Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Rede
Kiel, 28.06.2006

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

Keine Zustimmung von Schleswig-Holstein zur Elbvertiefung

Nach den Plänen Hamburgs soll in 2009 mit der weiteren Vertiefung der Elbe begonnen werden. In der Vergangenheit ist die Elbe mehrfach vertieft worden und man hat schon aufgrund dieser Elbvertiefungen, die immer beschönigend Fahrrinnenanpassungen genannt wurden, feststellen können, welche Auswirkungen diese Maßnahmen hatten. Die Deiche mussten immer wieder erhöht werden, weil die steigende Fließgeschwindigkeit für immer höhere Wasserstände gesorgt hat. Wie sich eine weitere Elbvertiefung hier auswirken würde, kann man nur erahnen. Natürlich werden mittelfristig die Deiche erhöht werden müssen und wir als Schleswig-Holsteiner werden dieses natürlich selber bezahlen müssen. Hier hat die Landesregierung eine Verantwortung, dafür zu sorgen, dass bei einer möglichen Elbvertiefung auch die Nutznießer dieser Maßnahme an den Folgekosten beteiligt werden. Gleiches gilt für die Verschlickung und Versandung von den Elb-Anlieger-Häfen bis Brunsbüttel und den Ausgleich für entstehende Umweltschäden. Auch an diesen Kosten müssen sich die Nutznießer dann beteiligen. Ich sage dies deshalb, nicht weil ich für eine Elbvertiefung bin, sondern weil ich realistisch davon ausgehen muss, dass sich die Elbvertiefung bei dieser Landesregierung nicht verhindern lässt. Und wenn sie dann kommt, dann sollen die Hamburger wenigstens auch etwas von den Kosten tragen.

Aber ist eine Elbvertiefung überhaupt notwendig? Wer sich die Ausarbeitungen zum Beweissicherungsprogramm ansieht, die bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Cuxhaven vorliegen und die im Internet

SSW IM LANDTAG

abgerufen werden können, kann ins Zweifeln geraten. Es ist regelmäßig davon zu lesen, dass man die Elbe auf eine Tiefe von 15 bis 16 Meter ausbaggern will. Damit wäre gewährleistet, dass bei Flut die derzeit größten Container-Carrier den Hafen Hamburg anlaufen könnten. Die Entwicklung geht aber weiter. Die Reederei Maersk aus Dänemark hat als größter Logistikunternehmer in diesem Bereich schon Planungen für Schiffe, die die derzeit größten Fracht-Carrier weit übertreffen werden. Man spricht davon, dass Schiffe geplant sind, die doppelt so groß sein werden, wie die heute größten Schiffe. Wer die rasante Entwicklung der letzten Jahre betrachtet, der weiß, dass dieses Szenario nicht unrealistisch ist. Und selbst wenn die Größenentwicklung wesentlich kleiner ausfallen würde, würden die richtig großen und zukunftsträchtigen Schiffe Hamburg nicht anlaufen können. Sie werden es wahrscheinlich auch gar nicht mehr wollen, weil der zukünftige WeserJadePort bei Wilhelmshafen genau diese großen Schiffe jederzeit aufnehmen kann.

Derzeit ist es so, dass die Bundesregierung tatsächlich konkurrierende Maßnahmen in Millionenhöhe fördern will, ohne den Beteiligten ein abgestimmtes Konzept abzuverlangen. Was betriebswirtschaftlich für Hamburg kurzfristig Sinn machen kann, macht für Norddeutschland volkswirtschaftlich überhaupt keinen Sinn. Es ist weder Aufgabe der Bundesregierung noch der Landesregierung eine steuerfinanzierte Konkurrenzsituation bei den norddeutschen Häfen zu schaffen. Hier macht nur eine norddeutsche Kooperation wirklich Sinn und gerade auch die Bundesregierung muss ihre Förderzusagen davon abhängig machen, dass ein norddeutsches Hafenkonzept erstellt wird, das eine solche Konkurrenzsituation ausschließt.

Die Elbvertiefung ist mit so vielen negativen Auswirkungen verbunden, dass es sinnvoller ist, den WeserJadePort als Tiefwasserhafen für Norddeutschland richtig zu fördern und aus allen Häfen unseres Raums einen gemeinsamen Hafen zu machen. Dass dies geht, wurde ja dem Wirtschaftsausschuss in Rotterdam verdeutlicht. Dort vermarktet man mehrere Häfen als einheitlichen Rotterdamer Hafen über kommunale und Provinzgrenzen hinweg. Was in den Niederlanden möglich ist, sollte auch bei uns möglich sein. Zumal dies nicht das einzige Beispiel einer solchen Zusammenarbeit ist.

Die Landesregierung hat nach unserer Auffassung hier die Aufgabe als Vermittler insbesondere zwischen Hamburg und Niedersachsen wahrzunehmen. Bevor man eine volkswirtschaftlich unsinnige Doppelförderung von WeserJadePort und Elbvertiefung zulässt, muss es unser Bestreben sein, hier für ein abgestimmtes Konzept zu sorgen. Ideal wäre es eigentlich, wenn wir neben einem leistungsfähigen Hamburger Hafen auch einen ergänzenden Hafen in Wilhelmshafen bekommen könnten. Dies ist sicherlich auch ohne Elbvertiefung denkbar und so würden sich auch

zukünftige Ausbaggerungen in der Elbe und im Hamburger Hafen auf das Notwendige zur Erhaltung der bisherigen Funktionen beschränken, was wiederum die Problematik der Verklappung des Baggergutes vor Helgoland minimieren würde. Es gibt also viele gute Gründe eine Elbvertiefung nicht zu beschließen und stattdessen für ein gemeinsames Hafenkonzept zu werben.

SSW IM LANDTAG