



Bericht

der Landesregierung

Deutsche Nordseehafen Kooperation

Antrag der Fraktionen von CDU und SPD

Drucksache 16/1393

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Auf Antrag der Fraktionen von CDU und SPD (Drs. 16/1393) hat der Landtag mit seinem Beschluss vom 10. Mai 2007 die Landesregierung gebeten, einen Bericht zur Situation und Entwicklung der wichtigen schleswig-holsteinischen Häfen an der Westküste vorzulegen.

Der vorliegende Bericht listet aktuelle Daten zum Hafenumschlag und zu Passagierzahlen auf und geht unter anderem darauf ein, inwieweit Kooperationsmöglichkeiten der schleswig-holsteinischen Häfen untereinander sowie auch mit anderen deutschen Nordseehäfen bestehen. Des Weiteren werden die möglichen Auswirkungen der Elbvertiefung und des Baus des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven beschrieben.

1. Umschlagsentwicklung und Passagierzahlen

Die Bedeutung der wichtigeren Häfen kann den aktuellen Zahlen zur Entwicklung des Hafenumschlags und der Passagierzahlen entnommen werden:

	Güterumschlag in t / <i>Passagiere</i> 2000	Güterumschlag in t / <i>Passagiere</i> 2005	Güterumschlag in t / <i>Passagiere</i> 2006
Brunsbüttel	8.437.000 -	7.662.365 -	7.727.564 -
Husum	387.190 24.765	331.027 8.625	280.832 8.794
Büsum	128.020 513.743	101.775 400.758	111.596 383.489
Dagebüll	126.492 1.613.026	128.739 1.451.557	123.845 1.494.145
Wyk a. Föhr	120.207 1.550.543	109.253 1.263.275	133.974 1.294.946
Pellworm	19.157 158.643	16.001 363.230	6.613 348.504
Helgoland	22.888 530.154*	20.217 416.711*	18.204 420.426*
Wittdün/Amrum	17.702 706.412	16.861 594.819	23.299 620.292
Glückstadt	132.188 k.A.	259.654 3.338	218.139 3.279

Quelle: Hafenträger; * nur ankommende Passagiere statistisch erfasst

Für die sechs Landeshäfen liegen folgende detailliertere Statistiken vor:

Güterumschlag in t	2002	2003	2004	2005	2006
Husum	329.906	359.814	324.934	331.027	280.832
Büsum	113.526	123.768	124.808	101.775	111.596
Glückstadt	226.058	246.825	239.079	259.654	218.139
Friedrichstadt	6.717	5.690	5.980	3.280	1.000
Tönning		0	0	0	0
Friedrichskoog		0	0	0	0

Passagiere	2002	2003	2004	2005	2006
Husum	12.675	12.569	5.493	8.625	8.794
Büsum	490.715	475.133	410.852	400.758	383.489
Glückstadt	4.751	5.443	5.296	3.338	3.279
Friedrichstadt	1.462	975	736	3.869	0
Tönning	17.716	14.083	13.181	0	0
Friedrichskoog	0	0	0	1.474	0

Fischereianlandungen in t	2002	2003	2004	2005	2006
Husum	481	466	659	631	590
Büsum	2.794	3.013	4.898	4.962	4.390
Glückstadt	0	0	0	0	0
Friedrichstadt	0	0	0	0	0
Tönning	0	0	0	0	0
Friedrichskoog	584	679	499	447	417

Es ist zu beobachten, dass sowohl in den Landeshäfen als auch in den weiteren schleswig-holsteinischen Häfen an der Westküste die Entwicklung des Güterverkehrs und der Passagierzahlen stagniert bzw. sogar rückläufig ist. In Büsum und Husum hat sich vor allem der landwirtschaftliche Futtermittel- sowie Düngemittelumschlag verringert.

Im Passagierverkehr spiegeln die rückläufigen Zahlen des Landeshafens Büsum sowie des Hafens Dagebüll und der Inselhäfen das nachlassende Interesse an Inselbesuchen wider.

In den von der Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH (HGB) betriebenen Häfen, den wirtschaftlich mit Abstand bedeutendsten schleswig-holsteinischen Nordseehäfen, ist folgende Umschlagsentwicklung zu beobachten:

Umschlag / Hafenteil in t	2005	2006	2007 (geschätzt)
Elbehafen			
Flüssiggutumschlag	2.625.542	2.635.149	2.690.000
Trockengutumschlag	1.018.609	1.406.637	2.650.000
Stückgut- und Containerumschlag	96.303	100.174	100.000
Ölhafen			
Flüssiggutumschlag	1.959.439	1.945.070	1.900.000
Hafen Ostermoor			
Flüssiggutumschlag	1.962.472	1.640.534	1.400.000
Hafen Glückstadt			
Trockengutumschlag	259.654	218.139	220.000

Der Trockengutumschlag im Elbehafen hat sich durch mehr Kohleimporte und ab 2007 insbesondere durch die Akquisition des Umschlags von Kupfererzkonzentrat für die Norddeutsche Affinerie in Hamburg positiv entwickelt.

Zurzeit befindet sich der Hafen in Verhandlungen mit mehreren Investoren, die die Kapazitäten des Elbehafens mit bis zu weiteren 5,0 Mio. t nutzen möchten. Hiermit wäre die Kapazität der vorhandenen Infrastruktur voll ausgelastet.

Der Flüssiggutumschlag im Hafen Ostermoor ist leicht rückläufig durch die Verschiebung von Transporten vom Wasser auf die Schiene.

Die Schließung des Werkes der Firma Buckeye im Jahre 2005 ist verantwortlich für die rückläufige Entwicklung des Trockengutumschlags im Hafen Glückstadt.

Die übrigen Umschlagsvolumina sind nahezu stabil. Passagiere werden in den von der HGB betriebenen Häfen nicht abgefertigt.

2. Auswirkungen von EG-Richtlinien auf den Hafenbetrieb

In den letzten Jahren ist eine Reihe von EG-Richtlinien und -Verordnungen mit Auswirkungen auf die Häfen erlassen worden. Von besonderer Bedeutung sind hierbei die nachstehend aufgeführten Vorschriften:

- **Schiffsabfallentsorgung (Richtlinie 2000/59/EG)**

Mit der Landesverordnung über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in schleswig-holsteinischen Häfen vom 09.12.2002 wurde die Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 27.11.2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände umgesetzt.

Die Verordnung verpflichtet Hafenbetreiber, Hafenauffangeinrichtungen einzurichten und zu betreiben. Schiffe werden verpflichtet, Schiffsabfälle und Ladungsrückstände in diesen Einrichtungen zu entsorgen.

Den Hafenbehörden müssen unter anderem kontrollieren, berichten, mit Partnerbehörden kommunizieren, Ordnungswidrigkeiten verfolgen und Ausnahmen genehmigen.

Die Mehrkosten für die Schifffahrt durch die Schiffsabfallentsorgung wurden anfangs mit Unmut aufgenommen. Da das Verfahren aber einheitlich für alle Häfen und Schiffsanleger eingeführt wurde und insofern keine Wettbewerbsverzerrungen bestehen, wird es mittlerweile akzeptiert. Erfreulich ist die zu beobachtende Steigerung der an Land entsorgten Mengen.

- **Be- und Entladen von Massengutschiffen (Richtlinie 2001/96/EG)**

Die Richtlinie 2001/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Dezember 2001 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen wurde in Schleswig-Holstein mit der Landesverordnung zur Änderung der Hafenverordnung vom 09. Juni 2006 in der Fassung der Berichtigung vom 29. Juni 2006 umgesetzt.

