

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Umdruck 15/3933



Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Frau
Roswitha Strauß (MdL)
Schleswig-Holsteinischer Landtag
Postfach 7121

24171 Kiel

HAFENGESELLSCHAFT BRUNSBÜTTEL

Telefon: (0 48 52) 8 84-0
Telefax: (0 48 52) 8 84 26
www.elbehafen.de

Bankkonten:
Vereinsbank Brunsbüttel
Konto-Nr.: 32 777 706 (BLZ 200 300 00)
Commerzbank Brunsbüttel
Konto-Nr.: 3 862 109 (BLZ 218 413 28)
USt-IdNr.: DE134786923

Ansprechpartner: Karl-Heinz Janssen
Telefon 884-36, e-mail: k-h.janssen@elbehafen.de
Datum: 31.10.03

Mindertiefen im Bereich des Elbehafens

Sehr geehrte Frau Strauß,

nochmals vielen Dank, daß wir in der leider sehr kurzen Zeit nur unsere Sorgen vor dem Wirtschaftsausschuß „ausschütten“ durften. Ich hatte eigentlich vor, auch über die Entwicklung und die positiven Seiten unserer Firma zu berichten; für den Fall, daß Zeit und Interesse vorhanden ist, sende ich Ihnen hierzu mein Konzept.

Anliegend übersende ich Ihnen einen Vermerk, der die **Situation Mindertiefen** kurz umreißt; dieser Vermerk wurde von Herrn Dr. Hett/egeb auch bereits Frau Simonis anläßlich ihres kürzlichen Besuches in Heide übergeben.

Sollten Sie weitere oder ausführlichere Unterlagen von uns benötigen, bitte ich um Nachricht.

Wir hoffen, daß es Ihnen gelingt, Bewegung in diese Angelegenheit zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen
Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH

ppa. Karl-Heinz Janssen

Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH

Elbehafen, 25541 Brunsbüttel,

Tel: 0049 (0)4852 884-36, Fax: 884-26, Mobil: 0170 281 8614, e-mail: k-h.janssen@elbehafen.de



Mindertiefen im „Zufahrtsbereich“ des Elbehafens Brunsbüttel

Der Elbehafen Brunsbüttel wurde im Jahre 1968 direkt am seeschifftiefen Fahrwasser der Elbe gebaut. Zusätzlich wurde das Bauwerk in einer Weise errichtet, die die Strömungsgeschwindigkeit des Stromes im Hafenbereich erhöhte. Hierdurch waren **Baggerungen** in den darauffolgenden **Jahrzehnten nie erforderlich**; im Gegenteil, es waren Kolksicherungen eingebaut, die verhinderten, daß das Hafenbauwerk von der Strömung unterspült wird.

Im Zuge der Elbevertiefungen wurde das Hauptfahrwasser künstlich in die Flußmitte (vom Hafen weg) verlegt und vertieft.

Die Folge ist eine zunehmende Versandung der durch die Verlegung des Hauptfahrwassers entstandenen „Zufahrt“.

Im Planfeststellungsbeschluß der letzten Elbevertiefung 1999 (Zufahrtsbaggerung des Bundes für den Hafen Hamburg!) ist festgehalten, daß **Schäden durch den Bund auszugleichen sind, falls es infolge des Ausbaus der Elbe im Hafenbereich des Elbehafens Brunsbüttel zu nachteiligen Veränderungen kommt.**

Ende 1999 wurden die Häfen Brunsbüttel privatisiert unter der Maßgabe, daß die die Häfen übernehmende Gesellschaft den Elbehafen Brunsbüttel ausbaut und für den Umschlag von Großschiffen mit bis zu 14,80m Tiefgang herrichtet. Diese Baumaßnahmen mit einem Bauvolumen von 10,0 Mio € wurden von der Gesellschaft zügig durchgeführt.

Als sich danach zeigte, daß die Elbe im „Hafenzufahrtsbereich“ zunehmend versandet, wurde in 2000 sofort Kontakt mit dem Land aufgenommen. Eine erfolgte Zwischenlösung (es wurde von Land an dieser Stelle Sand für den Deichbau entnommen) erbrachte einen kurzen Aufschub.

Die vom Land mit dem Bund angestregten Gespräche sind bislang u.E. äußerst schleppend, mühsam und ohne Erfolg verlaufen.

Die Hafengesellschaft hat sich mit der Übernahme der Häfen zu der Erhaltung und Weiterentwicklung dieser für den Wirtschaftsraum Brunsbüttel wichtigen und überregional entwicklungsfähigen Einrichtung bekannt.

Durch die Nichteinhaltung der Verpflichtungen durch Bund/Land sind bereits mühsam akquirierte Geschäfte eingebrochen, die Hafengesellschaft mußte bereits personell reagieren und eine 10,0 Mio €-Investition stellt sich zunehmend als wirtschaftlich gefährliche Fehlinvestition dar.

