

ELBVERTIEFUNG

HOCH RENTABEL ?

150.000 JOBS IN GEFAHR ?

Fehlerhafte Begründung von Bedarf, Nutzen und Kosten sowie übergeordnetem Interesse einer 9. Elbvertiefung?

Ergebnisse einer **Prüfung der Bedarfsbegründung** der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe, Planfeststellungsunterlage Teil B1 Erläuterungsbericht.

von

Dr. Olaf Specht

März 2014

„.....es ist vielmehr die unbestimmte Zukunft
als der zeitgenössische Raum der Handlung,
die den relevanten Horizont der Verantwortung abgibt.“
nach Hans Jonas
Das Prinzip Verantwortung

Inhaltsverzeichnis

Zur Person des Autors	1
1 ERGEBNISZUSAMMENFASSUNG	2
2 Stand der Wissenschaft für Prognosen und Wirtschaftlichkeitsprüfung	4
3 Das Problem: Fehlerhafte Bedarfsbegründung	4
3.1 Defizite der Methode.....	4
3.2 Entscheidende Risiken und Veränderungen der Wettbewerbssituation.....	5
3.3 Folgerung.....	5
4 Die Stärken, Schwächen und Gefährdungen des Hamburger Hafens	6
4.1 Die Stärken.....	6
4.2 Die Schwächen und Gefährdungen des Hamburger Hafens.....	6
5 Kooperation der deutschen Seehäfen anstatt fehlerhaft begründete 9.Elbvertiefung	7
5.1 Vorteile einer Kooperation der deutschen Seehäfen	8
5.2 Die Hauptbestimmungsfaktoren der Hafenentwicklung	8
5.3 Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens aus dem Asien- und Amerikaverkehr großer Containerschiffe 9	
5.4 Das Wertschöpfungspotenzial, Rentabilität einer 9. Elbvertiefung.....	13
6 Aspekte notwendiger Risikobewertung	14
6.1 Elbvertiefung wegen JadeWeserPort und Ladungsmangel „unnötig“?.....	14
6.2 Die Elbe bliebe auch nach einer weiteren Elbvertiefung für sehr große Schiffe „unsicher“.	14
6.3 Sturmflut für AKWs und Atommüll am Elbdeich „ungefährlich“?	14
6.4 Folgen von Hafenverschlickung durch Sedimenttransport (tidal pumping) „unkalkulierbar“.....	14
Anhang.....	15

Zur Person des Autors

Dr. Olaf Specht: geb. 1934 in Hamburg, verh., 2 Söhne, 5 Enkel alle Elbsegler. **Berufsausbildung:** Exportlehre in Hamburg mit Hafenpraxis. 1956-61 TH Karlsruhe: Diplom Technische Volkswirtschaft, 1962 THW-Einsatz bei der Flutkatastrophe; 1964 Promotion, Dissertation: Wirtschaftlichkeitsprüfung von Großinvestitionen **Berufserfahrung:** Infrastrukturplanung im Wirtschaftsministerium von Kamerun; Leiter Abt. Volkswirtschaft + Regionalplanung im Battelle-Institut, Arbeitsmarktprognosen, Untersuchungen zur Industrieansiedlung im deutschen Küstengebiet; 10 Jahre Olympia Werke AG, u.a. Vorstand Olympia France S.A. Leiter der Generalrevision Wilhelmshaven mit Prüfung von Investitionsprojekten ; 1984 - 2000 Professor der VWL+BWL an der FH Wedel und Fort Hare University Südafrika. Seit 2000 Fachbuchautor und Managementberater.

Warum dieser Beitrag?

Dafür gibt es **3 Gründe**. **Erstens:** Jede seriöse Prüfung der Wirtschaftlichkeit einer Investition muss mit dem vollständigen Katalog aller sinnvollen Alternativen beginnen. Wenn nur eine sinnvolle Alternative ungeprüft bleibt, kann genau diese die beste sein. Die Investitionsprüfung ist dann mangelhaft. **Zweitens:** Jede Wirtschaftsprognose basiert notwendig auf bestimmten Annahmen (Hypothesen). In der empirischen Wissenschaft dürfen nach Popper nur solche Annahmen akzeptiert werden, die mit der Wirklichkeit verglichen werden können und sich als nicht falsch erwiesen haben (vgl. Gablers Wirtschaftslexikon, Popper-Kriterium). **Drittens:** In der Berichterstattung zur geplanten Elbvertiefung erkenne ich nicht, dass diesen Erfordernissen verantwortungsvoll entsprochen wurde. Ich lade Sie deshalb ein, mit mir genauer hinzusehen und nachzudenken.