Damit werden Umschlaganlagenbetreiber dazu verpflichtet, Informationen bereitzustellen und Ladung nur auf geeigneten Massengutschiffen umzuschlagen.

Massengutschiffe werden verpflichtet, Informationen bereitzustellen und nur an geeigneten Umschlaganlagen umzuschlagen.

Hafenbehörden müssen kontrollieren, Ordnungswidrigkeiten verfolgen und gegebenenfalls den Umschlag untersagen. Im Zuge der Überwachungsverfahren werden während der Lade- oder Löscharbeiten unangemeldete Besichtigungen durchgeführt.

Den vom Massengutumschlag betroffenen Häfen wurden neue Verwaltungs- und Kontrolltätigkeiten übertragen. Schwierigkeiten mit der Umsetzung der Richtlinie wurden nicht berichtet.

- **Hafensicherheit (Richtlinie 2005/65/EG und Verordnung (EG) Nr. 725/2004)**

Als Folge der Ereignisse des 11. September 2001 sind auf Initiative der USA über die Internationale Maritime Organisation der Vereinten Nationen (IMO) grundlegende Änderungen zu dem internationalen Schiffssicherheitsvertrag (Safety of Life at Sea – SOLAS) angenommen worden, die ein System zur präventiven Abwehr terroristischer Gefahren für Schiffe und Hafenanlagen vorgeben. Wesentlicher Bestandteil ist der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

(ISPS-Code), der seit dem 1. Juli 2004 weltweit gilt.

Für den Bereich der Europäischen Union wurde zusätzlich die Verordnung Nr. 725/2004 EG des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vom 31. März 2004 in Kraft gesetzt, die sich auf den ISPS-Code bezieht und für die Mitgliedstaaten noch einige Sonderregelungen enthält.

In Schleswig-Holstein ist das Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen – Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG – seit dem 18. Juni 2004 in Kraft.

Die Vorschriften finden Anwendung auf Hafenanlagen, in denen Fahrgastschiffe in der Auslandsfahrt oder Frachtschiffe in der Auslandsfahrt mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber abgefertigt werden.

Auf Basis der internationalen Vorschriften und des HaSiG sind für Hafenanlagen Risikobewertungen durch die zuständige Behörde für Hafenanlagensicherheit zu erstellen. Die Hafenanlagenbetreiber haben einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf der Hafenanlage zu benennen und auf Basis der Risikobewertung einen Gefahrenabwehrplan zu erstellen. Der Hafenanlagenbetreiber kann für die Erstellung eines Gefahrenabwehrplanes eine behördlich anerkannte Stelle für die Gefahrenabwehr beauftragen.

Dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf der Hafenanlage obliegen die Ausarbeitung, Umsetzung, Überprüfung und Fortschreibung der von der zuständigen Behörde zu genehmigenden Pläne zur Gefahrenabwehr in den Hafenanlagen.

Im Rahmen der Umsetzung der Pläne zur Gefahrenabwehr in den landeseigenen Hafenanlagen Glückstadt, Büsum und Husum sowie im privat betriebenen Hafen Brunsbüttel mussten z. T. erhebliche bauliche Sicherungen der Hafenanlagen vorgenommen werden.

In Brunsbüttel konnten durch die verschärften Sicherheitsvorschriften bedingte Verzögerungen bei der Abfertigung von Personen, Fahrzeugen und Waren durch die Schaffung eines modernen Gatebereiches minimiert werden.

Ein weiterer Schritt zur Verbesserung der Sicherheit in den Häfen ist die Anfang Dez. 2005 in Kraft getretene Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 26.10.2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen - Hafensicherheitsrichtlinie. Mit dem anstehenden Erlass des Hafensicherheitsgesetzes erfolgt die Umsetzung der Richtlinie auf Landesebene.

Ziel der Hafensicherheitsrichtlinie ist die Einführung gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in den Häfen, indem das gesamte Hafengebiet der vom ISPS-Code betroffenen Häfen in ein europaweites System der Gefahrenabwehr einbezogen wird. Die Richtlinie ist als Ergänzung des ISPS-Codes zu sehen, da sich die dort vorgeschriebenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr nur auf die Schnittstellen Schiff / Hafenanlage beziehen.

Durch den Verzicht auf neue Gebührentatbestände oder sonstige kostenträchtige Verpflichtungen werden die Auswirkungen auf die Hafенbetreiber möglichst gering gehalten. Sie erstrecken sich im Wesentlichen auf Kooperations- und Duldungspflichten im Rahmen der Risikobewertungen, auf Übungen sowie die Datenpflege in den Gefahrenabwehrplänen. Baumaßnahmen oder andere kostenträchtige Verpflichtungen wie bei der Umsetzung des ISPS-Codes werden die Häfen nach heutigem Stand

nicht zu tragen haben.

Bei Seeverkehren im Inland ist die Anwendung der Vorschriften des ISPS-Codes nach Art. 3 Absatz 3 der VO (EG) 725/2004 von einer entsprechenden Entscheidung des Bundes abhängig. In der Folge gilt dies dann für die Anwendung von ISPS-Code mit VO (EG) 725/2004 und der Hafensicherheitsrichtlinie in den Häfen, die von diesen Verkehren angelaufen werden. Eine entsprechende belastbare Entscheidung des Bundes ist in Kürze zu erwarten. Kleine Häfen, zwischen denen lediglich Inlandsverkehre stattfinden, dürften nach der derzeit erkennbaren Entwicklung von den vorgenannten Vorschriften ausgenommen sein.

3. Entwicklung von Rechts- und Organisationsformen sowie Eigentümerstrukturen

An der schleswig-holsteinischen Westküste gibt es neben den landeseigenen Häfen kommunale (z.B. Amrum, Wyk), private, öffentlich zu betreibende Häfen (Brunsbüttel), Schutz- und Sicherheitshäfen in Trägerschaft des Bundes sowie sonstige Häfen (Betriebshäfen des ALR Husum).

Landeshäfen

Das ALR Husum ist gemäß § 4 Abs 1 Ziffer 2 der Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein vom 9. Februar 2005 Hafenbehörde für die landeseigenen und sonstigen Häfen an der Westküste. Landeseigene Häfen sind die Häfen Husum, Friedrichstadt, Tönning, Büsum, Friedrichskoog und Glückstadt.

Für die seit 1999 privaten, öffentlich zu betreibenden Brunsbütteler Häfen besteht die Zuständigkeit des ALR Husum als Hafenbehörde.

In den landeseigenen Häfen obliegt dem ALR Husum zudem die Aufgabe als Hafen- und Hafenanlagenbetreiber nach der Landesverordnung zur Errichtung von Ämtern für ländliche Räume vom 12. Dezember 1997. Dort werden darüber hinaus Hafenanlagen von gewerblichen Betreibern im Eigentum und in Pachtverhältnissen genutzt. Der öffentliche Hafen Tönning ist an den Tönninger Yachtclub als Hafенbetreiber verpachtet. Hafenbehörde ist dort weiterhin das ALR Husum.

Als hafentypisches Gewerbe sind lediglich die Häfen Husum, Büsum, Brunsbüttel und Glückstadt zu bewerten. Der Hafen Friedrichstadt hat kaum wirtschaftliche Bedeutung. Der Hafen Tönning wird vom Tönninger Yacht Club verwaltet. Die Landflächen sind in den Besitz der Stadt übergegangen. Eine Eigentumsübertragung ist in Vorbereitung. Im Hafen Friedrichskoog wird die touristische Nutzung ausgeweitet. Die Fischer weichen immer häufiger nach Meldorf und Büsum aus.