Man sollte sich zudem die Frage stellen, wie die Hafengesellschaft, das Land oder Dritte dem Begehren einer weiteren Vertiefung der Elbe gegenüberreten sollen, wenn feste Zusagen in Planfeststellungsbeschlüssen ignoriert, zerredet oder ausgesessen werden.

Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH/30.09.03/ja

Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH

Historie

Die Hafengruppe Brunsbüttel wurde auf Forderung der angesiedelten Industrie und als **vorausschauende Investition** für weitere Industrieansiedlungen vom Land Schleswig-Holstein gebaut.

*/ Fund, mit dem
das Wirtschaftsraum*

Die Hafengruppe besteht aus dem **Ölhafen** am Kanal, der für die Versorgung der Raffinerie in Heide gebaut wurde und heute fast ausschließlich dem Versand von Mineralölprodukten über den Wasserweg dient.

*Brunsbüttel
brachten kann
una solche*

Wegen der Zunehmend größer werdenden Tankschiffe und für die Versorgung der damals noch existierenden Kali Chemie (Düngemittelwerk) wurde der **Elbehafen** mit wesentlich größerer Wassertiefe an der Elbe gebaut. Diesem Hafen hat man in **Erwartung von Industrieansiedlungen** gleich etwas größer gebaut.

Als sich dann die Industrieansiedlung in den 70er und 80er Jahren tatsächlich auch einsetzte, waren es aus Sicht der Hafenbetreiber leider im wesentlichen **Chemiebetriebe**, der Umschlag von flüssigen und gasförmigen Stoffen ist nicht leistungs- und personalintensiv.

Speziell für die Chemische Industrie wurde danach der **Hafen Ostermoor** mit einem sehr hohen Sicherheitsstandard gebaut.

Der Elbehafen und der Hafen Ostermoor wurden in Erwartung einer sich weiter fortsetzenden Industrielisierung auf Zuwachs gebaut, d.h., daß in diesen Häfen noch **große Freikapazitäten** vorhanden sind.

Hafenbetrieubung

Nachdem das Land die Häfen erst selbst betrieben hat, jedoch schnell merkte, daß dieser Job von einer privaten Betreibergesellschaft effizienter und akquisitorisch besser gelöst werden kann, hat das Land bereits 1977 die **Betriebung** an die private **Hafengesellschaft** vergeben und Hafengelände verpachtet.

Die **Suprastruktur** (Kräne, Hallen, Personal) war Eigentum der Gesellschaft, die **Infrastruktur** verblieb im Besitz des Landes.

Die Gesellschafter der Hafengesellschaft sind zu 2/3 das ortsansässige maritim ausgerichtete Unternehmen **Schramm** (Schlepper, Festmacher, Ölbeseitigung) und zu einem Drittel die Spedition **Leschaco** in Bremen.

Beide Gesellschafter ^{glücklicherweise kein amerikanisches Kapital in Sicht} haben sich auf die Fahnen geschrieben und auch mit dem Land vertraglich vereinbart, die Hafengruppe Brunsbüttel zu erhalten und **weiterzuentwickeln** und haben diese Vorgabe bislang auch umgesetzt.

1999 hat das Land dann die volle Privatisierung angestrebt und auch die **Infrastruktur** wurde an die Hafengesellschaft **verkauft**.

Die HGB hat sofort nach dem Kauf den **Elbehafen ertüchtigt** (Spundwand erneuert/Vertiefung, Krankapazität erweitert.)

Um die Straße von LKW-Transporten, insbesondere Gefahrgut zu entlasten, sind wir dabei, den Hafen zu einem **trimodalen Umschlagsterminal für Container** auszubauen. (z.Zt. läuft bereits tägl. Zug Richtung HH, zweitägiger Bischi-Shuttle zum HH.Hafen, 1x wöchentlich Feederschiff nach Bremerhafen, weitere Anbindungen sind in der Planung)

Leider wird dieser umweltfreundliche sichere Dienst noch nicht von allen Verladern in Brunsbüttel genutzt.

Die Gesellschaft arbeitet zur vollsten **Zufriedenheit der ansässigen Industrie** und überregionalen Kundschaft (wird hatten bislang keine Störfälle, obwohl wir jährlich mehrere Millionen Tonnen Gefahrgut umschlagen und wir können uns flexibel auf den jeweiligen Bedarf einstellen)

Die Gesellschafter tätigen **keine Entnahmen**, daher ist der **Betrieb gesund**, das **Personal ist motiviert**, das **Betriebsklima ist hervorragend**, es wird **kaufmännisches und technisches Personal ausgebildet** und somit das Personal aus eigenen Reihen verjüngt.

Perspektiven

Es könnte uns also gut gehen, wenn da nicht doch einige ärgerliche Punkte wären, die den Betrieb (und somit auch den Wirtschaftsraum), seine Existenz und seine Entwicklung bedrohen. Aber und das zu hören sind Sie hoffentlich auch erschienen.