1 ERGEBNISZUSAMMENFASSUNG

- 1) **Die gegenwärtige Tiefe des Elbfahrwassers wurde im Jahr 2012 auch von den größten Containerschiffen wegen Tiefgangsreserven in der Regel nicht voll ausgenutzt.** Von 368 very large container ships für 10.000 TEU und größer liefen 2012 230, das sind 62,5%, tideunabhängig ein und 257, das sind 69,8%, tideunabhängig aus. **Nur fünf dieser Schiffe nutzten die gegenwärtige Fahrwassertiefe voll aus.** (Quelle: W. Rademacher, D. Weber; Schiffsmeldedienst, WSA).
- 2) Wichtige **Stärken des Hamburger Hafens haben** bisher trotz Fahrwasserrestriktionen **Umschlagswachstum** und zusammen mit Bremerhaven einen konstanten Umschlagsanteil der deutschen Häfen der Nordrange (Asien-Nordeuropa) gegenüber den westeuropäischen Häfen **gesichert**.
- 3) **Beim Transitumschlag** (1/3 des Hamburger Containerumschlags) werden allerdings günstiger gelegene **neue Häfen und Direktreisen**, z.B. von Asien nach Göteborg, **Hamburg unabhängig von einer Elbvertiefung Marktanteile abnehmen, was Bremerhaven bereits bewiesen hat und eine deutsche Seehafenkonzeption und -kooperation notwendig erscheinen lässt.**
- 4) **Seehafenplanung für Hamburg ohne Berücksichtigung des neuen Tiefwasserhafens JadeWeserPort** mit großem Lagevorteil für Transshipment, d.h. Zeit- und Kostenvorteil im Transit/Feederverkehr in die Ostsee mit erheblichem Ausbaupotential **verstößt massiv gegen das nationale Gebot sparsamer Haushaltsführung** und enthält erhebliches Konfliktpotenzial.
- 5) Das Gutachten „**Szenario für eine Seehafenkooperation im Bereich des Containerverkehrs, eine Alternative zur Vertiefung der Flussmündungen von Elbe und Weser.**“ von Prof. Frank Ordemann (Hrsg. WWF Deutschland, Mai 2013) nennt in der Zusammenfassung auf den Seiten 5 und 6 die folgenden **Vorteile für eine Kooperation der norddeutschen Seehäfen:**¹
 - stärkt im Fall konsequenter Profilierung den Hafenstandort Deutschland gegenüber Rotterdam und Antwerpen,
 - verhilft Reedern und Kunden (Verladern) in den Feederregionen zu Zeitverkürzungen und damit zu Kostenvorteilen,
 - setzt Mittel frei für Infrastrukturprojekte zur Stärkung des Hafenstandortes Deutschland,
 - ermöglicht beste Ausschöpfung der Vorteile aller drei Hafenstandorte bei Konzentration des JadeWeserPort auf Transshipment und des Hamburger Hafens auf Containerumschlag mit höherer Wertschöpfung,
 - Hamburg bleibt ein international bedeutender Containerhafen auch bei einem Verzicht auf die Elbvertiefung..
- 6) Ein als Vorgezogene Teilmaßnahme (VTM) vom PFB beantragtes Maßnahmenpaket (für eine Begegnungsstrecke zwischen Blankenese und Lühe sowie einen Warteraum vor Brunsbüttel) kann mit einem Bruchteil der Kosten und Nachteile (mit etwa 90% geringeren Baggermengen) ergänzend zur Seehafenkooperation bei zunehmender Verkehrsdichte mit Containerschiffen über 10.000 TEU zweckmäßig werden. **Es gibt also Alternativen zur geplanten 9. Elbvertiefung.** Hamburg und der Bund sollten das nicht ausschließen.
- 7) Nach Hamburg kommen heute Schiffe mit einem Gesamtfassungsvermögen von 13.000 bis zu 16.000 TEU. Möglich werden Schiffe für 18.000 TEU (vgl. E. Schiffer, Weser-Kurier 14.2.13). **Es ist nicht erkennbar, dass durch die 9. Elbvertiefung die sichere Navigation der sehr großen Containerschiffe nach internationalen Sicherheitsstandards hergestellt würde.** Das bestehende Havarie- und Umweltrisiko lässt große Haftungsfragen offen. Die Lösung der kleingere-deteten Sicherheitsprobleme ist offenbar wichtiger als eine Verlängerung des „Auslaufensters“ durch Fahrwasservertiefung (vgl. Klaus Schroh, ehemals Leiter des Havariekommandos Nordsee: „Elbfahrwasser, ein Sicherheitsrisiko für große Containerschiffe!“ 06.12. 2012).
- 8) Die Weltwirtschafts-, Staatsschulden-, und Schifffahrtskrise mit Ladungsmangel werden die Reeder in der Linienfahrt auf der Nordrange sehr wahrscheinlich zwingen, traditionskonform auf jeder Reise von mehreren an der Strecke liegenden Häfen mit großem Hinterland und bedeutendem Ladungsaufkommen (im Kreis/Loop) Fracht aufzunehmen. Deshalb werden mit großer Wahrscheinlichkeit **weiterhin** sehr große Containerschiffe (über 10.000 TEU) teilabeladen **nach** und von **Hamburg** auf der Elbe fahren. Von 30 Liniendiensten, die Ware aus Asien für Osteuropa bringen, läuft nur einer nicht deutsche Häfen an (vgl. E. Schäfer, Weser-Kurier 14.02.13).
- 9) **Mit der Planco-Methode sind**, durch zielstrebiges Verändern von Wachstumsraten für einzelne Branchen, unkontrollierbar beliebig **sehr verschiedene Ergebnisse herstellbar. Die Methode entspricht nicht dem Stand der Wissenschaft** bei unsicheren Erwartungen. Die vom Träger des Vorhabens (TdV) behauptete Zahl von 156 Tsd. vom Hamburger Hafen in der Metropolregion abhängig Beschäftigten hat, ebenso wie das fehlerhafte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 13,8 : 1, aus folgenden Gründen **keine Beweiskraft als Bedarfsbegründung für eine weitere Elbvertiefung:**

¹ Vollständige Studie: http://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/WWF_Positionspapier_Hafenkooperation.pdf