– Landeshafen Husum:

Wirtschaftlich relevant ist hier der Außenhafen. Der Binnenhafen wird für Sportschiffahrt und touristische Zwecke genutzt. Landflächen im Bereich des Binnenhafens sind nicht im Landeseigentum. Hauptgewerbe im Außenhafen sind Fischerei, Futtermittelumschlag, Werftbetrieb und Windenergieanlagenbau. Ein Großteil der Landflächen im Südbereich befindet sich im Eigentum der Firmen. Die landeseigenen Flächen werden den Firmen per Nutzungs- oder Erbbaurechtsvertrag überlassen. Landeseigene Vorratsflächen sind in sehr geringem Ausmaß in Form von schlecht erschlossenen Flächen südlich vor dem Sperrwerk vorhanden. Im Nordbereich werden

große Landflächen durch das Land genutzt (Bauhof, Trockendock, Behördenkaje und Lagerplatz).

– Landeshafen Büsum:

Hauptgewerbe sind Passagierschifffahrt, Fischerei, Fischverarbeitungs- und Fischzuchtbetriebe, Futtermittel- und Werftbetrieb. Daneben wird der Hafen außerordentlich stark für touristische Zwecke genutzt.

Das Hafenbecken 1 wird mit anliegenden Landflächen als Museumshafen betrieben. Im westlichen Bereich werden große Flächen durch Land und Bund genutzt (Bauhof und Kajenfläche).

Der Futtermittelbetrieb hat die Betriebsflächen eigentumsrechtlich erworben. Ansonsten wird mit Nutzungs- und Erbbaurechtverhältnissen gearbeitet. Landseitige Reserveflächen sind kaum vorhanden. Es könnten jedoch die der Gemeinde überlassenen Parkflächen durch Gewerbe genutzt werden.

– Ehemaliger Landeshafen Brunsbüttel:

Dieser Hafen ist 1999 mit den Wirtschaftsvorratsflächen in die Verwaltung der Hafengesellschaft Brunsbüttel (HGB) übergegangen. Die Hafenflächen befinden sich im Eigentum der HGB. Die Wirtschaftsvorratsflächen sind im Landeseigentum.

– Landeshafen Glückstadt:

Ein Großteil des Außenhafens ist mit Nutzungsvertrag und Erbbaurecht an die Hafengesellschaft Glückstadt zur Bewirtschaftung abgegeben. Daneben sind im Binnenhafen noch eine Werft und ein Schiffsausrüster tätig. Ansonsten sind lediglich Sport- und Behördenschifffahrt vorhanden. Ein großer Papierverarbeitungsbetrieb bezieht sein Brauchwasser aus dem Binnenhafen. Im Bereich des Binnenhafens strebt die Stadt an, Landflächen ins Eigentum zu übernehmen. Teilweise sind vorab Besitzübertragungen vorgenommen worden. Das am Außenhafen liegende „Gehlsen-Gelände“ hat die Stadt im Erbbaurecht. Auch in diesem Hafen existieren keine landeseigenen Reserveflächen.

Private Häfen

Die Hafengruppe in Brunsbüttel (Elbehafen, Ölhafen, Hafen Ostermoor) wird seit 1977 von der privaten Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH betrieben. Im Jahre 1999 wurde auch die Infrastruktur der Hafengruppe in Brunsbüttel vom Land Schleswig-Holstein an die Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH verkauft.

Die Hafengesellschaft ist danach nicht nur für die Schaffung, Erhaltung und Fortschreibung der Suprastruktur, sondern auch für die Erhaltung der Infrastruktur zuständig. Zudem hat die Hafengesellschaft auch bestimmte hoheitliche Aufgaben in den Häfen übernommen (Hafenkapitän, -aufsicht, Verkehrssicherung u.ä.).

Die Häfen werden weiterhin als öffentliche Häfen (für jeden diskriminierungsfrei zugänglich) betrieben. Die private Trägerschaft der Hafengruppe hat sich grundsätzlich bewährt. Allerdings stehen für Brunsbüttel als Privathafen nur in eingeschränktem Umfang öffentliche Fördermittel zur Verfügung, was im Konkurrenzumfeld öffentlich finanzierter oder teilfinanzierter Häfen sowohl beim Betrieb als auch bei Erhaltungs-

und Erweiterungsinvestitionen zu Wettbewerbsungleichheiten führen kann..

Im Hafen Glückstadt ist die klassische Trägerstruktur beibehalten worden; die private Hafengesellschaft Glückstadt mbH ist Pächter des Hafens und Eigentümer der Suprastruktur, das Land ist Eigentümer der Infrastruktur.

Bundeshäfen

Der Bund unterhält auf Helgoland sowie in Hörnum auf Sylt Schutz- und Sicherheitshäfen, die der Schifffahrt ggf. Zuflucht bieten. Insbesondere der Schutzhafen der Insel Helgoland ist – hauptsächlich in den Wintermonaten - von existentieller Bedeutung auch für die Inselversorgung.

Darüber hinaus unterhält der Bund einige kleine Anlegestellen für Behördenfahrzeuge, die jedoch keinerlei wirtschaftliche Bedeutung haben.

4. Hinterlandanbindungen und erforderliche Infrastrukturmaßnahmen

• Straße

Immer mehr Wirtschaftsbetriebe setzen auf Schleswig-Holstein, weil das Land dank Lage, Hinterlandanbindungen und Infrastruktur eine Drehscheibe für den internationalen Handel und sehr guter Standort für außenwirtschaftlich aktive Unternehmen ist. Diesen Standortfaktor gilt es weiter auszubauen, und das geht nicht ohne eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.

Auf Bundesebene ist der Bedarf der Verbesserung der Hinterlandanbindungen im aktuellen Koalitionsvertrag verankert. Das Land Schleswig-Holstein schafft mit dem Ausbau des Bundesfernstraßennetzes im Zuge der A20 und A23/B5 optimale Hinterlandanbindungen für die deutschen Nordseehäfen einschließlich Brunsbüttels und der sonstigen Westküstenhäfen Schleswig-Holsteins.

So wächst mit der Autobahn A 20 eine neue Lebensader für den Norden Deutschlands. Sie verbessert als Nord-West-Umfahrung Hamburgs die Anbindung der Wirtschaftszentren im Westen Norddeutschlands an die Skandinaviens und Osteuropas. Mit dem Anschluss der neuen Autobahn an die in Niedersachsen geplante A 22 wird die A 20 erhebliche wirtschaftliche Impulse für ganz Norddeutschland bringen.

Der A 23 mit Weiterführung als B 5 durch den nördlichen Teil des Kreises Dithmarschen sowie den Kreis Nordfriesland bis an die Landesgrenze zu Dänemark kommt als Haupterschließungsachse für die Westküstenregion besondere Bedeutung zu.

Um auch den künftigen Anforderungen gewachsen zu sein, wird diese „Westküstenachse“ stetig verbessert. Hierzu zählt insbesondere der im März 2006 begonnene Ausbau der B 5 zur A 23 zwischen den vorhandenen BAB-Anschlussstellen Itzehoe-Süd und Itzehoe-Nord. Darüber hinaus wurden für den ganzheitlich zu betrachtenden Abschnitt der B 5 zwischen A 23 und dänischer Grenze Möglichkeiten für eine qualitative und bedarfsorientierte Optimierung der Verkehrsverhältnisse erarbeitet. Hierzu zählen der dreistreifige Ausbau der B 5 zwischen Tönning und Husum und der Bau der Ortsumgehung zwischen Hattstedt und Bredstedt sowie eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen, die die Verkehrsqualität der B 5 steigern werden. Ferner werden derzeit für die Anbindung des Brunsbütteler Hafens Untersuchungen über einen eventuell erforderlichen dreistreifigen Ausbau der B 5 zwischen Itzehoe und Brunsbüttel geführt.