Anbindung an die Verkehrsadern

Straßenmäßig sind wir gut angebunden, eine Autobahnanbindung wäre schön, die Elbquerung bei Glückstadt wäre noch schöner, aber wir versuchen auch andererseits, die Straßenverkehre auf das Gleis und insbesondere auf den Seeweg zu verlagern.

Gleismäßig wünschen wir uns für den Wirtschaftsraum Brunsbüttel die Fortführung der Elektrifizierung von Itzehoe bis Brunsbüttel (Hentschel, Im Bundesverkehrswegeplan sind wir trotz erheblichen Güteraufkommen noch ein weißer Fleck, Brunsbüttel ist garnicht auf der Karte!)

Seemäßig haben wir ein sehr großes Problem, wir wurden bereits dieserhalb vor die Presse gezerrt. Der Bund vertieft weiter die Elbe, hierdurch versandet der Elbehafen. Obwohl im Planfeststellungsbeschluß für die Vertiefung der Elbe eindeutig festgelegt ist, daß der Bund Schäden auszugleichen hat, falls es im Hafenbereich Brunsbüttel zu nachteiligen Veränderungen kommt, ist der Bund bislang auch nicht mit Hilfe des Landes zur Beseitigung der Schäden zu bewegen.

Die Zufahrt zum HH-Hafen wird vom Bund laufend vertieft und unterhalten, für die Zufahrt von **umverlegten Fahrwasser** der Elbe zum Elbehafen ist keiner zuständig! Der Hafen ist zuständig für das Hafenbebiet und kann die Baggerkosten für die „Zufahrt“ nicht tragen.

Da die Unterhaltungs-Baggerarbeiten für das Fahrwasser der Elbe momentan abgeschlossen sind, zahlt der Bund z.Zt. Stillstandsgelder an die Baggerunternehmen.

Sollte es nicht kurzfristig gelingen, dieses Problem zu lösen, wäre die Investition der HGB in Höhe von **10,0 Mio€ eine Fehlinvestition**, wir stellen bereits Reaktionen in der Kundschaft fest.

*Wenn die aktuelle Äußerungen
von eig. Landtagsabg. nicht
im Komitee erörtern werden*

Wir haben noch eine weitere wichtige Anmerkung:

Der Verwaltungsapparat, die bei jedem Vorhaben zu berücksichtigenden Ämter und Behörden erschlagen jede Motivation, positive Investitionen zu tätigen, damit Personal zu beschäftigen und letztlich Gewinne und somit auch Steuern zu erwirtschaften.

Genehmigungskosten (bis 200.000,00€), Genehmigungszeiträume (bis 10 Monate und mehr), Anzahl der an den Genehmigungen beteiligten Ämter und Behörden (bis zu 10 Bedenkenträger und Auflagenerteiler), Beantwortungszeiträume für einfache Anfragen von 6 Monaten erschlagen in unserem Hause z.Zt. viele gute Ideen.

Ausnahmen bestätigen die Regel (Herrn Bgm. Hansen)

Es sind in vielen Ämtern hochdotierte und verantwortungsvolle Mitarbeiter vorhanden, denen Scheuklappen in Form von Anweisungen und Verordnungen die keinen Auslegungsspielraum zulassen aufgesetzt werden. *dann stehen weiterhin fünf Container unbeobachtet auf Belüftung mitten in der Stadt und nicht bewacht und kontrolliert im Hafen*

Teilweise trägt das Geschäft die Kosten und die Zeiträume nicht (als Hafen muß man auf sich ändernde Verkehrsströme schnell reagieren können) oder man hat einfach nicht mehr den Elan, gegen die Masse der Bedenkenträger zu kämpfen. Durch den Verordnungsdschungel kann ein normalsterblicher nicht mehr hindurchblicken. Man müßte schon Juristen oder Verwaltungsbeamte einstellen.

(Abfallentsorgungsverordnung/Bund – Port Security kommen hinzu)

Wir werden von Ämtern und Behörden erstickt.

Dies wird mir auch von Kollegen aus anderen Betrieben laufend bestätigt.

Gespräch mit Min.:

Verordnung nicht anwendbar, jedoch keine Rückkopplung von der Verwaltung zur Regierung, wenn Verordnungen nicht anwendbar oder destruktiv sind!

Mit dem Bau der Ölpipeline von der Förderplattform Mittelplate gehen in unserem Bereich 40 Arbeitsplätze verloren, der Hafen Brunsbüttel wird 1,5 Mio T Umschlag verlieren. Diese Einschnitte sind schmerzlich, aber wir werden sie verkraften, es sind jedoch die anderen Steine (Elbvertiefung), die uns in den Weg gelegt werden und die vermeidbar sind, die eine Stolpergefahr darstellen.

29.10.03/ja