

Elbvertief. Hbg.



[Niedersachsen entscheidet über Zustimmung Elbvertiefung](#)

[Streit um Elbvertiefung FDP Politiker fordert Ferlemanns Entlassung 18.01.2011](#)

[Angst vor tiefem Strom](#) (unbegründet durch Deicherhöhung)

[Es geht los 17.12.11 Elbvertiefung Stand010112](#)

[Hamburger Bürgerschaft streitet über umstrittene Elbvertiefung 30.12.2011](#)

15.12.2011, 18:14 Uhr | dapd



Die umstrittene Elbvertiefung ist aus Sicht von Wirtschaftssenator Frank Horch ein Vorhaben von nationaler Bedeutung. Davon würde nicht nur Hamburg profitieren, sondern auch die Nachbarländer und ganz

Deutschland, sagte der parteilose Politiker am Donnerstag in einer Aktuellen Stunde der letzten Sitzung der Hamburgischen Bürgerschaft in diesem Jahr. Mit der jüngst erhaltenen Zusage der EU-Kommission sei eine weitere Etappe geschafft.

[Tempolimit Elbe](#)

[Geschwindigkeitsreduzierung Elbe 16.12.2011](#)

[Bagger fahren am Frühjahr 2012 Senator Horch](#)

[Einigkeit Hamburg Schleswig Holstein 13.12.11](#)

[Höchstgeschwindigkeit für Schiffe auf der Elbe Naturschutz 13.12.11](#)

[Immer grössere Schiffe kommen nach Hamburg 12.12.11](#)

[6.12.-9-12. kontroverse Diskussion Elbvertiefung](#)

[Elbvertiefung ohne Alternative laut EU 28.11.2011](#)

[Elbvertiefung in Aussicht Rückschlag für Gegner 23.11.11](#)

[OBM Scholz spricht über Elbvertiefung Hafenausbau Hbg. in China](#)

[Hamburg hat sich den 2.Platz in Europa zurückerobert 17.11.](#)

[Hamburg wächst Immer mehr Containerriesen](#)

[Japan: Partnerland der Eisbeinwoche und wichtiger Handelspartner des Hamburger Hafens](#)

[CO2 Reduktion durch Megacarrier Vorteil Elbvertiefung](#)

[Wachstumstrend Hamburger Hafen steuert 2012 auf Rekordkurs](#)

[Gesamtkosten von rund 385 Millionen Euro](#)

Elbvertiefung durch HHLA-Milliarde nicht gedeckt , war aber schon länger bekannt !

[Horch will Elbvertiefung bis Frühjahr 2012 um 1 Meter auf 14,50 m](#)

<http://www.zukunftelbe.de/>

[10 Argumente Pro Elbvertiefung](#)

<http://www.zukunftelbe.de/service/downloadcenter/index.php>

*u.a auch eine Umweltverträglichkeitsstudie der Bundesanstalt für Gewässerkunde
alle wichtigen Infos als download
Professionelle Seite des WSA Hamburg , die wirklich alle Aspekte beleuchtet und darstellt, wie
wichtig die Elbvertiefung für die Region Hamburg Niedersachsen und Schleswig-Holstein ist.*

78 XXL Schiffe in Hamburg fahren direkt vor meinem Balkon in Glückstadt vorbei Luftlinie 1500 m 2011 Jahr ca. 120 9 Monate

Hamburg und Bremen kooperieren endlich

Kritische Anmerkungen WWF

Behinderung unserer Exporte/Importe

WWF sollte mal nachdenken, wie er Deutschland insgesamt mit solchen Aktionen schadet

Neue Megacarrier aus Korea für E.R.Shipping

Weservertiefung geht voran und wo bleibt die Elbe 2 kritische Artikel

2.Artikel Elbe Bitte Bitte Herr Scholz und Herr Mcallister an einen Tisch , erkennt endlich , dass die Vertiefung der Flüsse Weser Elbe e i n Problem ist für unsere Schifffahrt ist und nicht aus kleinlicher Politikerüberlegung z w e i.Bem.HP Verf.

Immer mehr grosse Containerschiffe über 14.000 Teu nach Hamburg

HHM Chefin fordert Elbvertiefung - Beschleunigung ein

Elbvertiefung EU

Senator Horch Interview klasse

Wirtschaftssenator Horch Elbvertiefung Jade Weser Port

OBM Scholz und H.Ferlemann über Elbvertiefung nach Kassenlage

Nautischer Abend in Berlin mit 160 Gästen aus Wirtschaft und Politik u.a. auch Herr Kahrs

Fondshaus Hamburg legt Marktbericht vor

Neue Auftragswelle für Großcontainerschiffe

Donnerstag, 08. September 2011

Gerade einmal ein gutes Jahr nach der Überwindung der großen Weltschiffahrtskrise bestellen die Reeder wieder unverdrossen neue Schiffe. „Allein im ersten Halbjahr 2011 wurden weltweit 176 neue Containerfrachter mit zusammen gut 1,4 Millionen TEU bestellt“, berichteten Jens Brandis, Geschäftsführer des Fondshauses Hamburg (FHH), und Michael Niefünd, Schifffahrts- und Marktanalyst, gestern in der Hansestadt bei der Vorlage des neuen FHH-Marktreports. Der Schwerpunkt der aktuellen Neubestellungen liegt bei den XXL-Containerschiffen, den Post-Panamax-Schiffen, und zwar mit 130 Einheiten bis Ende Juli.



[Friedrichskooger arbeiten gegen sich selbst mit Protesten gegen die Elbvertiefung](#)

Viele meiner Kollegen vom Kanal wohnen dort und arbeiten mit den Protesten gegen sich selber

Nachdenken !!

[Germanischer Lloyd Grosscontainerschiffe deutlich effektiver](#)

[Scholz besucht McAllister](#)

und bespricht Infrastruktur im Norden

[Elbvertiefung ein Fiasko?](#)

[Die Elbe muss ausgebaut werden II](#) kontroverse Diskussionen sind politisch gewollt Wahltermin Niedersachsen Sept. 2011

[Die Elbe muss ausgebaut werden, schon alleine deshalb um die Arbeitsplätze zu sichern](#)

in Hamburg und Schleswig Holstein, die Elbvertiefung hat auch ökologische Vorteile, siehe Zukunftelbe.

Wer dagegen kämpft schadet unserer ganzen Region, mag er ökologisch, denken wie er möchte.

[Weser wird ausgebaut und wo bleibt unsere Elbe / NOK????](#)

<http://www.zukunftelbe.de/>

[Megafrachter können Hamburg nicht anlaufen](#)

nicht voll beladen

<http://www.maritimes->

[cluster.de/fileadmin/user_upload/MC/PDF/Infomaterial/WTSH_3966_MCN_Handzettel_dt.pdf](http://www.maritimes-cluster.de/fileadmin/user_upload/MC/PDF/Infomaterial/WTSH_3966_MCN_Handzettel_dt.pdf)

[Abwertung der maritimen Wirtschaft in Hamburg durch verzögerte Elbvertiefung??](#)

Umgehung des Kanales Feederverkehr über den neuen Jade Weser Port ???

<http://www.jadeweserport.de/cms/index.php?idcat=152>

[Neueste Info jade Weserport thb](#)

[Grösstes Schiff in Hamburg Juli 2011 COSCO](#)

[Interview Senator Horch Hamburg Elbvertiefung](#)

Juli2011 Beginn Frühling 2012 Je früher desto besser, da kommt auch dann der Ausbau NOK voran..