- 9.1) Die Elbvertiefung soll für sehr große Containerschiffe ab 10.000 TEU notwendig sein. Die Zahl 156 Tsd. bezieht sich jedoch fälschlich auf den Gesamthafenumschlag.
- 9.2) **Die Zahl 156 Tsd. ist eine Extrapolation für das Jahr 2005 aus unbewiesenen Daten des Jahres 2001. Sie ist also veraltet und vernachlässigt die Wirtschaftskrise, und die Veränderungen der Wettbewerbssituation.**
- 9.3) **Vergleicht man die Zahl 156 Tsd. mit dem realistischen Beschäftigungseffekt von 20 Tsd. Beschäftigten des gegenwärtigen Containerumschlags von 9 Mio. TEU in 2012, dann erweist sich die offizielle Zahl von 156 Tsd. um den Faktor 7,8 überhöht.**
- 9.4) **Ausgehend von einer extrem optimistischen Außenhandelsprognose** der Bundesregierung (mit einem jährlichen Wachstum von 7%) erhielte man unter gegenwärtigen Bedingungen, also ohne JadeWeserPort und sonstige Wettbewerbsverschärfung, für 2025 eine überhöhte Steigerung des Containerumschlags in Hamburg um den Faktor 2,409 auf 21,7 Mio. TEU. (statt offiziell 25 Mio. TEU) mit einem ebenfalls überhöhten wenig wahrscheinlichen Beschäftigungspotenzial von 43.400. Auch bei diesem riskant optimistischen Ausblick auf 2025 bliebe die offizielle Beschäftigtenzahl von **156 Tsd. immer noch um den Faktor 3,6 zu hoch.**
- 9.5) Würde man die Annahme der Planfeststellungsunterlage (S. 30) von 2 Mio. TEU Umschlagsverlust als mögliche **Folge einer Unterlassung der 9. Elbvertiefung** akzeptieren, dann wären nach unseren Erkenntnissen (von 2000 Beschäftigten je 1 Mio. TEU Umschlag) insgesamt höchstens 4.000 Arbeitsplätze gefährdet. Die offizielle Zahl wäre mit 17.700 also **um den Faktor 4,4 überhöht** angegeben. Aber auch ein Arbeitsplatzverlust von 4.000 bleibt unbegründet, weil die Annahme von 2 Mio. TEU Umschlagsverlust wegen unterlassener Elbvertiefung ebenfalls unbegründet ist, denn Umschlagseinbußen drohen von neuen Wettbewerbern, die durch Elbvertiefung nicht ausgeschaltet werden.
- 9.6) Die offizielle **Wirtschaftlichkeitsrechnung des TdV** nimmt als Folge einer Elbvertiefung Verkehrsumlenkungen in großem Stil an und leitet daraus utopische Einsparungen von 2,5 Mrd. € ab und ermittelt daraus mit einer viel zu niedrigen Investitionssumme von nur 180,2 Mio. € ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 13,8:1. Diese Zahlen werden ohne Nachweis behauptet. Meine Prüfung begründet, warum das **Nutzen-Kosten-Verhältnis höchstens 2,33:1** beträgt, also vom TdV mindestens um den **Faktor 5,9** übertrieben wurde (vgl. S. 15-16). Die Methode des Nutzen-Kosten-Vergleichs ist, obwohl im Bundesverkehrsministerium angewendet angewendet mangelhaft, u.a. weil sehr hohe Kosten für Projektunterhaltung und Finanzierung etc. unbeachtet bleiben.
- 9.7) **Die Wirtschaftlichkeit ist deshalb noch deutlich schlechter**, d.h. die Kosten werden wahrscheinlich höher als der Nutzen, **wenn man aus den Gesamtkosten des Hamburger Hafens von 8 Mrd. diejenigen Mehrkosten in Höhe von 975 Mio. für Unterhaltungsbaggerei, Baggerdeponie und Umweltausgleichsmaßnahmen berücksichtigen würde**, die durch die Elbvertiefung verursacht würden, aber **vom TdV im Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht korrekt berücksichtigt wurden**, und auch, was notwendig wäre, vom Projekt verursachte Mindereinnahmen des JadeWeserPorts einbezöge.²
- 10) **Die offiziellen Zahlenergebnisse zur Bedarfsbegründung der 9. Elbvertiefung sind mit großer Wahrscheinlichkeit in einer Größenordnung von mindestens Faktor 4 und zum Teil deutlich stärker überhöht.** Ein Prüfungsbericht des Bundesrechnungshofes übernimmt trotz grober Mängel unkritisch und völlig unverständlich die offiziellen Zahlen. Wer in Hamburg für die Elbvertiefung Verantwortung trägt und die genannten Mängel nicht erkennt oder kleinredet, lässt die in Geschäften erforderliche Sorgfalt außer Acht (vgl. BGB §§ 276 und 839). Fahrlässige Desinformation kann Schadensersatzansprüche begründen.

Die systematisch übertriebene Bedarfsbegründung der Elbvertiefung begünstigt Fehlentscheidungen und späteres Großprojektdesaster

Größenangaben	Offiziell, aber unwahrscheinlich (1)	Noch optimistisch, wahrscheinlich (2)	Übertreibung, wahrscheinlich (3) = (1):(2)
In der Metropolregion abhängig Beschäftigte	Vom HH-Hafen 156 Tsd.	Vom Containerumschlag 20 Tsd.	7,8-fach
Von Elbvertiefung abhängig Beschäftigte	17,7 Tsd.	4 Tsd.	4,4-fach
Wirtschaftlichkeit, Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Elbvertiefung	13,8 : 1	max. 2,33 : 1	5,9-fach

Berücksichtigt man die Ungewissheiten aus grundlegenden Veränderungen der Wettbewerbssituation, dann muss man Plancos punktgenaue Prognosen der Beschäftigungs- und Bedarfsbegründung des Planfeststellungsbeschlusses, als mit großer Wahrscheinlichkeit um Vielfaches zu hoch, also grob falsch, zurückweisen. - Die Gründe für diese Beurteilung spezifiziert der folgende Bericht.