- **Schiene**

Von den schleswig-holsteinischen Nordseehäfen verfügen Brunsbüttel, Büsum, Husum und Dagebüll über Schienenanschlüsse, die entweder sowohl für Personen- und Güterverkehr (Husum, Dagebüll) oder ausschließlich für Personenverkehr (Büsum) bzw. ausschließlich für Güterverkehr (Brunsbüttel) genutzt werden. Für die einzelnen Häfen stellt sich die Schienenanbindung dabei wie folgt dar:

- Brunsbüttel: Der Hafen ist über eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenstrecke des DB Regionalnetzes Nord-Ostsee in Wilster an die zwischen Hamburg und Itzehoe elektrifizierte und überwiegend zweigleisige DB-Hauptstrecke Hamburg – Westerland angebunden. Die Kapazität ist für den zurzeit abzuwickelnden Güterverkehr ausreichend. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) lehnt eine Elektrifizierung der Strecke mit der Begründung fehlender Wirtschaftlichkeit ab.
- Büsum: Der Hafen wird von einer eingleisigen, nicht elektrifizierten Nebenstrecken des DB Regionalnetzes Nord-Ostsee per Schiene erschlossen und ist in Heide bzw. Husum mit der o.g. Marschbahn Hamburg – Westerland verknüpft. Zurzeit findet auf beiden Strecken ausschließlich Personenverkehr mit Pendeltriebwagen der Schleswig-Holstein-Bahn (Büsum – Heide – Neumünster) bzw. Nord-Ostsee-Bahn (Bad St. Peter-Ording – Husum) statt, die ehemaligen Gütergleise in Büsum und Tönning sind stillgelegt, eine Reaktivierung ist gegenwärtig nicht geplant.
- Husum: Die Stadt liegt an der DB-Hauptstrecke Hamburg – Westerland und bildet einen Knoten im Schienennetz mit abzweigenden Strecken nach Bad St. Peter-Ording und Jübek/Rendsburg, außerdem ist hier der Standort der Betriebswerkstatt der Nord-Ostsee-Bahn. Nennenswerter Schienengüterverkehr findet nicht mehr statt, der Güterbahnhof Husum Nord wird nur noch sporadisch genutzt.
- Dagebüll: Die eingleisige Strecke der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft Niebüll mbH wurde Anfang 2007 vollständig saniert und besitzt vor allem im Personenverkehr Bedeutung als Bindeglied zwischen den Fernzügen der Marschbahn Hamburg – Westerland und den Fähren zu den Nordsee-Inseln Föhr und Amrum. Zum Teil bieten Kurswagen Direktverbindungen zwischen Dagebüll und Berlin, Prag sowie West- und Süddeutschland. Güterverkehr ist möglich, wird aber zurzeit kaum gefahren.

- **Wasserwege**

Ein Ausbau der Elbe für die Binnenschifffahrt wäre für die Hafengruppe Brunsbüttel und den Hafen Glückstadt ein Gewinn. Auf diesem Wege könnten sehr viele Transporte (Massengut, Stückgut, Container, Projektladung) von der Straße abgezogen werden. Nach Planungen des Bundes soll für die Elbe zwischen Geesthacht und Dresden eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 m und von mindestens 1,50 m im Abschnitt Dresden bis zur tschechischen Staatsgrenze an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen an den vorhandenen Stromregelungsbauwerken bis zum Jahr 2010 erreicht werden.

5. Entwicklung des Nord-Ostsee-Kanals

Die Entwicklung des Schiffsverkehrs auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) wird im Wesentlichen von der Nachfrage nach den Transportleistungen in den Ostseeraum be-

stimmt.

Die zunehmende wirtschaftliche Integration Osteuropas, vor allen Dingen durch den Beitritt osteuropäischer Staaten zur Europäischen Union, zieht ein stark erhöhtes Verkehrsaufkommen auf dem NOK nach sich. Dieses schlägt sich in steigenden Verkehrszahlen (Passagen, Tonnage und Ladung) nieder:

Seit Jahren verzeichnet der NOK einen Aufwärtstrend bei den Schiffsgrößen und den beförderten Ladungsmengen. Das Jahr 2006 hat der NOK mit neuen Rekordergebnissen abgeschlossen. Es wurden insgesamt 95,8 Mio. t Ladung transportiert, ein Zuwachs um 8,6% gegenüber dem bisherigen Spitzenjahr 2005.

Die Schiffsanzahl ist gegenüber 2005 zwar um 2,5% auf rd. 41.500 gesunken, dafür nahmen die Schiffsgrößen gegenüber dem Vorjahr um rd. 11 Mio. BRZ deutlich zu.

NOK-Verkehr Ergebnisse 2006 im Vergleich 2005

Jahr	Gesamtverkehr	BRZ	Gütermengen in t
2005	42.552	138.706.223	88.188.067
2006	41.472	149.849.714	95.780.633
Differenz	-1.080 (-2,5%)	11.143.491 (8,0%)	7.592.566 (8,6%)

Besondere Bedeutung hat der Kanal für die Passagen der Feedercontainerschiffe mit zunehmender Größe gewonnen, die ihre Ladung von den großen Nordseehäfen via Kanal in die Häfen des Ostseeraumes transportieren.

Der Containerverkehr ist der entscheidende Wachstumsmotor für den NOK. Heute sind rd. 30% der in Hamburg umgeschlagenen Container zur Verladung und den Weitertransport in den Ostseeraum bestimmt. Der NOK trägt zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf den umweltfreundlichen und energieeffizienten Seeweg bei.

Gerade die zunehmenden Schiffsgrößen (und nicht nur die der Containerschiffe) machen immer deutlicher, dass der Kanal dem heutigen Verkehrsaufkommen kaum noch gewachsen ist.

Die Folgen sind u. a. Wartezeiten vor den Schleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau sowie lange Passagezeiten und Verspätungen, da Schiffsbegegnungen hauptsächlich nur noch in den Weichen möglich sind.

Vor dem Hintergrund des seit Jahren zunehmenden Aufwärtstrends des Kanalverkehrs ist der Beschluss der Bundesregierung zum Ausbau der Oststrecke des Kanals sowie zum Bau einer neuen großen Schleuse in Brunsbüttel eine sehr wichtige positive Entscheidung zugunsten des NOK.

- **Anpassung des Nord-Ostsee-Kanals an die Verkehrsströme**

a) Ausbaumaßnahmen der Oststrecke

Aufgrund der Zunahme des Schiffsverkehrs und der Veränderung der Flottenstruktur entwickeln sich die engen Kurven sowie die geringen Querschnittsbreiten zwischen Königsförde und Kiel-Holtenau in zunehmendem Maße zum Engpass für die immer

größer werdenden Schiffe auf dem NOK.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat aufgrund der seit 1999 anhaltenden positiven Verkehrsentwicklung ab 2003 eine Voruntersuchung zum Ausbau der Oststrecke des NOK durchführen lassen. Die als Abschluss dieser Untersuchung erarbeitete Machbarkeitsstudie bescheinigt dem Projekt eine hohe volkswirtschaftliche Rentabilität.