[Elbvertiefung Scholz macht Zugeständnisse an die EU](#)

Niedersachsen will erst nach der Kommunalwahl zustimmen Konfrontation statt Kooperation Schade

[Weser wird vertieft! toll aber wo bleibt unsere Elbe und der NOK Ausbau?](#)

[Elbe Weser Vertiefung neueste Meldungen Juli 2011](#)

[Carstensen will mit Scholz Zusammenarbeit ausbauen](#)

[Grüenes Hafengeld für Hamburg July 2011](#)

<http://www.zukunftelbe.de/presse/meldungen/index.php>

Hamburg. Der [Hamburger Hafen](#) steht in den nächsten Monaten vor wichtigen Weichenstellungen, die über die Zukunft entscheiden: Trotz günstiger Rahmenbedingungen könnte der größte deutsche Hafen in eine Abwärtsspirale geraten, wenn die Infrastruktur nicht zügig ausgebaut wird. Das ist das Ergebnis einer Studie des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts (HWWI) im Auftrag der Hamburger Sparkasse (Haspa). Die [Vertiefung der Elbe](#) und der Ausbau des Bahn- und Straßennetzes werden für den künftigen Erfolg des Hafens entscheidend sein. Weltwirtschaftlich gesehen hat der Hamburger Hafen nach wie vor die allerbesten Voraussetzungen", sagte HWWI-Direktor Thomas Straubhaar. Der weltweite Warenhandel werde in den kommenden Jahren weiter zunehmen und der Containerverkehr davon besonders profitieren. Besonders stark wachsen Hamburgs wichtigster Handelspartner China und andere Länder im asiatischen Raum. Allein die Wirtschaftsdynamik Asiens, das für 60 Prozent des Hamburger Containeraufkommens steht, sorgt für steigende Umschlagzahlen. „Wenn keine taktischen Fehler gemacht werden, stehen alle

Ampeln auf grün", sagte Straubhaar. Doch es gebe ebenso Risiken. Dazu zähle vor allem der ungebrochene Trend zu immer größeren Schiffen, an den sich der Hafen anpassen müsse. „Die Elbvertiefung ist aus unserer Sicht eine unbedingte Notwendigkeit", sagte Straubhaar. Er Sorge sich, dass Hamburg zu langsam auf die Herausforderungen reagiere. So hat sich durch den Regierungswechsel in Hamburg die Aufstellung des nächsten Hafenentwicklungsplans in Richtung Jahresende verzögert. „Wir müssen Sonderschichten einlegen", forderte Straubhaar. „Wir kommen nicht schnell genug voran, wenn wir es weiter gemächlich angehen." Wichtige Verkehrsprojekte wie die Hafenuferspange ließen schon seit Jahrzehnten auf sich warten. Sie würden immer schwieriger zu realisieren, weil zum einen mit öffentlichem Widerstand zu rechnen und zum anderen die Finanzierung kaum noch zu stemmen sein. Weil der Hamburger Hafen eine wichtige Funktion für ganz Deutschland wahrnehme, sei der Bund ebenso in der Pflicht wie die Stadt. Zusätzlich müsse darüber nachgedacht werden, wie sich privates Kapital für Infrastrukturprojekte mobilisieren ließen. Der Hamburger Hafen ist von der Krise 2009 schwer getroffen worden und hat sich noch immer nicht vollständig erholt. Für die Hamburger Wirtschaft ist der Hafen immer noch sehr wichtig; er steht für rund ein Sechstel der Hamburgischen Wirtschaftsleistung und sichert in der Stadt und der Umgebung direkt und indirekt fast 250 000 Arbeitsplätze. (dpa)



[Hapag Verkauf neue 14.000TEU Schiffe Hansa boomt](#)

[Hamburger Hafen boomt Verzög.Elbausbau birgt Probleme](#)

<http://www.zukunftelbe.de>

[Infrastruktur Elbe](#) 03.06.2011 dpa

**[Hamburgs Hafen läuft die Zeit davon Elbvertiefung Zeitproblem](#) thb
30.05.11**

Containerumschlag steigt um 18,2 Prozent

Überdurchschnittliches Wachstum im Hamburger Hafen

Donnerstag, 19. Mai 2011



Der Containerumschlag hat im ersten Quartal noch nicht wieder das Niveau von 2008 erreicht. Grafik: Hafen Hamburg Marketing

„Bei uns geht der Daumen klar nach oben“, sagte Claudia Roller, Vorstand des Hafen Hamburg Marketing e.V., gestern in Hamburg bei der Vorstellung der Umschlagzahlen für das erste Quartal 2011. Der gesamte Seegüterumschlag erreichte in Hamburg im ersten Quartal 2011 ein Volumen von 31,4 Millionen Tonnen, was einem Zuwachs von 9,8 Prozent entspricht. „Das war so nicht selbstverständlich zu erwarten“, so Roller.

Beim Containerumschlag erreichte der Hamburger Hafen in den ersten drei Monaten dieses Jahres sogar ein im Vergleich zu den vier anderen Großhäfen in der Nordrange überdurchschnittliches Wachstum von 18,2 Prozent auf insgesamt 2,114 Millionen TEU-Einheiten.

Mehr: Im "THB Täglicher Hafenbericht".

"Wachsende Konkurrenz durch Hamburg" Rotterdam fürchtet um Vorsprung

Dienstag, 17. Mai 2011

Die Konkurrenz des Hamburger Hafens liefert einen weiteren Beleg für die Bedeutung der Elbvertiefung: Der Chef des größten europäischen Hafens Rotterdam sieht die Vormachtstellung des niederländischen Standorts von den Wettbewerbern in Hamburg und Antwerpen bedroht.

Nach Ansicht von Hans Smits muss die Regierung massiv in die Infrastruktur und die Zufahrten des Hafens investieren.

Branchen-Konjunkturindikator vorgestellt

Auch Hamburgs Spediteure drängen auf zügige Elbvertiefung

Freitag, 06. Mai 2011

Das die Mega-Carrier ohne die Elbvertiefung Probleme bei ihren Anläufen in Hamburg haben, macht auch den Spediteuren Sorgen. Foto: Domizlaff

Für Hamburgs Spediteure ist die Leistungsfähigkeit der Nordrange-Häfen von großer Bedeutung. Das zeigt der erste Konjunkturindikator des Vereins Hamburger Spediteure e.V. (VHSp), der gestern auf der Jahreshauptversammlung im Hotel Hafen Hamburg vorgelegt wurde. Die immer wieder verzögerte Elbvertiefung macht ihnen aber Sorgen: Falls die geplante Fahrrinnenanpassung der Unterelbe an die Tiefgänge der modernen Großcontainerschiffe nicht in absehbarer Zeit stattfindet, werden die Transportunternehmen die Ladungsströme möglicherweise über andere Häfen als Hamburg lenken, sagen knapp 60 Prozent der befragten Betriebe.

Mehr: Im "THB Täglicher Hafenbericht".

« [zurück zur Übersicht](#) »



CMA CGM Libra (131332 BRZ 363 m x 45,7 x 12,8) und CMA CGM Real (365, x 52 x 12) können nur auf der Hochwasserwelle nach Hamburg und sind so in Ihrer Flexibilität und Rentabilität eingeschränkt. Anmerk. des Hp. Btr.