² Zum Nachweis der Kosten vgl. Bürgerinitiative „Hamburg für die Elbe“, „Kosten des Hamburger Hafens“, Stand 12. Mai 2013, Abschnitt 3.1 Elbvertiefung und Ausgleichsmaßnahmen, S. 11-16).

HAUPTTEIL

2 Stand der Wissenschaft für Prognosen und Wirtschaftlichkeitsprüfung

Demokratische Entscheidungen erfordern Kompromisse auf der Grundlage wahrheitsgemäßer Faktenprüfung und seriöser Prognosen. Dafür gilt als „state of the art“:

- Eine **sorgfältige Beurteilung komplexer Sachverhalte muss wesentliche Kontextveränderungen**, z.B. große Nachfrageverschiebungen als Krisenfolge oder das Auftreten neuer Anbieter (Häfen) im Angebotsoligopol und Veränderungen auf der Nachfrageseite von vielen zu wenigen (Reedereien), d.h. einen Wandel zu oligopolähnlichen Strukturen mit Gefahr ruinöser Konkurrenz, **berücksichtigen**.
- **Prognosen sind nur so belastbar, wie die Annahmen, von denen sie ausgehen**. Deshalb müssen Gutachter ihre Annahmen offenlegen und müssen Auftraggeber deren Plausibilität prüfen. Eine Annahme (ceteris paribus), dass die Gesamtheit oder Mehrzahl wichtiger Bestimmungsfaktoren der Gegenwart auch in Zukunft gleichbleibend weiterwirke, ist in Zeiten dynamischer Veränderung unzulässig. Eine **Risikoanalyse ist notwendig**.
- Gutachten sind nur seriös und die auf ihnen beruhenden Entscheidungen sind nur verantwortbar, wenn wichtige Umfeldveränderungen beachtet wurden und die zugrundeliegenden Annahmen einer kritischen Prüfung in einer Risikoanalyse standhalten (an der Wirklichkeit gemessen nicht falsch sind).
- **In der gegenwärtigen Unsicherheit der Weltwirtschaft sind längerfristige punktgenaue Prognosen mit großer Wahrscheinlichkeit falsch und müssen durch Vorhersage von Bandbreiten ersetzt** oder zumindest ergänzt werden.
- **Komplexe Prognosemodelle mit vielen Variablen müssen „kalibriert“ werden**. Das bedeutet, ihre Brauchbarkeit muss belegt werden am Beispiel einer zutreffenden Vorhersage der Gegenwart aus Daten der Vergangenheit (d.h. ex-post Prognose).
- Für eine Qualitätsbeurteilung, Abweichungsanalysen und effizientes Projektmanagement müssen Annahmen und Ergebnisse plausibel erklärt werden.
- Die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Investitionen bei unsicheren Erwartungen erfordert die Prüfung unterschiedlicher Szenarien. Für den Fall günstiger und ungünstiger Entwicklung der angenommenen Einflussfaktoren ergeben sich unterschiedliche Kapitalwerte. Deren Abweichungen von einander geben Auskunft über das Risiko, dass ein geplanter Investitionserfolg verfehlt wird.

3 Das Problem: Fehlerhafte Bedarfsbegründung

3.1 Defizite der Methode

Die Beseitigung von Engpässen gehört zu den wichtigen Voraussetzungen ökonomischen Erfolges. Das scheint auf den ersten Blick für eine weitere Elbvertiefung zu sprechen. Ein wachsamer Prüfer kann jedoch schnell erkennen, dass Hamburgs Lage 100 km tief im Binnenland neben den Fahrwasserrestriktionen auch Vorzüge bietet, und er muss zugeben, dass **die Fahrwassertiefe nicht als alleinbestimmend für Hamburgs Erfolg von den anderen Erfolgsfaktoren isoliert** werden kann. (vgl. „Reederbefragung“ im Anhang)

Plancos Beschäftigungsprognosen sind nicht nachvollziehbar fundiert begründet

Nach akribischer quantitativer Analyse für differenzierte regionale und sektorale Außenhandels- und Verkehrsströme, die großen Respekt verdient, werden von Planco Essen aus einer Vielzahl von zurückliegenden Wachstumsraten, meist ohne nachvollziehbare Begründung, deren zukünftige Werte festgelegt und damit punktgenaue Vorhersagen bis 2025 extrapoliert. Das auf ersten Blick anspruchsvolle Planco-Gutachten, muss als wirtschaftliche Begründung für ein Projekt von der Größenordnung der Elbvertiefung als waghalsig und völlig unzureichend erkannt werden, weil es folgende Lücken aufweist: **Keine Stärken-Schwächen-Vergleiche der Seehäfen der Nordrange, keine nachvollziehbare Analyse der Strategien der wichtigsten Reedereien und keine Analyse der veränderten Wettbewerbssituation mit neuen Allianzen von Reedern mit eigenen Containerterminals, keine Analyse der ökonomischen Risiken in der noch nicht überwundenen Finanz- und Wirtschaftskrise keine alternativen Szenarien und keine Prognose möglicher Bandbreiten (mit begründeten Abweichungen) für Umschlag, Beschäftigung, Wertschöpfung, Investitionssumme und Unterhaltungsaufwand.**