Im August 2005 wurde die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord in Kiel mit der detaillierten Planung zur Anpassung der Oststrecke durch das BMVBS betraut. Die technische Planung soll bis 2008 erfolgen, danach würde das Planfeststellungsverfahren anlaufen. Nach dessen Abschluss könnte im Jahre 2009 Baubeginn sein, Fertigstellung wäre dann voraussichtlich in den Jahren 2014/ 2015.

Die erforderlichen Mittel von rd. 130 Mio. € für die Maßnahme sollen im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt werden.

b) Neubau einer großen Schleuse in Brunsbüttel

Ebenso bedeutsam wie der Ausbau der Oststrecke ist der Beschluss zum Bau einer neuen großen Schleuse in Brunsbüttel.

Die dringend erforderliche Grundsanie rung der jetzt 93 Jahre alten „Neuen Schleusen“ wird ohne Einschränkung des Kanalverkehrs nur durch den Neubau möglich, denn die Sanierung der beiden großen Schleusenammern bedingt eine – nacheinander erfolgende – Schließung jeweils einer Kammer über einen längeren Zeitraum. Ohne den vorherigen Bau einer neuen großen Schleuse könnte der Kanal seine Kapazität über Jahre hinweg nicht annähernd nutzen.

Nach dem Beschluss zum Schleusen neubau kann das Planfeststellungsverfahren nun eingeleitet werden. Der Baubeginn wird voraussichtlich 2009 erfolgen, die Fertigstellung ist für 2013 geplant. Anschließend sollen die bestehenden großen Schleusen saniert werden. Die Gesamtkosten für den Schleusen neubau und die Sanierung der großen Schleusen werden auf rd. 280 Mio. € (170 Mio. € Schleusen neubau, 110 Mio. € Sanierung) geschätzt.

6. Anstehende investive Maßnahmen in den Häfen

Kommunale Häfen

Die Landesregierung unterstützt im Rahmen der Förderprogramme (Regionalprogramm 2000 bzw. Zukunftsprogramm Wirtschaft) den Erhalt und den bedarfsgerechten Ausbau der kommunalen Hafeninfrastrukturen an der Westküste.

Die Beantragung und Bewilligung dieser Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Regularien dieser Förderprogramme.

Des Weiteren wurde für den gesamten Wyker Hafen ein Entwicklungskonzept erstellt, das langfristig verwirklicht werden soll. Das Konzept sieht eine verstärkte touristische Nutzung des Hafens, einen Ausbau des Sportboothafens und eine Verlagerung der Frachtschifffahrt vor. Sämtliche anstehenden Baumaßnahmen sollen in Anlehnung an das vorliegende Konzept verwirklicht werden. In den nächsten Jahren ist zunächst der Neubau der Mole für die Ausflugsschifffahrt mit Zufahrt zum Binnenhafen vorgesehen. Für die Durchführung der Maßnahme sind Kosten in Höhe von etwa 3,5 Mio. € aufzuwenden.

Nennenswerte Investitionen sind demnächst auf Helgoland im Rahmen der Erweiterung der Landungsbrücke, 1. Bauabschnitt sowie im Bereich der Südkaje zwecks Frachtanlandung geplant.

Private Häfen

Die privaten Häfen Brunsbüttel können im Rahmen der Kommunalen Hafeninfrastrukturförderung keine Mittel erhalten, gegebenenfalls sind Fördermittel im Rahmen der betrieblichen Förderung verfügbar.

Das Industriegebiet Brunsbüttel stößt zurzeit bei Investoren insbesondere aus dem Energiebereich auf großes Interesse. Zu den möglichen bzw. schon konkret vereinbarten Projekten gehören

- Kohlekraftwerke,
- Kraftwerke für Ersatzbrennstoffe,
- Biostoffverflüssigung/-vergasung/-energiegewinnung (Strom, Dampf) und
- Windenergieanlagen (Export, Offshore).

Diese Ansiedlungsvorhaben hätten auch Konsequenzen für die Häfen. Investitionen in den Häfen sind langfristig angelegt, teuer und meist speziell auf das umzuschlagende Gut ausgerichtet. Es bleibt daher abzuwarten, welche der zurzeit angefragten Umschlagsleistungen wirtschaftlich tragbar, technisch und genehmigungstechnisch durchführbar ist. Die Ertüchtigung des Hafens dürfte sich zuerst im Bereich der Umschlagsgeräte vollziehen und im zweiten Schritt in der Schaffung neuer Infrastrukturen. Bei wirtschaftlicher Gestaltung ist die Hafengesellschaft hierzu bereit und in der Lage.

Nach derzeitigem Verhandlungsstand dürften sich die Investitionen für die Brunsbütteler Häfen im Bereich von 30,0 bis 80,0 Mio. € in den nächsten 5 Jahren bewegen.

Landeshäfen

In den Landeshäfen stehen in den nächsten Jahren keine Infrastrukturausbaumaßnahmen an. Es sind ausschließlich Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Interesse der Verkehrs- und Betriebssicherheit geplant. Die Einzelmaßnahmen können nachstehenden Auszügen aus dem Haushaltsplan entnommen werden:

Hafen Husum						
Kapitel	Maßnahme	2008	2009	2010	2011	2012
0605						
Titel		447.000	385.000	1.805.000	1.100.000	795.000
75108	Ersatz der UKW-Küstenfunkstelle im Sperrwerk	37.000				
	Instandsetzung der Schirmwand Hafenseite				150.000	
	Instandsetzung der Schirmwand Seeseite				150.000	
	Konservierung und Instandsetzung der Sperrwerkstore	410.000				
76225	Grundinstandsetzung der Tonnenhofkaje im Außenhafen Husum- Nordseite			600.000	800.000	795.000
76226	Grundinstandsetzung Dockkoogstraße im Außenhafen Husum			480.000		
76239	Grundinstandsetzung der Flügelwand Südost Sperrwerk		385.000	500.000		
76240	Grundinstandsetzung der Flügelwand Südwest Sperrwerk			225.000		

Hafen Tönning						
Kapitel	Maßnahme	2008	2009	2010	2011	2012
0605						
Titel			200.000			
75505	Instandsetzung der Uferwand C im Hafen Tönning					
75506	Grundinstandsetzung der Spundwand im Entwässerungskanal im Torfhafen Tönning		200.000			

Hafen Friedrichstadt						
Kapitel	Maßnahme	2008	2009	2010	2011	2012
0605						
Titel		520.000		100.000	80.000	
75107	Grundinstandsetzung der Schleusenammer			100.000		
	Grundinstandsetzung des Dachs des Sperrwerksgebäudes				80.000	
	Instandsetzung d. Konservierung der Schleusentore	520.000				

Hafen Büsum						
Kapitel	Maßnahme	2008	2009	2010	2011	2012
0605						
Titel		1.177.000	1.677.500	870.000	700.000	960.000
75106	Erneuerung und Modernisierung der elektrotechnischen Schaltanlagen					200.000
	Ersatz der UKW-Küstenfunkstelle im Sperrwerk	37.000				
	Grundinstandsetzung des Dachs des Sperrwerksgebäudes					60.000
	Instandsetzung der Hafensterpe	87.000				
76231	Grundinstandsetzung der Uferwand der Ostmole im Außenbereich im Hafen Büsum				700.000	700.000
	Grundinstandsetzung der Uferwand der Westmole im Außenbereich im Hafen Büsum			570.000		
76233	Betonsanierung des Sperrwerks Büsum	153.000				
76234	Grundinstandsetzung HB III Nord im Hafen Büsum	900.000	800.000			
76235	kathodischer Korrosionsch. HB III Süd Büsum			300.000		
76238	Grundinstandsetzung der Uferwand NW am Sperrwerk Büsum		585.000			
	Grundinstandsetzung der Uferwände NO am Sperrwerk Büsum		292.500			