Frage der Woche

Niedersachsens Ministerpräsident David McAllister

Bedenken gegen Elbvertiefung



Dienstag, 29. März 2011

Niedersachsens Ministerpräsident David McAllister. Foto: CDU Niedersachsen

Niedersachsens Ministerpräsident David McAllister hat sich erneut kritisch zur geplanten Vertiefung des Elbefahrwassers geäußert.

Es gebe „viele qualifizierte und hochwertige Einwendungen“, sagte er bei einer Gastrede anlässlich des Schifffahrtssessens des Nautischen Vereins zu Emden am vergangenen Freitag. Ees blieben aber auch noch eine Menge offener Punkte. Zu einer Vertiefung der Weser sagte der Regierungschef, dass er diese befürworte.

Mehr: Im "THB Täglicher Hafenbericht".

Anmerk. des HP Btr.:Krieg der Sterne (Parteien SPD CDU) irre. Wobei die Elbvertiefung für den deutschen Aussenhandel weit wichtiger wäre. Engstirnigkeit hoch 3. Nicht nachvollziehbar.

Kann Hamburgs neuer Wirtschaftssenator Frank Horch die geplante Elbvertiefung entscheidend vorantreiben?

Frage der Woche

ja : 52.9%

nein : 47.1%

keine Meinung : 0%

Intelligentes Sparen" - So will Scholz regieren

Hamburg

Am Tag nach seiner Wahl blieb Hamburgs neuer Bürgermeister sparsam mit Ankündigungen. So gab Olaf Scholz (SPD) auch gestern keine neuen Senatorenamen preis. In Interviews versprach der 52-Jährige immerhin: „Ich will halten, was ich vor der Wahl versprochen habe.“ Trifft das zu, dann ist die inhaltliche Marschrouten glasklar. Da die absolut regierende SPD keine Kompromisse mit einem Koalitionspartner eingehen muss, müsste demnach der Blick ins Wahlprogramm zeigen, was auf Hamburg in den kommenden vier Scholz-Jahren zukommt.

Auf 50 Seiten hatte die SPD ihre Vorstellungen zusammengefasst - und selbstbewusst mit „Regierungsprogramm“ überschrieben. Der Schwerpunkt liegt eindeutig auf Finanzen und Wirtschaft. „Wir streben nicht in erster Linie nach dem Wünschenswerten, sondern wir wollen das Machbare schaffen“, heißt es mahnend in der Präambel. Deshalb verweigert Scholz unter anderem die Wiedereinführung der Straßenbahn.

Die Vorwahl-SPD hat einen ausgeglichenen Stadthaushalt bis 2019 versprochen. Gelingen soll das durch „intelligentes Sparen“. Scholz will dem Clinton-Prinzip „Pay as you go“ folgen: Mehrausgaben im Haushalt sind nur dann erlaubt, wenn im selben Gesetz steht, wo das Geld herkommt. So soll der Anstieg der Betriebsausgaben bei einem Prozent pro Jahr gedeckelt werden. Ein äußerst ehrgeiziges Ziel, da der große Ausgabenblock fürs Personal erfahrungsgemäß deutlich stärker wächst. Wo die SPD die nötigen Kürzungen an anderer Stelle vornehmen will, hat sie bislang nur andeutungsweise erklärt.

Einzelne Bereiche nehmen die Sozialdemokraten vom Rotstift ganz aus. In „Hafen, Straßen und Grünanlagen, Schulen und Hochschulen“ solle investiert werden, heißt es. Dabei steht der Hafen bewusst an erster Stelle. Allen voran will der rote Senat die Elbvertiefung durchsetzen.

Scholz setzt mit der Nominierung von Ex-Handelskammer-Präsident Frank Horch (parteilos) zum Fachsenator einen deutlichen Akzent auf die Wirtschaft. Hamburg könne „Hauptstadt des E-Commerce“ werden, so die Ankündigung. Auch Erneuerbare Energien und die Gesundheitswirtschaft werden im Programm ausdrücklich als Zukunftsfelder benannt. Versprochen wird auch ein „Bündnis für den Mittelstand“.

Die Sozialdemokraten haben auch versprochen, die Zahl neuer Wohnungen auf 6000 pro Jahr zu verdoppeln. Im Wort ist Scholz schließlich auch bei der Abschaffung von Gebühren: sowohl für den fünfständigen Kitabesuch sowie fürs Studieren.

sh:z/Flensburger Tageblatt/Text: Markus Lorenz vom 09.03.2011



Dienstag, 18. Januar 2011

„Die Weservertiefung interessiert mich überhaupt nicht, bei aller Liebe.“

Das sagte Hamburgs Bürgermeister Christoph Ahlhaus (CDU) am Sonntag beim Neujahrsempfang des Wirtschaftsrats seiner Partei zu Gesprächen zum Thema Elbvertiefung in Berlin. Dort habe er zunächst gehört, es gebe ja auch noch andere Projekte.

Dagegen betrachtet Ahlhaus die Vertiefung der Elbe als ein Projekt von nationaler Bedeutung. Er wolle als Bürgermeister weiter daran arbeiten dass die Elbe vertieft wird, versprach Ahlhaus. Die nationale Bedeutung dieses Projekts sei jetzt endlich auch in Berlin erkannt worden. „Das ist eine zutiefst nationale Aufgabe und nicht nur eine Aufgabe der Stadt Hamburg“, betonte der Politiker.

Zugleich warnte er die Wähler davor, zu glauben, Hamburgs SPD sei zu einer wirtschaftsfreundlichen Partei geworden, nur weil Olaf Scholz den jetzt zurückgetretenen Handelskammer-Präsidenten Frank Horch als möglichen Wirtschaftssenator gewonnen habe. Er selbst habe Horch im Sommer auch gefragt, ob er Wirtschaftssenator werden wolle, sagte der Bürgermeister. „Da haben mir die Grünen klar gesagt, wenn der Wirtschaftssenator wird, ist die Koalition beendet.“ Ahlhaus will mit der Verbindung von Umwelt- und Wirtschaftspolitik das Ruder für die Bürgerschaftswahl am 20. Februar noch herumreißen.



Trotz Kritik an Elbtiefe und Hafengeldern thb

CSCL bekennt sich zu Hamburg

Montag, 28. Februar 2011

Für die chinesische Reederei CSCL bleibt Hamburg der wichtigste Hafen Europas - wenn auch eine rasche Elbvertiefung und Anpassungen bei Hafengeldern angemahnt werden.

Mit der von der südkoreanischen Samsung-Werft abgelieferten „CSCL Star“ ist China Shipping in den 14.000-TEU Markt eingestiegen. Ende vergangener Woche kam der Mega-Boxer im Rahmen seiner Jungferntour zum Eurogate-Terminal nach Hamburg. „Hamburg ist nach wie vor der wichtigste Standort für uns in Europa. Allerdings ist für effektive Anläufe die Fahrrinnenpassung der Elbe nötig“, forderte Niels Harnack, Geschäftsführer des Hamburger Reedereibüros, am Freitag. Als weiteren Kritikpunkt nannten die Delegierten von China Shipping während des Besuchs auf der „CSCL Star“ die Anlaufkosten des Hafens.



Anm.: HP Btr.: Hoffentlich kommt Herr Ramsauer auch bald auf die Idee, dass der Ausbau des NOK auch von nationaler Bedeutung ist und revidiert seine falschen Entscheidungen von Ende 2010.

Bund macht Druck

Ausbau der Elbe noch 2011?