Ganz anders erläutert der Schlussbericht von Prognos-Prograns in Basel zur Nachhaltigkeit der nationalen Seehafenkonzeption 2006 überzeugend und nachvollziehbar die wichtigen Wettbewerbsfaktoren und einen Stärken-Schwächen-Vergleich der europäischen Seehäfen der Nordrange sowie wesentliche Szenarien, Leistungsmerkmale und Strategien der großen Containerreedereien. Dieses ist alles in der Bedarfsbegründung der Planfeststellungsunterlage nicht erkennbar berücksichtigt und sollte nachgebessert werden. **Ohne stichhaltige Nachbesserung kann ein übergeordnetes Interesse nicht als erwiesen angesehen werden.**

Nutzen-Kostenvergleich (NKV) ist unvollständig mit falschen Zahlen

In der Einleitung zur Bedarfsbegründung der Planfeststellungsunterlage B1 heißt es auf Basis der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der Planco Consulting GmbH, dass die Fahrrinnenanpassung volkswirtschaftlich „**hoch rentabel**“ sei. Diese Aussage halte ich aus folgenden Gründen für nachweisbar falsch.

- Der **Nutzen-Kosten-Vergleich (NKV)** der **Bedarfsbegründung entspricht nicht dem “state of the art” professioneller Wirtschaftlichkeitsprüfung**. Neben methodischer Unzulänglichkeit sind Kosten deutlich niedriger und Nutzen deutlich höher angegeben als im Vergleich zur Wirklichkeit nachweisbar.
- Gemessen an den oben genannten Anforderungen an belastbare Wirtschaftlichkeitsprüfung ist die **Begründung der Zweckmäßigkeit der Elbvertiefung von Planco und damit des Planfeststellungsverfahrens mangelhaft**. Deshalb kann eine bedeutende Fehlallokation von Steuermitteln nicht ausgeschlossen werden und ist eine **unabhängige Nachbesserung vor einer Entscheidung notwendig**. Die Missachtung des Potenzials des JadeWeserPorts, Favorit für Feederverkehre, und das Fehlen großer Kostenblöcke verstößt gegen die erforderliche Sorgfaltspflicht.
- **Gutachtenergebnisse mit den genannten Mängeln dürften nicht wie geschehen unkritisch ohne Plausibilitätsprüfung als offizielle Bedarfsbegründungen übernommen werden**.
- Diese Beurteilung basiert auf langjähriger Praxis und Methodenkenntnis zur Wirtschaftlichkeitsprüfung von Großinvestitionen bei unsicheren Erwartungen.
- Für die gravierenden Mängel nenne ich im Folgenden Hauptgründe mit Hinweisen auf ergänzende Einzelheiten und Quellen. (vgl. Pkte. 4.2, 5.2 und 5.3)

3.2 Entscheidende Risiken und Veränderungen der Wettbewerbssituation

Risiken des Welthandels

Die seit dem Jahr 2008 erheblichen Unsicherheiten des Welthandels dauern an, mit Wachstumsunsicherheit in Nord- und Südamerika und in China. Unsicherheit resultiert auch aus den sehr großen Importüberschüssen (rd. 169 Mrd. € p.a. aus China nach Europa, davon 23 Mrd. € 2010 nach Deutschland (Quelle: www.gtai)). **Dieses strukturelle außenwirtschaftliche Ungleichgewicht verursacht den ausgehend hohen Anteil an Leercontainern mit Senkung des Durchschnittsgewichts je Container und (abweichend von Planco-Annahmen) weiter bestehenden Tiefgangsreserven**. Der Importüberschuss hat darüber hinaus politische Brisanz, denn er trägt wesentlich zur Erosion der europäischen Industrie bei, mit einer Vielzahl von Verlierern der Globalisierung, besonders in Südeuropa aber auch in Deutschland. **Allein in Deutschland mit einem negativen Beschäftigungseffekt in einer Größenordnung von jährlich schätzungsweise 150 Tsd. Arbeitsplätzen** (Nimmt man für 23 Mrd. Außenhandelsdefizit 20 % Lohnanteil und 30.000 € Jahreseinkommen pro Person an, dann erhält man: 153.333 Mannjahre Arbeitslosigkeit). Deutschland hat sich mit dem Stabilitätsgesetz von 1976 zu Außenwirtschaftsgleichgewicht verpflichtet. Ein Gebot internationaler Vernunft, das zunehmend eingefordert wird.

Veränderungen der Wettbewerbssituation

1. Ausbau weiterer Containerhäfen an Mittelmeer, Nord- und Ostsee
2. Massive Schifffahrtskrise mit Überkapazitäten und wachsendem Kostendruck
3. Schnell zunehmender Einsatz von sehr großen Containerschiffen über 10.000 TEU
4. Anhaltende Unsicherheiten der Weltwirtschaftskrise mit Wachstumsschwäche in Südeuropa und USA sowie Wachstumsverlangsamung in China
5. Beschäftigungs- und Einkommenseffekte aus Vor- und Nachbearbeitung von Containern und Containerinhalten entstehen weitgehend im Binnenland und sind nicht mehr an einen bestimmten Seehafen gebunden. Näheres vgl. Pkt. 4.2.

3.3 Folgerung

Es ist notwendig, aus der Vielzahl von Einzelfaktoren und -entwicklungen die wesentlichen mit strategischer Relevanz zusammenzufassen und geltend zu machen. Ein Ausbauwettlauf der europäischen Containerhäfen folgt unsicheren Wachstumserwartungen und missachtet die Notwendigkeit des Umdenkens in Richtung auf eine **koordinierte Seehafenkonzeption für Deutschland und Europa**.

Banken-, Staatsschulden- und Weltwirtschaftskrise sowie Schifffahrtskrise können eine Kette von Zusammenbrüchen auslösen. **Zu niedrig angesetzte Kosten für Realisierung und Unterhaltung der Elbvertiefung können Hamburgs außerordentliche Finanzbelastung aus HSH-Nordbank (60 Mrd. € Bürgschaft lt. Bürgermeister Scholz) und Elbphilharmonie massiv verschärfen**.