Hafen Friedrichskoog						
Kapitel	Maßnahme	2008	2009	2010	2011	2012
0605						
Titel		73.000	100.000		410.000	400.000
71102	Ersatz der Heizungsanlage im Hafenamts Friedrichskoog				10.000	
75105	Ersatz der UKW-Küstenfunkstelle im Sperrwerk	28.000				
	Instandsetzung der Betonspundwände (Fugen)		50.000			
	Konservierung und Instandsetzung der Sperrwerkstore				400.000	400.000
76505	Spülfelder für den Hafen Friedrichskoog (Errichtung und Rekultivierung zur Aufnahme des ständig anfallenden Baggergutes)	45.000	50.000			

Hafen Glückstadt						
Kapitel	Maßnahme	2008	2009	2010	2011	2012
0605						
Titel		2.158.000	2.350.000	2.885.000		
75103	Erneuerung und Modernisierung der elektrotechnischen Schaltanlagen			200.000		
	Ersatz der UKW-Küstenfunkstelle im Sperrwerk	28.000				
75201	Detailplanung für Abschnitte 15, 16	60.000				
76112	Bauwerkssanierung der Schleuse Glückstadt	70.000				
76114	Binnenhafen, Grundinstandsetzung Abschnitt 15	300.000	2.000.000	1.800.000		
	Binnenhafen, Grundinstandsetzung Abschnitt 16	700.000				
	Binnenhafen, Grundinstandsetzung Abschnitt 3a, 4, 6			495.000		
	Binnenhafen, Grundinstandsetzung Abschnitt 9, 10	400.000				
	Binnenhafen, Grundinstandsetzung Oberflächen, Ausrüstung 9-11			390.000		
76118	Instandsetzung des Nordmolenkopfes im Außenhafen Glückstadt	600.000	350.000			

7. Möglichkeiten der Kooperation der schleswig-holsteinischen Häfen und 8. Kooperationen mit den anderen deutschen Nordseehäfen

Grundsätzlich liegen evtl. Kooperationen im Hafenbereich primär in der unternehmerischen Verantwortung der jeweiligen Hafenunternehmen. Häfen sind bei sich überlagernden Ziel- und Quellgebieten naturgemäß immer auch Wettbewerber um Ladung, der Rahmen des geltenden Wettbewerbsrechts ist selbstverständlich zu beachten. Staatliche Einflussnahme darf nicht diesen Wettbewerb beeinflussen, sondern muss sich auf die Gestaltung der Rahmenbedingungen konzentrieren, also z.B. Ordnungs- und Wettbewerbspolitik, Hinterlandanbindungen und seewärtige Zufahrten. Dies sind im Übrigen auch Kerngedanken der sog. Gemeinsamen Seehafenplattform von Bund und Küstenländern von 1999 (deren Fortschreibung in diesem Jahr ansteht).

Dies vorausgeschickt beurteilt die Landesregierung die Kooperationspotenziale wie folgt: Die schleswig-holsteinischen Nordseehäfen haben überwiegend eine regionale Bedeutung für Tourismus und Fischerei bzw. eine Funktion bei der Inselversorgung und der Verschiffung von Passagieren auf die Nordseeinseln. Hafenübergreifende Kooperationsoptionen sind daher nur recht eingeschränkt gegeben. Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass der (Außen-)Hafen Glückstadt indirekt auch von der Hafengesellschaft Brunsbüttel betrieben wird, insofern gibt es hier nicht nur eine Kooperation, sondern ein gemeinsames Management. Hierdurch konnte das Umschlagsvolumen in Glückstadt ohne Schwächung des Hafens Brunsbüttel beträchtlich gesteigert werden. Ferner ist der Hafen Wyk/ Föhr Gesellschafter bei der Hafengesellschaft Dagebüll, zwischen beiden Häfen gibt es eine enge Zusammenarbeit z.B. im Verwaltungsbereich, bei der Hafensicherheit oder der Durchführung von Baggerarbeiten. Ferner gibt es eine Kooperation der schleswig-holsteinischen Häfen einschließlich der Ostseehäfen auf Verbandsebene (Arbeitsgemeinschaft der schleswig-holsteinischen Häfen und Hafenverband Schleswig-Holstein, die beiden Verbände wollen demnächst fusionieren), die von einigen Häfen mit Blick auf Informations-

übermittlung und Erfahrungsaustausch als sehr fruchtbar bewertet wurde. Weitere Kooperationen sind denkbar in Bereich des Marketing, bei der Hafenverwaltung (etwa gemeinschaftliche Software für Verwaltung, Gebührenmanagement, Verkehrsüberwachung, Gefahrgutmanagement etc.) sowie bei der Aus- und Fortbildung von Fachkräften.

Aus den genannten Gründen ist auch das Potenzial für eine Kooperation mit anderen deutschen Nordseehäfen begrenzt. Gegenüber den großen Tiefwasserhäfen an den bedeutenden norddeutschen Flusssystemen haben die Häfen der schleswig-holsteinischen Westküste mit Ausnahme Brunsbüttels mit ihrer Lage im oder am Wattenmeer eher Standortnachteile, wodurch auch die Kooperationsmöglichkeiten beschränkt sind. Die Hafengruppe Brunsbüttel befindet sich insbesondere zu Häfen auf der niedersächsischen Seite der Elbe, aber auch zu weiteren Nordseehäfen zum Teil in harter Konkurrenz, sodass auch im Verhältnis zu diesen Häfen kein allzu großes Potenzial für Hafenkooperation zu sehen ist.

Denkbar erscheint allerdings ein Ausbau der Kooperation mit dem Hamburger Hafen. Auf den Hamburger Hafen kommen derzeit viele Nutzungswünsche zu (Wachsende Stadt mit Wohnen am Wasser, Kreuzfahrtschiffe, dynamisch wachsender Containerumschlag), die miteinander nicht kompatibel sind. Hier wäre denkbar, dass sich Hamburg bezüglich der hafenwirtschaftlichen Nutzung stärker auf den Containerbereich spezialisiert und Massengutladung tendenziell eher über den Hafen Brunsbüttel abgewickelt wird, der sich dafür sehr gut eignet. Mit der Verlagerung des Kupferkonzentratumslages für die Norddeutsche Affinerie nach Brunsbüttel ist ein erster Schritt in diese Richtung erfolgt, der allerdings weniger gezielten Kooperationsanstrengungen geschuldet ist, sondern eher Ergebnis einer „Verdrängungspolitik“ im Hamburger Hafen aufgrund der genannten vielfältigen anderweitigen Nutzungsansprüche. Weitere Schritte würden erfordern, dass Hamburg das Leitbild des Hamburger Hafens als Universalhafen verändert. Hier gibt es in Hamburg, wie die Diskussion im Zusammenhang mit dem Kupferumschlag für die Affinerie gezeigt hat, noch erhebliche Widerstände. Auch ist zu beachten, dass in Brunsbüttel derzeit eine Reihe großindustrieller Ansiedlungsprojekte diskutiert und zum Teil vorbereitet wird, die erhebliche Hafenumschlagskapazitäten erfordern, möglicherweise ist in diesem Zusammenhang auch an eine Erweiterung der dortigen Hafenkapazitäten zu denken. Vor diesem Hintergrund müssen Überlegungen bezüglich einer möglichen Verlagerung von Massengutumschlag von Hamburg nach Brunsbüttel auch immer unter dem Aspekt gesehen werden, ob dafür ausreichend Kapazitäten vorhanden sind.