11. Januar 2011 | Von Kerstine Appunn SHZ Norddeutsche Rundschau

Die Elbvertiefung soll schnellstmöglich Wirklichkeit werden - das hat Bundes- Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) deutlich gemacht. Der Ausbau sei "nationaler Bedeutung".

Diese Containerschiffe und noch größere sollen auch in Zukunft in Hamburg anlegen können - deshalb ist die Elbvertiefung notwendig. Das fordern zumindest der Hafen und die Stadt Hamburg. Foto: dpa

Bei einem Gespräch mit Hamburgs Bürgermeister Christoph Ahlhaus (CDU) und Wirtschaftssenator Ian Karan (parteilos) sagte er: "Ich rechne damit, dass das Planfeststellungsverfahren zeitig abgeschlossen wird und zum Ende dieses Jahres mit den Ausbauarbeiten begonnen werden kann, sofern das erforderliche Baurecht vorliegt." Ahlhaus begrüßte, dass der Bundesminister die Elbvertiefung als "Aufgabe von nationaler Bedeutung" ansehe.

Optimistische Töne in einem Verfahren, das sich seit beinahe zehn Jahren hinzieht und das momentan zudem mit einer Entscheidung der Europäischen Kommission steht und fällt. Im laufenden Planfeststellungsverfahren war eine sogenannte Abweichungsprüfung erforderlich geworden, da erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiete im europäischen Naturschutzraum entlang der Elbe nicht auszuschließen waren.

90 Prozent der Schiffe könnten den Hafen auch ohne Vertiefung anlaufen

Im Dezember legten daher die Planer der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Kiel der EU-Kommission einen nachgebesserten Entwurf vor. "Durch die Erfordernisse des EU-Naturschutzes hat es Verbesserungen im Planfeststellungsentwurf gegeben", kommentierte der Vorsitzende des Naturschutzbund (Nabu) Hamburg, Alexander Porschke. Andererseits hätte etwa die nun als Ausgleichsgebiet vorgesehene Flachwasserzone Kreetsand ohnehin im Rahmen des Tideelbekonzeptes eingerichtet werden sollen und sei deshalb als Ausgleich für künftige Baggerarbeiten am Flussbett nur eine Luftbuchung.



Ab hier Archiv 2010 abwärts



Schönes Video Elbe Hamburg Weihnachten 2010 Elbe voller Eis

[Zukunft Elbe](#)

Donnerstag, 06. Januar 2011 THB

Die kritische Haltung des Umweltverbandes BUND zur Weservertiefung hat den FDP-Bundestagsabgeordneten Torsten Staffeldt zu einer Stellungnahme veranlasst.

„Wirtschafts- und Umweltaspekte sprechen eindeutig für eine Vertiefung der Weser“, so Staffeldt. Der BUND liege falsch, wenn er glaube, der in Bau befindliche Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven beweise, dass die Weservertiefung nicht notwendig sei.

Über der Elbe schweben Faulgase“

Mittwoch, 05. Januar 2011

Der Landeschef der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, Wolfgang Rose, hat zu den Äußerungen von Hamburgs Bürgermeister Christoph Ahlhaus (CDU) zum Engagement der Bundesregierung in Bezug auf die geplante Elbvertiefung Stellung bezogen.

„Es kommt selten vor, dass ein CDU-Bürgermeister eine CDU-Bundeskanzlerin öffentlich kritisiert“, sagte Rose gestern in Hamburg. Die Union regiere in der Hansestadt seit mehr als neun Jahren, trotzdem habe sie es nicht geschafft, die fristgerechte und wirtschaftlich notwendige Elbvertiefung hinzubekommen. „Über der Elbe schweben schwarze Faulgase, während sich Hamburgs Konkurrenten unter den europäischen Hafenstädten die Hände reiben. Die Beust-und-Ahlhaus-CDU war offensichtlich nicht in der Lage, ihre Berliner Parteifreunde zu beeindrucken. Jetzt, wo eine Wahniederlage droht, ruft Ahlhaus: Haltet den Dieb. Das irritiert nicht nur Hafentarbeiter und Hafenbetriebe“, so der ver.di-Landeschef.

Die Anti-Hafen-Allianz sei offensichtlich, so Rose weiter. „Die niedersächsische Landesregierung will nicht vor den Kommunalwahlen im

September 2011 über den Elbausbau entscheiden. Die Bundesregierung hat Hamburgs Hafen nicht wirklich auf der Rechnung. Der Senat trödelt. Christdemokraten im Regierungsrang führen vor, dass sie im Alltag der maritimen Wirtschaft nicht regierungsfähig sind."

Die Folgen der Weltfinanzkrise seien längst noch nicht bewältigt, meint Rose. Deshalb könne man sich Zeitverluste beim Hafenausbau überhaupt nicht leisten, Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätze litten darunter. Hamburgs Hafenwirtschaft vertrage keine weitere Verschleppung, sie brauche eine Beschleunigung der Planungs- und Bauarbeiten. Der neue Senat werde die schwierige Aufgabe schultern müssen, schnell einen nationalen Kraftakt zur Beschleunigung der Elbvertiefung auf den Weg zu bringen.

Die Elbvertiefung könnte sich deutlich verzögern. Beunruhigt Sie das?

Behrendt: (HAPAGCHEF)Die Elbvertiefung droht zu einer unendlichen Geschichte zu werden. Die Reedereien, die Hamburg mit Großschiffen anlaufen, fühlen sich da mittlerweile schon ein bisschen verschaukelt. Der Hafen ist das wirtschaftliche Herz der Hansestadt Hamburg. Er muss für große Schiffe erreichbar sein. Das muss jeder wissen, der mit der Elbvertiefung zu tun hat. Meine Sorge ist, dass unsere internationalen Partner in der Schifffahrt irgendwann die Geduld verlieren und für ihre Ladungsströme Alternativen suchen könnten. H A 27.12.2010

Hamburg droht Bedeutungsverlust

Samstag, 18. Dezember 2010 quelle thb

Der Ostsee-Verkehr steht vor großen, auch für Hamburg folgenreichen Veränderungen: Viele Reeder erwarten eine Zunahme der direkten Containerliniendienste aus Übersee unter Umgehung eines Hafenanlaufs in der Elbmetropole.

Der Umschlagplatz der Hansestadt droht dadurch seinen Status als die Haupt-Transshipmentdrehscheibe (Hub) für den Ostseeverkehr zu verlieren. So sehen es zumindest fast alle der in der Region tätigen Reedereien, wie eine aktuelle Studie der UniCredit ergab. 92 Prozent von ihnen erwarten einen zumindest teilweisen Bedeutungsverlust Hamburgs für die Bedienung der Ostseemärkte. Das Bankhaus hat im „5. Maritimen Trendbarometer 2010“ rund 90 Prozent der Ostsee-Reeder befragt.

Demnach meinen 58 Prozent der Unternehmen, dass es künftig mehr direkte Container-Linienverbindungen aus Übersee direkt - also ohne Umladungen auf Feederschiffe, Bahnen oder Lkw - in die Ostsee geben wird. Dabei geht die Hälfte der Befragten davon aus, dass sich diese Verkehre auch langfristig

etablieren werden. Seit geraumer Zeit bedient etwa die Maersk Line bereits eine solche wöchentliche Linie aus Fernost. Eine knappe Mehrheit der befragten Reeder hält es für durchaus wahrscheinlich, dass weitere Reeder folgen. Dem Vernehmen nach dürften in diesem Fall in erster Linie Frachter mit Kapazitäten für 4000 bis 6000 TEU eingesetzt werden.

