Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Rede
Kiel, 26.01.2012

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Anträge zur Norddeutschen Hafenkooperation und zur Elbvertiefung

In 2007 hat der SSW einen Antrag zur Norddeutschen Nordsee-Hafenkooperation im Landtag eingebracht. Politisches Ziel unserer Initiative war die Errichtung einer gemeinsamen Organisationsform der Nordseehäfen der vier Bundesländer Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Bremen, um eine feste verbindliche Zusammenarbeit der Häfen zu gewährleisten und diese gemeinsam zu Vermarkten. Man könnte sagen, wir wollen die Häfen fusionieren zu einem gemeinsamen Hafen „Deutsche Bucht“. Hierin unterscheidet sich auch unser Antrag von dem der Grünen. Der Antrag der Grünen zielt zwar darauf ab, in Verhandlungen einzutreten, um eine gemeinsame Hafenstrategie und Kooperation zu erreichen, bleibt damit er aber hinter den Forderungen des SSW zurück. Die Richtung der Grünen stimmt aber trotzdem, denn auch die Grünen wollen mehr als Schwarz-Gelb bereit ist zu tun.
Das Ziel, das wir gemeinsam verfolgen ist, die Häfen so zu entwickeln und zusammenzuführen, dass sie als Einheit mit den großen Häfen von London oder Rotterdam konkurrieren können. Dafür brauchen wir aber eine verbindliche Zusammenarbeit der norddeutschen Nordseehäfen.
Die Zeiten sind vorbei, wo wir es uns leisten konnten, miteinander zu konkurrieren. Wenn wir international mit den großen Häfen Europas mithalten wollen, dann müssen wir auch in größeren Einheiten denken und handeln. Und die Häfen entsprechend zusammenführen.

SSW IM LANDTAG

Der Nordseehafen-Deutsche-Bucht ist ein ambitioniertes Unterfangen. Aber wir in Schleswig-Holstein haben ein massives wirtschaftliches Interesse daran, dass unsere Häfen konkurrenzfähig bleiben. Hamburg ist direkt vor unserer Nase und der Jade-Weser-Port ist nach dem Bau der westlichen Elbquerung vor unserer Haustür.
Auch wenn es widerstände gibt, dass die vier Häfen zusammenarbeiten sollen und noch nicht geklärt ist, welche Rolle die einzelnen Häfen nach einer Fusionierung übernehmen, muss die Zusammenarbeit das politische Ziel sein.
Dann muss auch klar sein, dass wir uns gemeinsam für die Hinterlandanbindung unserer Häfen im Norden einsetzen müssen, damit unsere Häfen schnell und gut an das europäische Verkehrsnetz angebunden werden. Hierfür muss hart auf Bundesebene gestritten werden. Deshalb macht uns auch hier nur Einigkeit stark und gleichzeitig müssen wir uns dann möglicherweise noch schneller von dem einen oder anderen Luftschloss verabschieden.

Klar ist, dass wir mit dem Jade-Weser-Port einen gemeinsamen Tiefseehafen hätten. Damit würde sich auch die Frage nach der Elbvertiefung erübrigen. Das Ausbaggern der Elbe ist ein massiver Eingriff in die Natur und in die Strömungsverhältnisse. Die Folgen eines solchen Eingriffs sind von den Planern letztendlich nicht abschätzbar. Das haben die Erfahrungen der letzten Elbvertiefung gezeigt. Denn der letzte Eingriff stellt sich gravierender da, als geplant.

Die Ausmaße der Elbvertiefung sind diesmal deutlich größer als 1999. Statt 14 Mio. Kubikmeter Baggergut sollen nun bis zu 40 Mio. Kubikmeter Baggergut bewegt werden.
Wie sich dieser Eingriff auf das Flusssystem, den Hochwasserschutz und auf das angrenzende Land auswirken wird, ist nicht vorhersehbar. Daher ist die Angst der Elbanrainer – insbesondere der Landwirte und Obstbauern – durchaus ernst zu nehmen. Die drohende Versalzung ihrer Flächen und des Grundwassers würde sie ihre Existenz kosten.
Die Strömungsgeschwindigkeit wird weiter zunehmen. Es wird zu Erosionen kommen, die die Nebengewässer und Elbhäfen versanden lassen. Was wiederum zusätzliche Baggermaßnahmen mit sich führt. Die Wasserstände werden steigen, weil sich die Fleißgeschwindigkeit erhöht. Um den Hochwasserschutz weiterhin zu gewährleisten, müssen dann auch die Deiche bei uns erhöht werden.
Damit wird Schleswig-Holstein zum Geberland. Damit der Hamburger Hafen in den nächsten Jahren für große Pötte erreichbar ist, geben wir Geld aus, um unsere Deiche zu erhöhen.
Damit der Eingriff ausgeglichen werden kann, geben wir unsere Flächen her.
Hat eigentlich irgendwer einmal eine Kosten-Nutzen-Analyse der Elbvertiefung für Schleswig-Holstein aufgestellt? Wahrscheinlich nicht, weil dann die Sinnlosigkeit dieser Maßnahme auch wirtschaftlich schwarz auf

weiß bewiesen wäre.

Das Planfeststellungsverfahren hat begonnen und wird in den nächsten Monaten abgeschlossen sein. Für den SSW stelle ich fest, wir lehnen die Elbvertiefung ab, weil die ökologischen Auswirkungen nicht abschätzbar sind. Die Elbvertiefung ist eine Fahrrinnenanpassung für Schiffe dieser Generation. In wenigen Jahren werden wir wieder vor dem Problem stehen, dass die Elbe dann nicht tief genug ist. Damit ist klar, die Elbvertiefung ist nicht nachhaltig. Der Norddeutsche Tiefseehafen der Zukunft liegt am Jadebusen und nicht an der Elbe. Zusammenarbeit ist deshalb besser, als eine künstliche Konkurrenz unserer Häfen, die uns international noch weiter zurückfallen lässt.

SSW IM LANDTAG