Ein bereits erfolgter Schritt auf dem Weg zu einer verbesserten Kooperation ist die Mitgliedschaft der Hafengesellschaft Brunsbüttel im „Hafen Hamburg Marketing e.V.“, dem im Übrigen auch die Hafengesellschaft Lübeck und der Seehafen Kiel als Mitglieder angehören. Die beteiligten Gesellschaften nutzen dies zu gemeinsamen Auftritten auf Fachmessen etc.

Zwischen dem Hafen Wyk und verschiedenen Häfen an der Nordseeküste, besonders im Bereich der Hallig- und Inselregion in Nordfriesland, gibt es eine Kooperation oder einen Erfahrungsaustausch, allerdings in erster Linie im Bereich der Sportboothäfen.

Schließlich gibt es eine Kooperation der deutschen Häfen insgesamt auf institutioneller (etwa Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe oder Verein Deutscher Hafenkapitäne) oder informeller Ebene (etwa regelmäßige Treffen der Hafen- und Terminalbetreiber).

9. Auswirkungen einer möglichen Fahrrinnenanpassung der Elbe zum Hamburger Hafen

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes beabsichtigt, zusammen mit der Freien- und Hansestadt Hamburg die Fahrrinne der Unter- und Außenelbe für Großcontainerschiffe mit Tiefgängen bis zu 14,50 m auszubauen. Durch die enorme Wachstumsdynamik im Containerverkehr werden zusätzliche Kapazitäten in den Häfen sowie im Seeverkehr benötigt. In der weltweiten Containerschiffsflotte wird sich voraussichtlich die Schiffsklasse mit rund 8.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) Tragfähigkeit als gebräuchlichste Klasse im interkontinentalen Containerverkehr etablieren. Diese Schiffe können zurzeit jedoch nur mit großen Einschränkungen (starke zeitliche Restriktion, keine volle Abladung) den Hafen Hamburg über die Elbe erreichen.

Die Elbe soll aber nicht nur für o. g. Schiffe und für die kommende Generation von Containerschiffen bis zu 12.000 TEU fit gemacht werden. Die Elbvertiefung hat zusätzliche Effekte: Auch für kleinere Schiffe wird sich das Tidfenster zur Erreichbarkeit des Hamburger Hafens und damit dessen Attraktivität erhöhen. Zudem birgt eine Entscheidung gegen den Ausbau die Gefahr, dass sich Reeder, die mit ihren großen Schiffen Hamburg nicht erreichen können, auch mit ihren kleineren Schiffen von Hamburg abwenden. So könnten Reeder nach Antwerpen oder Rotterdam abwandern. Dies würde den weiteren negativen Effekt mit sich bringen, dass zusätzlicher umweltschädlicherer Landverkehr generiert werden würde.

Die ausgezeichneten Wachstumsprognosen für den Hamburger Hafen sind von der Elbvertiefung in hohem Maße abhängig.

Hamburg ist mit fast 8,9 Mio. im Jahre 2006 umgeschlagenen Standardcontainern der größte Hafen Deutschlands. Seriöse Prognosen gehen davon aus, dass sich der Containerumschlag schon bis zum Jahr 2015 auf 18,1 Mio. TEU verdoppeln könnte.

Die Seeverkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zeigt, dass der Ausbau unbedingt erforderlich ist. Für den Hamburger Hafen wird bis 2025 ein durchschnittliches jährliches Umschlagswachstum von 5,3% erwartet. Im Containerverkehr wird das Wachstum mit 6,7 % p.a. noch höher ausfallen. Hamburg bleibt damit mit Abstand der größte deutsche Hafen und der bedeutendste Containerhafen.

Das wichtigste Projekt zur Zukunftssicherung des Hafens und mithin zur Realisierung der möglichen Wachstumsziele ist die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Nach dem für Ende 2009 geplanten Abschluss der Elbvertiefung werden in Abhängigkeit von der Tide Schiffe mit Tiefgängen von 14,50 Meter (von Hamburg auslaufend) bzw. 15,90 Meter (einkommend) den Hamburger Hafen anlaufen können.

Da feststeht, dass der JadeWeserPort in Wilhelmshaven das für Hamburg prognostizierte Wachstum nicht kompensieren können wird, wäre jede weitere Verzögerung nicht nur für den Hamburger Hafen, sondern auch für den Logistikstandort Deutsch-

land höchst problematisch.

Die Elbvertiefung kommt der gesamten norddeutschen Region und der Exportwirtschaft in ganz Deutschland zugute. Bereits heute ist der Hamburger Hafen einer der wichtigsten Arbeitgeber für den gesamten Untereelberaum. So waren 2005 in der Metropolregion Hamburg mehr als 156.000 Beschäftigte direkt oder indirekt vom Hafen abhängig. Davon waren etwa 109.100 bzw. 70% dem Containerumschlag zuzuordnen. Ein großer Teil der Arbeitskräfte wohnt und/oder arbeitet in Schleswig-Holstein und zahlt hier seine Steuern. Der Hamburger Hafen ist einer der größten Arbeitgeber für Schleswig-Holstein. Durch die Nähe zu Hamburg profitiert die Wirtschaft Schleswig-Holsteins ungemein, somit liegt ein auch in Zukunft florierender Hamburger Hafen in unmittelbarem Interesse des Landes.

Die angestrebte weitere Fahrrinnenanpassung ist nicht nur nach Auffassung der Landesregierung wirtschafts- und verkehrspolitisch sinnvoll; sie ist zusammen mit der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenweser und dem JadeWeserPort ein Meilenstein zur nachhaltigen Stärkung der maritimen Wirtschaft in Norddeutschland. Diese drei Projekte stehen nach einer gemeinsamen Erklärung der Regierungschefs der Länder Hamburg, Niedersachsen, Bremen und Schleswig-Holstein vom 16. Juni 2004 nicht in Konkurrenz zueinander, sondern bilden Bestandteile einer gemeinsamen Politik.

Voraussetzung der Zustimmung der Landesregierung zur Elbvertiefung ist, dass die Deichsicherheit in keiner Weise beeinträchtigt wird und die Belange des Natur- und Umweltschutzes sorgfältig berücksichtigt werden.

Ob diese Voraussetzungen erfüllt werden, wird im laufenden Verfahren geprüft. Für eventuelle Nachteile zu Lasten des Landes werden im Verhandlungswege Ausgleichsmöglichkeiten gesucht. Zudem speist die Freie und Hansestadt Hamburg den so genannten Schlickfonds, aus dem Maßnahmen zur Bekämpfung der verstärkten Sedimentierung von Häfen und Nebenflüssen finanziert werden.

Parallel zur Elbvertiefung wird von den Trägern des Vorhabens auch ein Strombaukonzept entwickelt. Ziele des Konzepts sind die Minimierung von ausbaubedingten Wasserstandsänderungen, die Minderung ungünstiger morphologischer Trends, die Stabilisierung der Unterhaltungssituation sowie die Sicherung erosionsgefährdeter Böschungen und Uferabschnitte.

In Bezug auf die sich für eine eventuelle Kooperation anbietenden Häfen hätte die geplante Elbvertiefung hauptsächlich Konsequenzen für die Häfen in Brunsbüttel. Dem Elbehafen Brunsbüttel kommt für das Land Schleswig-Holstein eine besondere volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Daher sind Beeinträchtigungen des Hafens, die zu Lasten seiner Wirtschaftlichkeit oder seiner Entwicklungsmöglichkeiten gehen, nicht hinnehmbar. Diese Position hat die Landesregierung auch in ihrer Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren eingenommen.