Das gesamte Ladungsaufkommen im Ostseeraum wird aller Voraussicht kurzfristig weiter steigen. Profitieren wird davon wohl vor allem die Containerschiffahrt, da es nach Meinung der Reederschaft in den nächsten Jahren zu einer Ladungsmengenverschiebung kommen wird.

So meinen 67 Prozent der Reeder, dass es einen überdurchschnittlichen Anstieg im Containerverkehr geben wird. Dagegen werden im RoRo- sowie im RoPax-Verkehr sinkende Ladungsmengen und Passagen erwartet. Das könnte sich nicht zuletzt auf den Bestand einiger Fährverbindungen auswirken. Vor allem die Linien von Deutschland ins Baltikum, von Russland nach Finnland sowie von Polen nach Schweden dürften nach Meinung der Reeder den verstärkt betriebenen Containerdiensten zum Opfer fallen. Die Routen Schweden-Baltikum, Deutschland-Finnland, Deutschland-Schweden, Russland-Deutschland und Finnland-Schweden seien wahrscheinlich weniger betroffen, hieß es. Das Ladungsaufkommen bei den Bulk-Verkehren wird sich nach Einschätzung der Reeder leicht positiv entwickeln.

Aber nicht nur Reeder, sondern auch Hafenunternehmen sehen die Gefahr für den Standort Hamburg. Schon vor einigen Wochen hatte Gunther Bonz, Generalbevollmächtigter des Terminalbetreibers Eurogate, die Befürchtung geäußert, dass zukünftig einige Reedereien Hamburg seltener ansteuern. Mehrere Faktoren wie die Schiffsgrößenentwicklung und die Abmessungen des Nord-Ostsee-Kanals würden dazu beitragen, dass ein Hamburg-Anlauf zunehmend unrentabler werde (THB, 10. November).

Die Hälfte der nun von UniCredit befragten Reeder ist von der Entwicklung eines oder mehrerer Hubhäfen im Ostseeraum für chinesische Importgüter überzeugt. Es bleibt derzeit aber noch das Problem, dass in vielen Ostseehäfen die Infra- und Suprastruktur sowie die Hinterlandanbindung noch nicht ausreichend entwickelt ist. Daher werden am ehesten Gdansk in Polen und St. Petersburg in Russland zugetraut, die Rolle einer Drehscheibe für Ladung aus China zu übernehmen. Riga (Lettland) und Tallin (Estland) kommen hierfür, nach Einschätzung der befragten Reeder, gar nicht beziehungsweise weniger in Frage.

Ein weiterer Punkt, der den in der Ostsee tätigen Schifffahrtsunternehmen große Sorgen bereitet, ist die neue Schwefelrichtlinie der International Maritime Organisation (IMO). Demnach soll der zulässige Höchstwert des Schwefelgehalts im Treibstoff bis 2015 auf 0,1 Prozent sinken. Die befragten

Reeder gehen einheitlich davon aus, dass sich dadurch die Kosten für den Seetransport um bis zu 50 Prozent erhöhen werden.

Trotz der neuen, strengeren Vorgaben kann sich keiner der befragten Reeder derzeit eine Umstellung der Schiffsantriebe auf das vielfach als Alternative diskutierte Flüssig-Erdgas (LNG) vorstellen. Lediglich acht Prozent denken über alternative technische Lösungen nach. 84 Prozent hingegen wollen den neuen schwefelarmen Schiffstreibstoff bunkern. Im Ergebnis würden sich allerdings die Betriebskosten der Reedereien erheblich erhöhen und damit zwangsläufig zu einer Weitergabe an die Verloader führen.

« [zurück zur Übersicht](#)

Hamburg. Die EU-Kommission will ihre Stellungnahme zur geplanten Elbvertiefung jetzt möglichst zügig bearbeiten. Das sicherte der EU-Kommissionsvizepräsident Antonio Tajani nach Darstellung der Senatspressestelle Hamburgs Bürgermeister Christoph Ahlhaus (CDU) zu. Ahlhaus, Wirtschaftsstaatsrat Peter Wenzel (CDU) und Handelskammer-Präses Frank Horch trafen Tajani am Freitag zu einem Informationsgespräch in Hamburg. Die Planungsunterlagen zur Genehmigung der Elbvertiefung sollen in den nächsten Tagen der EU-Kommission zur Stellungnahme vorgelegt werden. Die Einschätzung der EU gilt als wesentliche Voraussetzung, damit anschließend auch die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein ihr Einvernehmen erteilen können. Hamburg drängt auf Eile, weil aus Sicht der Hafenwirtschaft die Vertiefung möglichst Ende 2011 beginnen soll.(at)

Absurdistan liegt in der norddeutschen Tiefebene. Genauer: am Unterlauf der Elbe. Allen Ernstes steht Niedersachsens Ministerpräsident McAllister bei einem Strukturprojekt von nationaler Bedeutung auf der Bremse, weil er eine Schlappe seiner CDU bei den Wahlen zu Gemeinde- und Kreistagen verhindern will. Ein Ja aus Hannover zur Elbvertiefung wird es vor der Kommunalwahl im September 2011 wohl nicht geben. Wenn überhaupt.

Wir erleben ein entsetzliches Beispiel dafür, wie verbissen, kurzichtig, ja dreist hierzulande auch im zweiten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts noch Kirchturmpolitik betrieben wird. Gewiss, die Sicherheit der niedersächsischen Deiche ist ein gewichtiges Argument. Doch haben die Planer inzwischen nachgewiesen, dass diese trotz Vertiefung nicht in Gefahr sind. Den jungen, ehrgeizigen Landesvater McAllister interessiert das offensichtlich nicht. Mit seiner Verzögerungstaktik nimmt er sehenden Auges in Kauf, die Lebensader der Metropolregion abzuwürgen. Seine Blockade gilt der wichtigsten Infrastrukturmaßnahme für Hamburgs Hafen, der wiederum die entscheidende Drehscheibe für die deutsche Import- und Exportwirtschaft darstellt. McAllister

weiß zudem genau, dass eben dieser Hafen nicht nur in Hamburg, sondern auch in den Nachbarländern zehntausende Jobs sichert. Was also reitet den sturen Niedersachsen?

Es muss wohl der pure Eigennutz sein. Denn während Hamburg seit einer gefühlten Ewigkeit auf grünes Licht für die Elbvertiefung wartet, gehen in Wilhelmshaven die Bauarbeiter in den Endspurt. Im neuen Tiefwasserhafen am Jadebusen werden ab 2012 wohl jene Megafrachter festmachen, die es nicht bis Hamburg schaffen. Für sie ist die Elbe zu flach. Quelle NDR SHZ 7.12.10

[Zukunft Elbe](#)

15.11.2010

[Bahn-Chef Grube fordert mehr Engagement für Elbvertiefung](#)

Der Chef der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube, fordert die Hamburger Politik dazu auf, sich noch intensiver für die Elbvertiefung einzusetzen.

