung und
FFH-Verträglichkeitseinschätzung
für Projekte an Bundeswasserstraßen

Weitere Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe
an die Containerschiffahrt mit einem Salzwassertiefgang
von rd. 14,50 m



... zum Herunterladen unter www.zukunftelbe.de



Zukunft Elbe
eine Initiative für Norddeutschland



... zum laufenden **Beweissicherungsverfahren** zur vorherigen **Fahrrinnenanpassung**

ANPASSUNG DER FAHRRINNE DER UNTER- UND AUßENLEIBE AN DIE CONTAINERSCHIFFFAHRT

Bericht zur Beweissicherung 2003



Teil A - Textband

Ausgestelltes:

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg
Moorweidenstraße 14 - 20148 Hamburg

Fine- und Hasestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit - Strom- und Hafenbau
Dahlmannstraße 1-4 - 20457 Hamburg

In Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Institutionen:



Stand: Mai 2004 Version 4.0

ANPASSUNG DER FAHRRINNE DER UNTER- UND AUßENLEIBE AN DIE CONTAINERSCHIFFFAHRT

Bericht zur Beweissicherung 2003



Teil B - Anlagenband

Ausgestelltes:

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg
Moorweidenstraße 14 - 20148 Hamburg

Fine- und Hasestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit - Strom- und Hafenbau
Dahlmannstraße 1-4 - 20457 Hamburg

In Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Institutionen:



Stand: Mai 2004 Version 4.0

ANPASSUNG DER FAHRRINNE DER UNTER- UND AUßENLEIBE AN DIE CONTAINERSCHIFFFAHRT

Ergebnisse der Beweissicherung



Kolloquium am 21. September 2004 in der TUHH

Organisiert von:

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg
Moorweidenstraße 14 - 20148 Hamburg

Mit Beiträgen von:



unter

www.cux.wsd-nord.de