Das sind Rahmenbedingungen, unter denen die **Bedarfsbegründung der Planfeststellungsunterlage zur Elbvertiefung mangels Risikoanalyse als unzureichend** erkannt und zurückgewiesen werden muss. Dies ist ein Gebot erforderlicher kaufmännischer Sorgfalt und politischer Verantwortung. Zur Größenordnung unberücksichtigter Folgekosten der Elbvertiefung, vgl. Pkt.1 Ergebniszusammenfassung Ziffer 9.7.

4 Die Stärken, Schwächen und Gefährdungen des Hamburger Hafens

Die Kenntnis der wesentlichen Stärken und Schwächen eines Unternehmens ist mit realistischen Bedarfsprognosen notwendige Voraussetzung verantwortbarer strategischer Planung und Investitionsentscheidung. Deshalb müssen die Stärken, Schwächen und Gefährdungen des Hamburger Hafens hier zur weiteren Beachtung gegenübergestellt werden. Dafür muss manches schon Bekannte wiederholt werden. (Zur Methode vgl. Specht/Ceyp/Schweer, Markt- und Ergebnisorientierte Unternehmensführung für Ingenieure und Informatiker, München 2005, S.35-71)

4.1 Die Stärken

Der Hamburger Hafen trägt mit seinem Güterumschlag als zweitgrößter Seehafen auf dem europäischen Kontinent, mit bedeutender Zahl an direkt und indirekt vom Hafen abhängigen Beschäftigten und mit erheblichem Gebühren- und Steueraufkommen maßgeblich zur Prosperität und Zukunftsfähigkeit der Stadt bei. Das Prognos-Prograns-Gutachten „Nachhaltigkeitsaspekte der nationalen Seehafenkonzeption“ vom Juni 2006 (S. 3) sagt³: Bei der Wahl eines Hafens sei für die Reedereien die Nähe zu den Märkten und die Hinterlandanbindung eines der entscheidenden Kriterien. Die landseitigen Transportkosten betragen ein Vielfaches des Seetransportes. Deshalb lägen die Stärken von Hamburg und den bremischen Häfen in Norddeutschland sowie in Mittel- und Osteuropa. Starke Überlappungen als Einzugsgebiete mehrerer Häfen bestünden in Süddeutschland und Österreich. Da der Wettbewerb im Containerumschlag sich ins Hinterland verlagert habe, komme dem Ausbau der Hinterlandanbindungen, angesichts sich allgemein abzeichnender Engpässe, maßgebliche Bedeutung zu (Zitat Ende).

Durch bedeutende Investitionen in den Hafen und seine Zufahrtswege haben Politik und Wirtschaft die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens auf hohem Niveau erhalten und weiterentwickelt. Bei der Entwicklung der Marktanteile im Containerumschlag der europäischen Nordrange-Staaten Belgien, Deutschland und den Niederlanden gab es in den vergangenen 11 Jahren keine wesentlichen Veränderungen. Nur Belgien konnte einen marginalen Zuwachs von 0,6 % Marktanteil für den kleinsten Hafen der Nordrange, Zeebrugge, hinzugewinnen. Hamburg hat jedoch Marktanteile an Bremerhaven verloren (vgl. Pkt. 4.2 Gefährdungen sowie Details mit Graphik 1 im Anhang).

1. Die Standortvorteile und Stärken des Hamburger Hafens sind folgende:
 - a) Hamburg bietet hervorragende Verkehrs- und Handelsverbindungen nach Mittel-, Ostdeutschland und Osteuropa mit wesentlichen Kostenvorteilen durch kürzeren Landtransport (per Schiene oder LKW) durch seine Lage als östlichster Hafen der Nordrange (Asien-Nordeuropa) 100 km im Landesinneren.
 - b) Hamburg bietet für 35-40% seines Containerumschlags den Weitertransport mit Feederschiffen nach Skandinavien und anderen Ostseehäfen.
 - c) Hamburg bietet hohe Effizienz des Hafenbetriebs kombiniert mit einem breiten und leistungsfähigen Angebot maritimer Dienstleistungen (z.B. Lagerung, Detaillierung, technische Wartungsdienste, Speditionen, Versicherungen und Banken).
2. Trotz der bestehenden Restriktionen der Fahrwassertiefe und Fahrwasserbreite laufen mehr als die Hälfte der größten Containerschiffe teilabgeladen tideunabhängig mit erheblichen Tiefgangsreserven Hamburg an. (vgl. Pkt.1 Ziffer 1 und Abbildung Schiffsbewegungen im Anhang.) Eine Reederbefragung belegt die Wettbewerbsvorteile von Hamburg aus heutiger Sicht der Reeder, (vgl. Tab.1 im Anhang)
3. Die Systematik der Stärken, die den Erfolg des Hamburger Hafens bestimmen, zeigt, dass diese langfristig wirken und bestehende Fahrwasserrestriktionen bisher deutlich überkompensiert haben.

4.2 Die Schwächen und Gefährdungen des Hamburger Hafens

Mit der Osterweiterung der Europäischen Union hat Hamburg seine historische Rolle als Seehafen von Mittel- und Ostdeutschland sowie Osteuropa wiedererlangt. Die durch die geographische Lage begründeten Wettbewerbsvorteile werden in Zukunft weitgehend bestehen bleiben. Aber es treten neue Wettbewerber auf, die Standort- und Kostenvorteile bieten und in verschärftem Wettbewerb Hamburg auch trotz einer Elbvertiefung Marktanteile streitig machen werden.