Immer öfter erlebe er, dass Containerzüge nicht mehr Hamburg, sondern Konkurrenzhäfen wie Rotterdam und Antwerpen ansteuern würden. "Das erfüllt mich mit Sorge. Kämpfen Sie für Ihre Infrastruktur", sagte der gebürtige Moorburger beim traditionellen Herrenabend des Wirtschaftsvereins Süderelbe

Cosco droht Hamburg

Auch bei der bereits mehrfach verschobenen Vertiefung und Verbreiterung der Elbe will Cosco angesichts wachsender Schiffsgrößen Taten sehen: "Wenn die Elbe nicht tief genug ist, bringen wir unsere Fracht in Häfen Ihrer Nachbarländer", sagte Wei. HA 27.12.2010

China baut seine Außenhandelswirtschaft massiv aus. Dazu gehört auch die Beteiligung an Infrastrukturprojekten in allen wichtigen Wirtschaftsregionen. So ist Cosco etwa an Hafenterminals in Rotterdam und Antwerpen beteiligt. Den griechischen Hafen Piräus nutzt der chinesische Logistikkonzern als Zentrum für seine Zubringerverkehre nach Süd- und Osteuropa.

[+++ Der chinesische Vorstoß +++](#)

Von den insgesamt rund sieben Millionen Containereinheiten (TEU), die im Hamburger Hafen 2009 umgeschlagen wurden, entfiel rund ein Drittel auf den Außenhandel mit China. Dieses Verhältnis dürfte in diesem Jahr weiter gestiegen sein, weil China die Weltwirtschaftskrise am schnellsten überstanden hat. Allein Cosco transportiert in diesem Jahr nach Einschätzung von Hafenexperten rund 250 000 TEU von und nach Hamburg. Hamburgs Wirtschaft drängt den Senat, dem Wunsch der Chinesen nach einer Hafenbeteiligung zu entsprechen. "Wir müssen die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens stärken", sagte Nikolaus Schües, Eigner der Reederei F. Laeisz und Leiter der Konferenz in der Handelskammer. "Wir haben Herrn Wei gebeten, bei dem Thema im Gespräch mit Bürgermeister Ahlhaus Druck zu machen." Und dort wurde Wei zumindest eine Beteiligung an einem Terminal in Aussicht gestellt. Zudem sprach man über die Ansiedlung einer chinesischen Großbank zur Schiffsfinanzierung an der Alster.

Die nächste Möglichkeit, Cosco an einem neuen Terminal zu beteiligen, wäre der geplante Central Terminal Steinwerder (CTS), der voraussichtlich in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts gebaut werden soll. Den Betrieb der Anlage muss Hamburg gemäß europäischem Recht allerdings ausschreiben.

Die HHLA und Eurogate, die die bislang vier großen Containerterminals in Hamburg betreiben, wollen keinen zusätzlichen Investor an ihrem Geschäft beteiligen. Hans-Jörg Schmidt-Trenz, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer, hält dies für falsch: "Wir können China schlecht die Abschottung seiner Märkte vorwerfen und im Hafen selbst Protektionismus betreiben."

Da liegt es für einen Hafen wie Hamburg nahe, sich als Standort für Firmen der Branche anzubieten. Die Ansiedlung in der Nähe der Liegeplätze der Überseefrachter macht es für die Firmen besonders einfach, ihren Transport effizient zu organisieren. Für den Hafen kann sich dadurch ein neuer Umschlag entwickeln. Für beide Seiten ergibt sich so eine vortreffliche Situation. Mit ihrem Vorstoß ist die Hamburg Port Authority (HPA) damit auf dem richtigen Weg.

Chancen, Zukunftstechnologien an den Hafen zu binden, bestehen aber nur, wenn auch die aktuellen Hausaufgaben bewältigt werden. Potenzielle Interessenten aus der Industrie werden sich nur für Hamburg entscheiden, wenn der Hafen für sie stets gut erreichbar ist. Bisher steht die entscheidende Nachricht für den Beginn der Elbvertiefung aber aus. Das macht die Werbeanstrengungen für die HPA nicht leichter.

Klar ist: Lassen sich mit dem Argument eines ausgebauten Hafens Zukunftstechnologien anlocken, profitiert nicht nur die Stadt mit ihren Terminals, sondern auch die Regionen im Norden. Das schließt die Menschen in Schleswig-Holstein und in Niedersachsen ein. Es wäre nicht schlecht, wenn diese Erkenntnis die politische Entscheidung für den Ausbau der Elbe beschleunigen würde.

[Zukunft Elbe](#)

Endlich mal was Positives

Samstag, 11. Dezember 2010 thb 11.12.2010

Hamburg wird in der nächsten Woche das Verfahren zur Genehmigung der Elbvertiefung bei der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission in die Wege leiten.

Das erklärte Hamburgs Bürgermeister Christoph Ahlhaus (CDU) am Freitag nach einem Arbeitsgespräch mit EU-Kommissionsvizepräsident Antonio Tajani. Ahlhaus sprach in diesem Zusammenhang vom wichtigsten Thema für die Zukunftsfähigkeit der Hamburger Wirtschaft. Der EU-Kommissionsvizepräsident erkannte die Bedeutung des Projektes für die Hamburger Wirtschaft an. Er bot an, sich für einen schnellen und erfolgreichen Abschluss des Verfahrens einzusetzen und seinen Amtskollegen Janez Potočnik entsprechend zu informieren.

Zugleich sprach sich der Bürgermeister für eine stärkere öffentliche Unterstützung der gesamten Schiffbau-Branche aus. Die Weltwirtschaftskrise habe auch die Werften in Hamburg getroffen. Tajani teilte diese Einschätzung. Er hob hervor, dass angesichts der Konjunkturlage und der hohen Schiffbau-Subventionen in vielen Ländern der Welt auch das europäische Wettbewerbsrecht eine Unterstützung des heimischen Schiffbaus durch Bundes- und Länderregierungen zulassen sollte. Diese käme auch Hamburger Unternehmen des Sektors zu Gute.

Zur Elbvertiefung hat sich kürzlich auch der Industrieverband Hamburg (IVH) geäußert. Es wäre für den Wirtschaftsstandort Hamburg und für ganz Deutschland verheerend, sollte die Fahrrinnenanpassung später als geplant kommen, so IVH-Chef IVH Hans-Theodor Kutsch. „Dann droht die Abwanderung großer Reedereien und in Folge der Verlust zahlreicher

Arbeitsplätze. Deshalb fordere ich eine parteiübergreifende Allianz zur Beschleunigung der Elbvertiefung."

Niedersachsen stellt sich quer - Neumann: „Offenbar war Bürgermeister Ahlhaus einmal mehr nicht über das informiert, was um ihn herum so passiert."

Besorgt hat die SPD-Bürgerschaftsfraktion auf die offensichtlichen Verzögerungen bei der Elbvertiefung reagiert. „Wir wissen, welche Bedeutung der Hamburger Hafen für den Wirtschaftsstandort Hamburg und die Jobs in der gesamten Metropolregion hat", sagte Fraktionsvize Ingo Egloff. Die SPD sorge sich um die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens. SPD-Fraktionschef Michael Neumann übte gleichzeitig heftige Kritik an der Hamburger CDU. "Seit 2001 redet der CDU-Senat von der Elbvertiefung. Getan hat sich nichts. Jetzt rächt sich, dass sich Bürgermeister von Beust den Hafen jahrelang ignoriert hat. Und es rächt sich, dass sich daran seit dem Wechsel im Bürgermeisteramt nichts geändert hat", sagte Neumann.