Der Hafen Brunsbüttel stellt für Schleswig-Holstein - auch in Verbindung mit dem Industrie/Chemie-Standort Brunsbüttel - den einzigen erweiterungsfähigen Hafenstandort mit Tiefwasseranbindung an der Westküste dar. Dort könnten mit geringem Aufwand und in sicherem Abstand zum Fahrwasser zusätzliche Liegeplätze für LNG-/LPG-/Mineralöl- oder Flüssigchemieumschlag errichtet werden. Die Landesregierung

wirkt darauf hin, dass eine solche Hafenerweiterung durch die geplante Unterwasserablagerungsfläche St. Margarethen nicht behindert wird.

Das weitere hat die Landesregierung in ihrer Stellungnahme gefordert, dass durch die Planfeststellung mögliche Planungen zur Erweiterung von Hafenanlagen und Kühlwasserbauwerken nicht negativ beeinflusst werden.

Nach der letzten Elbvertiefung war eine Versandung der Zufahrt zum Elbehafen Brunsbüttel zu verzeichnen. Die Frage, ob hierfür die Elbvertiefung oder eine natürliche Sedimentierung ursächlich war, wurde kontrovers diskutiert. Mit der Zusage der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zur Ausbaggerung eines Warteplatzes für Schiffe im Zufahrtbereich des Elbehafens konnte dies Problem einvernehmlich gelöst werden.

Das Land hat als Träger der betroffenen Landeshäfen sowie auch in Wahrnehmung der Interessen des Hafens Brunsbüttel in seiner Stellungnahme den Träger des Verfahrens aufgefordert, den sich aus der Elbvertiefung ergebenden Mehraufwand für den Betrieb und die Unterhaltung zu erstatten oder auszugleichen sowie ein Beweisungsverfahren vorzusehen.

Zurzeit finden zwischen Land und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Verhandlungen statt, inwieweit die Schäden zukünftig ausgeglichen werden können.

10. Auswirkungen des beabsichtigten Baus eines Tiefwasserhafens in Niedersachsen

Im Jahre 2010 soll der sog. JadeWeserPort in Wilhelmshaven als neuer Tiefwasser-Containerhafen in Betrieb genommen werden. Dort sollen jährlich zunächst 2,9 Mio. Standardcontainer (TEU, 20-Fuß-Äquivalen-Einheiten) umgeschlagen werden. Zum Vergleich: In Hamburg wurden 2006 rd. 9 Mio. TEU umgeschlagen, das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen rechnet bis 2010 mit einer Steigerung auf 12,9 Mio. TEU. Die neue Seeverkehrsprognose im Auftrage des Bundesverkehrsministeriums geht von einem Umschlag im Jahre 2025 von 4,6 Mio. TEU in Wilhelmshaven, 12,4 Mio. TEU in Bremerhaven und 27,8 Mio. TEU in Hamburg aus.

Bereits derzeit sind etwa 30 % der in Hamburg umgeschlagenen Container für Zielgebiete in der Ostsee bestimmt. Großenteils werden diese Container per Feeder-schiff durch den Nord-Ostseekanal oder auf dem Weg um Jütland herum in die Ostsee weiter transportiert. Daneben gibt es die sog. Container-Landbrücke per Schiene von Hamburg nach Lübeck, wo dann eine Weiterverschiffung erfolgt. In Anbetracht des voraussichtlich zunehmenden Grades an Containerisierung im Ostseeverkehr ist davon auszugehen, dass auch künftig mindestens ein ähnlicher Anteil von Containern, die aus Übersee kommen, für ein sog. Transshipment in die Ostsee vorgesehen ist. Dies wird voraussichtlich zu weiter wachsenden Ladungsmengen im Nord-Ostseekanal führen. Dabei dürfte die Frage, ob die Überseecontainer ab 2010 in Hamburg umgeschlagen werden oder im neuen JadeWeserPort, keine entscheidende Rolle spielen. Ebenso ist nicht damit zu rechnen, dass sich für die schleswig-holsteinischen Westküstenhäfen, die ja im Bereich des Containerumschlages nur eine sehr geringe Rolle spielen, gravierende Auswirkungen ergeben.

Direkte Auswirkungen auf die Häfen an der SH-Westküste sind zurzeit nicht erkennbar.

11. Bedarfsveränderungen durch die Errichtung von Offshore-Windkraftanlagen

Für den Ausbau und den Betrieb der Offshore-Windenergienutzung werden grundsätzlich unterschiedliche Anforderungen an die Häfen gestellt.

Für die Errichtungsphase werden aufgrund der Abmessungen der Windenergieanlagen seewassertiefe Häfen mit entsprechenden Schwerlast- und Logistikflächen benötigt.

Das Unternehmen Repower Systems hat erklärt, dass die Fertigung von für den Einsatz im Offshore bestimmten 3,3- und 5-MW-Windenergieanlagen langfristig in Rendsburg-Osterrönfeld erfolgen soll. Von dort könnten die Anlagen entweder direkt oder über einen seewassertiefen Hafen zu den Offshore-Windparks verschifft werden. Der entsprechende Ausbau des Standortes wird zurzeit vorbereitet. Als Verschiffungshafen könnte sich zudem Brunsbüttel anbieten.

Für den Betriebszeitraum der Offshore-Windparks werden Häfen benötigt, aus denen Service- und Wartungsleistungen erbracht werden können. Dafür sind voraussichtlich keine seewassertiefen Häfen erforderlich, da lediglich Kleinmaterialien transportiert werden müssen. Hierfür bieten sich standortnahe Häfen an.

Bei einem ggf. erforderlichen Austausch von Großkomponenten werden voraussichtlich die gleichen Häfen wie während der Errichtungsphase genutzt.

Da zurzeit bei den Betreibern der Offshore-Windparks noch keine endgültigen Wartungskonzepte vorliegen, besteht kein Handlungsbedarf für den entsprechenden Ausbau der Häfen.

12. Handlungsziele der Landesregierung.

Das Potenzial zum Ausbau der Kooperation der überwiegend kleineren Westküstenhäfen Schleswig-Holsteins ist derzeit insgesamt begrenzt. Sollten sich sinnvolle Felder für Hafenkooperationen ergeben, wird die Landesregierung diese im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen.

Kooperationen könnten sich u. U. im Bereich der Offshore-Windkraft entwickeln. Hier ist der Hafen Brunsbüttel grundsätzlich geeignet, Offshore-Windkraftanlagen (WKA) oder große Komponenten umzuschlagen. Husum dürfte für Windparks im östlichen Teil der Deutschen Bucht gute Chancen haben, sich als Basishafen für Service und Wartung zu positionieren. Dabei könnten sich Kooperationsfelder beispielsweise mit Brunsbüttel ergeben.

Viel Potenzial sieht die Landesregierung bei einer verstärkten Kooperation zwischen Hamburg und Brunsbüttel. Sie wird Gespräche zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg auch nutzen, auf diese Potenziale zu verweisen, die im beidseitigen Vorteil beider Länder bzw. Hafenstandorte liegen können. Eine evtl. konkrete Absprache oder Vereinbarung über denkbare Verlagerungen insb. von Massengutumschlag nach Brunsbüttel müsste dann von der privaten Hafengesellschaft Brunsbüttel vorgenommen werden.