1. Mittelmeerhäfen, insbesondere Koper, Rijeka und Triest, u.U. auch Athen und Marseille liegen deutlich günstiger zu süddeutschen und südeuropäischen Märkten.
2. Der neue JadeWeserPort bietet deutlich kürzere Wege für den Feederverkehr (Transit) in die Ostsee. Reedereieigene (dedicated) Umschlagsanlagen (von Maersk und MSC) versprechen, wie z.B. in Bremerhaven in Krisenzeiten bevorzugtes Anlaufen.
3. Der für Hamburg mit 35 bis 40% bedeutsame Transit-Containerumschlag erhält weitere Konkurrenz durch direkte Weiterfahrt von Containerschiffen aus Asien und Amerika zu Ostseehäfen, z.B. Göteborg, mit zahlreichen Feederanschlüssen.
4. Die Begutachtung der europäischen Seehäfen durch die EU stützt die Einschätzung, dass Plancos Beschäftigungs- und Wertschöpfungsprognosen auf unrealistischen Annahmen beruhen. (vgl. unten Punkt 5.2 Unterziffer 8)

³ Vollständiges Gutachten: http://www.bmub.bund.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/hafenkonzeption_schlussb.pdf

5. Die **unkritische Übernahme und öffentliche Verbreitung des erkennbar instabilen Ergebnisses der Planco-Prognose** als wissenschaftlich gesicherte Tatsache (die Elbvertiefung sei notwendig zur Sicherung von 156 Tsd. Arbeitsplätzen), kombiniert mit ständiger Zurückweisung von Einwänden, ärgert viele Bürger als untragbar anachronistisch und autoritär. Das **gefährdet zukunftsfähige Kompromisse**, erinnert an Stuttgart 21 und führte logischer Weise zur Wahl des Rechtswegs als ultima ratio.
6. Bei abwägender Betrachtung und bei einem Ist-Containerumschlag von rd. 9 Mio. TEU in 2012 erscheint ein **Festhalten an der ISL/Global Insight-Prognose für 2025 von 25,3 Mio. TEU (vgl. Hamburger Hafenentwicklungsplan 2025, Oktober 2012, S. 21) als Gefährdung besserer Lösungen**, die im Rahmen einer strategisch vernünftigen Seehafenkonzeption gefunden werden können und müssen. Die Zuständigkeit dafür liegt beim Bundesverkehrsminister, der dafür eintreten müsste.
7. Die andauernde Wachstumsschwäche in Südeuropa und USA, verstärkt von erheblichen Unsicherheiten des Wachstums in China, lässt drei Gefahren erkennen: (1) Wachstumsschwache Phasen auf dem Wachstumspfad des Containerumschlags und mögliche Verlangsamung des Gesamtwachstums auf eine Größenordnung von nur 20 Mio. TEU oder weniger bis Anfang der 2020er Jahre. (2) Deutliche Marktanteilsverluste im Feederverkehr an Bremerhaven, JadeWeserPort und Göteborg mit Absinken des Feederanteils am Hamburger Containerumschlag von um 40% auf eine Größenordnung um 20% oder weniger. Ein entsprechender Einbruch erfolgte bereits während der jüngsten Weltwirtschaftskrise. Dieser Feederverkehr hat eine relativ geringe Wertschöpfung in Hamburg. (3) Die dominierenden großen Containerschiffe der Nordrange leiden unter scharfem Wettbewerb und Ratenverfall. Sie müssen deshalb große Häfen mit hohem eigenen Ladungsaufkommen und relativ bedeutendem Hinterland auf ihrem Umlauf bedienen. Das für Hamburg und sein Hinterland bestimmte Ladungsaufkommen wird Hamburg in der Regel auf nicht voll ausgelasteten Containerschiffen erreichen.
8. Der Vorstandsvorsitzende der Reederei Hamburg Süd hat auf der Bilanzpressekonferenz 2012 Skepsis gegenüber den bestehenden Containerumschlagsprognosen geäußert. Er könnte also ein Szenario wie Ziffer 7) wahrscheinlich als realistischer bezeichnen.
9. Die Bundesregierung verneint die Notwendigkeit einer Revision der Prognosezahlen zur Elbvertiefung (in der Antwort auf die entsprechende Anfrage; Drucksachen 17/1128 und 17/1312 v.6.4.2010). Eine m.E. nicht nachvollziehbare Vereinfachung.

5 Kooperation der deutschen Seehäfen anstatt fehlerhaft begründete 9.Elbvertiefung

In der Stellungnahme zur Elbvertiefung schreibt der Worldwide Fund for Nature (WWF): „*Seehäfen sind tiefgreifendem Strukturwandel unterworfen. Wettbewerb untereinander, insbes. auf der Nordrange, hat deutlich zugenommen, u.a. weil die „Exklusivität“ des jeweiligen Hinterlandes abnimmt. Mehrere Seehäfen konkurrieren in bestimmten Regionen um das gleiche Hinterland. Darüber hinaus werden, zur Optimierung der „supply chains“ (= Liefer-/Versorgungs-/Wertschöpfungskette) wertschöpfende Aktivitäten(und damit auch Arbeitsplätze) zunehmend ins Hinterland verlagert. Beides führt zur Abnahme wirtschaftlicher Effekte des Containerumschlags in Seehäfen. Diese Effekte werden tendenziell „footloose“ = (standort)ungebunden, d.h. wirtschaftliche Effekte sind immer weniger an einen konkreten Standort gebunden.*“ (s. S. 21, Gutachten „Arbeitsplatzeffekte des Hamburger Hafens – Auswirkungen der geplanten Elbvertiefung“, Hrsg. WWF Deutschland, Frankfurt a.M., Autor: Ulrich Petschow, Institut für Ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), März 2009).