Staatssekretär droht Hamburg

Die Hansestadt sei bei der Elbvertiefung auf "gedeihliche Zusammenarbeit" angewiesen

Die Hansestadt sei bei der Elbvertiefung auf "gedeihliche Zusammenarbeit" angewiesen Scharf hat jetzt der aus Cuxhaven stammende Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, Kritik aus Hamburg zurückgewiesen. Wie berichtet Hamburg löst Streit über Elbvertiefung aus.

Wirtschaftsbehörde wirft Niedersachsen vor, das Verfahren politisch zu verschleppen

Die offene Kritik der Hansestadt sorgt in Berlin und in Hannover für massive Verärgerung über die geplante Elbvertiefung ist ein offener politischer Konflikt entbrannt. Die Hamburger Wirtschaftsbehörde hat sich mit dem Land Niedersachsen und dem Bund gleichzeitig angelegt. Die Behörde wirft der niedersächsischen Landesregierung indirekt vor, sie würde ihr Einvernehmen zu dem 390 Millionen Euro teuren Projekt allein aus politischen Gründen verweigern.

Die Wirtschaftsbehörde beruft sich auf ein Telefonat zwischen dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesverkehrsministerium E. Ferleman und dem Hamburger Wirtschaftsstaatsrat Peter Wenzel (beide CDU) im

November. Darin habe Ferlemann deutlich gemacht, dass er ein Einvernehmen Niedersachsens vor der Kommunalwahl aus politischen Gründen für unrealistisch halte. Die Kommunalwahl in Niedersachsen findet im September 2011 statt. Im gleichen Jahr sollen die Baggerarbeiten nach den Vorstellungen Hamburgs beginnen.

Wirtschaftssenator Ian Karan (parteilos) zeigte sich am Montag verärgert: "Sollte allein aus wahlkampfaktischen Gründen ein Projekt dieser Bedeutung vermeidbar verzögert werden, hätte dies auch Folgen für Niedersachsen - wenn man nämlich bedenkt, welche arbeitsmarktpolitische- und auch sonst wirtschaftliche Bedeutung die Fahrrinnenanpassung der Elbe auch für Niedersachsen hat", sagte der Senator. Mit Blick auf Hamburgs Bürgermeister Christoph Ahlhaus, der die Elbvertiefung inzwischen zur Chefsache erklärt hat, legte Karan nach. Dem NDR sagte er: "Ich glaube, Ahlhaus wird sehr enttäuscht sein."

Staatssekretär Ferleman wies die Vorwürfe umgehend zurück. Staatsrat Wenzel habe das Gespräch offenbar falsch interpretiert, sagte Ferlemann der "Welt". Er sei "stinksauer" auf den Hamburger Senat, der ein rechtliches Verfahren zu torpedieren versuche. "Es ist ja nicht das erste Mal", sagte Ferlemann.

Hamburg habe angefragt, ob es möglich sei, die Zustimmung Niedersachsens zur Fahrrinnenanpassung zu bekommen, obgleich die Stellungnahme der EU aus Brüssel noch nicht vorliegt. "Ich habe ihnen gesagt, dass ein Kabinettsbeschluss zur Elbvertiefung aus rechtlichen Gründen nicht ohne die Stellungnahme der EU möglich ist", sagte Ferleman. Das habe mit den Kommunalwahlen gar nichts zu tun. "Die Hamburger wollen Zeit gewinnen und vergessen dabei, dass es sich um ein rechtsstaatliches Verfahren handelt, auf das die Bürger ein Anrecht haben." Das Vorgehen Hamburg sei dem weiteren Verfahren abträglich, fügte der Staatssekretär erzürnt hinzu: "Die sind doch auf ein gedeihliches Miteinander mit dem Bund angewiesen."

In Hannover sorgte Hamburgs Vorgehen für Kopfschütteln. "Aus einem vertraulichen Telefonat einen Vermerk zu fertigen und diesen dann an die Presse zu spielen, ist Wikileaks mit Vorsatz", hieß es aus Regierungskreisen. Ministerpräsident David McAllister (CDU) wollte Hamburgs Vorwurf nicht kommentieren, wonach seine Regierung die Elbvertiefung verschleppen soll. Er sagte der "Welt" lediglich: "Eine förmliche Erteilung des Einvernehmens durch Niedersachsen kommt erst in Betracht, wenn auch der endgültige Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses vorliegt." Bürgermeister Ahlhaus wollte sich zu den Vorgängen nicht äußern.

Ministerpräsident David McAllister (CDU) wollte Hamburgs Vorwurf nicht kommentieren, wonach seine Regierung die Elbvertiefung verschleppen soll. Er sagte der "Welt" lediglich: "Eine förmliche Erteilung des Einvernehmens

durch Niedersachsen kommt erst in Betracht, wenn auch der endgültige Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses vorliegt." Bürgermeister Ahlhaus wollte sich zu den Vorgängen nicht äußern.

Mittwoch, 08. Dezember 2010

Niedersachsens Ministerpräsident David McAllister (CDU) hat bestritten, dass die Kommunalwahlen im September 2011 für eine Entscheidung zur Elbvertiefung eine Rolle spielen.

Die Prüfung des Landes erfolge auf der Basis konkreter Fakten, „unabhängig von der Frage, wann, wo und wie Wahltermine stattfinden“, erklärte der Regierungschef in Hannover. Hintergrund sind Berichte, nach denen die Landesregierung der Elbvertiefung vorerst nicht zustimmen wolle, weil die Kommunalwahlen bevorstehen. Der Hamburger Senat ist darüber Mitte November in einer Aktennotiz informiert worden.

McAllister sagte dazu, es handele sich offenkundig um einen Aktenvermerk, „der in Hamburg erstellt wurde“ über ein Telefonat zwischen dem Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), und Vertretern der Hamburger Wirtschaftsbehörde. „Zu den Details kann ich nichts sagen, weil ich nicht beteiligt war.“

Niedersachsen werde über ein „Einvernehmen“ zur Elbvertiefung erst entscheiden können, wenn alle Planfeststellungsunterlagen vollständig vorlägen, so McAllister. „Das ist momentan nicht der Fall. Deshalb kann ich zum näheren Zeitrahmen nichts sagen.“ Die Unterlagen zur Elbvertiefung sollten demnächst der EU-Kommission zugeleitet werden. Sie muss eine Stellungnahme in Sachen Naturschutz abgeben. Die von einer Elbvertiefung betroffenen Deichgebiete in Otterndorf gehören zum Wahlkreis McAllisters. Der SPD-Landeschef und Vizefraktionschef im Landtag, Olaf Lies, sagte: „Es wäre ein politisch falsches Spiel, wenn McAllister vor der Kommunalwahl die Elbvertiefung ablehnen würde, ihr danach aber zustimmt.“ Die Sozialdemokraten in Niedersachsen lehnen die Pläne ab, die Fahrrinne der Elbe für größere Containerschiffe zu vertiefen.

Hamburgs ver.di-Landeschef Wolfgang Rose kritisierte gestern: „Die Christdemokraten mit Regierungstitel führen gerade vor, dass sie im Alltag der maritimen Wirtschaft nicht regierungsfähig sind. Die Blockadepolitik Niedersachsens fügt Hamburgs Hafen schweren Schaden zu.“ Eine ökonomisch und ökologisch ausgeglichene Lösung zur Elbvertiefung sei sinnvoll und machbar. Es sei besorgniserregend, dass allein die größte chinesische Reederei in diesem Jahr nur noch 20 Prozent ihrer Ladung in Hamburg löscht und 80 Prozent in Rotterdam. 2009 kam noch 60 Prozent der Ladung in Hamburg an, 40 Prozent in Rotterdam

Blockiert Niedersachsen die Elbvertiefung?

Dienstag, 07. Dezember 2010

Die niedersächsische Landesregierung will angeblich die zeitnahe Umsetzung der Elbvertiefung blockieren.

Ministerpräsident David McAllister (CDU) wolle das Thema Elbvertiefung aus den im September 2011 anstehenden Kommunalwahlen heraushalten, will der Rundfunksender NDR aus Regierungskreisen in Hannover erfahren haben. Damit könnte sich der Startschuss für die geplante Elbvertiefung um mehrere Monate verschieben. In der Vergangenheit hatte es in elbnahen Kommunen heftige Diskussionen um die Deichsicherheit und die Belastungen durch Salzwasser und Schlick gegeben.

Viele Elb-Anrainer auf niedersächsischer Seite lehnen das rund 380 Millionen Euro teure Projekt ab. Sie sorgen sich um die Sicherheit der Deiche. Die niedersächsische Landesregierung hat deshalb ihre Zustimmung stets davon abhängig gemacht, ob die Deiche auch nach der Ausbaggerung der Elbe halten. „Die Deichsicherheit ist nicht einmal im Ansatz verhandelbar“, sagte beispielsweise McAllister in einem Interview im Juli 2010.

Der Hamburger Wirtschaftssenator Ian Karan (parteilos) reagierte schockiert. Das vorläufige Nein aus Niedersachsen könnte das Projekt um mehr als ein halbes Jahr zurückwerfen. Hamburgs Bürgermeister Christoph Ahlhaus (CDU) sei trotz mehrerer Gespräche mit der Regierung in Hannover über die mögliche Verzögerung nicht informiert worden.

Noch am 9. November 2010 hatten Karan und der Chef der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Dr. Hans-Heinrich Witte, bekräftigt, der Zeitplan für die Elbvertiefung werde eingehalten. Das heißt: Baubeginn 2011, erste Verbesserungen für den Schiffsverkehr 2012, Bau-Ende 2013. Es werde alles dafür getan, dass mit den Baumaßnahmen so schnell wie möglich begonnen werden könne, so Witte. Seine Behörde hat die Planungshoheit für das Projekt. Die Fahrrinne der Elbe soll für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,5 Metern vertieft und zudem verbreitert werden. Bislang können nur Schiffe mit einem Tiefgang von maximal 13,5 Metern den Fluss befahren. Die Vertiefung ist seit langem umstritten. Zahlreiche Einwendungen kamen von Umweltverbänden.

SPD-Bundestags-Fraktionschef Frank Walter Steinmeier hat sich für das umstrittene Projekt ausgesprochen. Er sei froh, dass der Hamburger SPD-Spitzenkandidat Olaf Scholz seinen Einsatz für die Elbvertiefung unmissverständlich erklärt habe, sagte Steinmeier im Interview mit dem

„Hamburger Abendblatt". „Wer als Erster Bürgermeister von Hamburg für die Zukunft seiner Stadt die Verantwortung trägt, muss den Zugang zum Hafen gewährleisten." Die Elbvertiefung sei auch für die Nachbarländer der Hansestadt ein wichtiges Thema.

Nach dem Scheitern der bundesweit ersten schwarz-grünen Landesregierung wählen die Hamburger voraussichtlich am 20. Februar 2011 ein neues Parlament. Bei der Elbvertiefung, einem der umstrittensten Projekte des Bündnisses, war es immer wieder zu Verzögerungen gekommen. Im Falle eines Wahlsieges der SPD hatte Scholz bereits eine rasche Umsetzung der Elbvertiefung angekündigt.

F

[Fachverband Wasser-und Schifffahrtsverwaltung Privatisierung WSV alle Infos](#)

Nr.: 83/10

3. 3. Dezember 2010

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Das Bundesverkehrsministerium arbeitet an einem Bericht zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, der nach einem Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages bis zum 26. Januar 2011 vorgelegt werden soll. Der ZDS hat die Gelegenheit genutzt, Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer in einem Schreiben auf die besondere Bedeutung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für den Seehafenstandort Deutschland hinzuweisen. Für die Standortbedingungen der deutschen Seehäfen ist es besonders wichtig, die seewärtige Erreichbarkeit unserer Häfen sicherzustellen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten. Diese Aufgaben werden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bisher umfassend und kundenfreundlich wahrgenommen. Nach dem Koalitionsvertrag wird die Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen. Die dazu notwendigen Fahrinnenanpassungen sollen zügig realisiert werden. Nach dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie dem Nationalen Hafenkonzept haben diese Maßnahmen oberste Priorität. Die deutschen Seehäfen sind für den Außenhandelsstandort Deutschland unverzichtbar. Um die seewärtigen

Zufahrten unserer Häfen sowie den Nord-Ostsee-Kanal mit seinen Schleusen bedarfsgerecht auszubauen, benötigen wir eine Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die diesen Anforderungen gerecht wird. Wir haben Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer daher gebeten, in seinem Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages auch die besonderen Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zur Verbesserung der Standortbedingungen der deutschen Seehäfen deutlich zu machen.

6. Dezember 2010 | Von sh:z

Die Gewerkschaft Verdi kämpft gegen die geplante Neustrukturierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Jochen Penke, Bereichsleiter bei Verdi Nord, kündigt eine harte Auseinandersetzung um die Reformpläne an. Bereits vor einem Monat hatte Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) die Vorlage eines Umbaukonzeptes zum 26. Januar angekündigt (wir berichteten).

Die Studie soll dem Haushaltsausschuss im Bundestag als Entscheidungsgrundlage für mögliche Beschlüsse zur Zukunft der WSV dienen. Verdi geht davon aus, dass danach Kernbereiche der Verwaltung wegfallen und privatisiert werden sollen. In Schleswig-Holstein seien deshalb 800 bis 1000 der rund 2100 Stellen in Gefahr. Bundesweit beschäftigt die WSV heute 14 400 Mitarbeiter.

Bereits in den vergangenen neun Jahren hätten die jeweiligen Bundesregierungen beschlossene Sparziele im WSV umgesetzt, sagte dazu gestern ein Sprecher der Bundesregierung

IHKs reagieren mit Unverständnis

Mit Unverständnis reagieren die IHKs zu Flensburg und zu Kiel auf die Pläne des Bundes, den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals zu verschieben. „Bei allem Verständnis für die hohe Dringlichkeit der Fahrrinnenanpassung der Unterelbe stellt sich doch die Frage, warum eine Maßnahme, für die Baurecht besteht, zugunsten einer anderen zurückgestellt wird, für die dies noch nicht gilt, die also noch gar nicht begonnen werden kann“, wundert sich Klaus-Hinrich Vater, Präsident der IHK zu Kiel. Sein Amtskollege Uwe Möser aus Flensburg stellt sich die Frage, warum es nicht möglich ist, mit den Arbeiten zum Schleusenausbau jetzt zu beginnen und wesentliche Abschnitte fertigzustellen, bis auch für den Elbausbau Planrecht besteht. Denn dass angesichts der wieder wachsenden Verkehre eine Ertüchtigung des NOK unabdingbar ist, darüber sind sich beide Präsidenten einig. „Man gewinnt

den Eindruck, dass es dem Bund vor allem darum geht, dringend notwendige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aus Haushaltsgründen auf die lange Bank zu schieben", vermuten beide Präsidenten. *jm*