Die von Anfang an nicht nachvollziehbar belegten Zahlen von Planco über 156 Tsd. vom Hamburger Hafen in der Metropolregion abhängig Beschäftigte müssen als unbegründet und mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit als sehr falsch zurückgewiesen werden. Sie dürfen 2013 im 6. Jahr der Weltwirtschaftskrise nicht unbestritten Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses bleiben. **Eine offensichtlich unhaltbare Bedarfsbegründung darf nicht zu einer Beweislastumkehr führen. Es muss Aufgabe des Projektträgers bleiben, den bisher nicht stichhaltig begründeten Bedarf glaubwürdig nachzuweisen. Obwohl der Hamburger 1. Bürgermeister Olaf Scholz Gespräche über Kompromisse verweigert, muss die Prüfung von wahrscheinlich besseren Alternativen im Rahmen einer deutschen Seehafenkonzeption im nationalen Interesse gefordert und realisiert werden!**

Eine Vereinbarung der Bundesregierung mit den Regierungen der Bundesländer aus dem Jahr 2001 (auf der 2. Nationalen maritimen Konferenz v. 6.11.2001) verpflichtet die Bundesländer zur Abstimmung ihrer Hafenpolitik zur Vermeidung von Fehlinvestitionen. Das bedeutet, dass der Bedarf für eine Vertiefung der Elbe vereinbarungsgemäß nur im Rahmen einer abgestimmten Umschlagsprognose und Kapazitätsplanung inklusive JadeWeser-Port beurteilt werden darf. **Es ist demokratischen Bürgern nicht vermittelbar, dass mit Steuermitteln erst ein neuer Tiefwasserhafen gebaut wird und anschließend bestehende Häfen ebenfalls mit Steuermitteln in die Lage versetzt werden sollen, dem neuen Hafen den Markteintritt streitig zu machen. Der JadeWeserPort wird Hamburg sinnvollerweise mittel- und langfristig Feederverkehre abnehmen, mit oder ohne Elbvertiefung. Das ist einer der Hauptgründe weshalb die Elbvertiefung verzichtbar ist.**

5.1 Vorteile einer Kooperation der deutschen Seehäfen

Das Gutachten „Szenario für eine Seehafenkooperation im Bereich des Containerverkehrs, eine Alternative zur Vertiefung der Flussmündungen von Elbe und Weser.“ von Prof. Frank Ordemann (Hrsg. WWF Deutschland, Mai 2013) nennt in der Zusammenfassung auf den Seiten 5 und 6 die folgenden Vorteile einer Kooperation der deutschen Seehäfen:⁴

- Kooperation stärkt im Fall konsequenter Profilierung den Hafenstandort Deutschland gegenüber Rotterdam und Antwerpen.
- Kooperation verhilft Reedern und Kunden (Verladern) in den Feederregionen zu Transitzeitverkürzungen und damit zu Kostenvorteilen.
- Kooperation setzt Mittel frei für Infrastrukturprojekte zur Stärkung des Hafenstandortes Deutschland (z.B. für den Nord-Ostseekanal und die Schleuse Scharnebeck in den Mittellandkanal).
- Kooperation ermöglicht beste Ausschöpfung der Vorteile aller drei Hafenstandorte bei Konzentration des JadeWeser-Port auf Transshipment und des Hamburger Hafens auf Containerumschlag mit höherer Wertschöpfung als im Transshipment.
- Hamburg bleibt ein international bedeutender Containerhafen auch bei einem Verzicht auf die Elbvertiefung. Kostenanalysen im Rahmen dieser Studie haben gezeigt, dass eine Abwanderung der Reedereien von Hamburg hin zu den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen bei einem Verzicht auf die Elbvertiefung unrealistisch ist. Hamburg benötigt die Elbvertiefung nicht, weil die möglichen Schiffstiefgänge in der Regel nicht ausgenutzt werden und die meisten Schiffe ohne Rücksicht auf die Tide in den Hafen ein- und auslaufen. (Zitat Ende)
- Diese Folgerungen zieht Ordemann auf der Grundlage einer systematischen Analyse und langfristigen Prognose des Containerverkehrs und -umschlags (inklusive Transshipment) sowie der Zeiten, Kosten und der Wettbewerbsmerkmale und Kapazitätsreserven der Containerhäfen der Nordrange.

Die geplante 9. Fahrrinnenanpassung (kurz Elbvertiefung) plant trotz der morphologischen Grenzen des Flusses zugleich Maßnahmen der Fahrrinnenverbreiterung zur Herstellung einer Begegnungsstrecke und eines Warteplatzes, die als vorgezogene Teilmaßnahme (VTM) ein Großteil der Verkehrserleichterung für die großen Containerschiffe über 10.000 TEU erreichen sollten. Sie wurden wegen Protesten zurückgezogen. Es bleibt eine offene Frage, ob und wann eine solche Teilmaßnahme eine nationale Seehafenkooperation ergänzen sollte.

Es gibt also Alternativen zur geplanten 9. Elbvertiefung, die als Kompromiss neben größerer Zukunftsfähigkeit für die Großschifffahrt zugleich eine ausgewogene Berücksichtigung aller Anforderungen für einen Bruchteil der Kosten (durch etwa 90% geringere Baggermengen) bei weitgehender Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen ermöglichen. Übereinstimmend damit fordert Prognos-Prograns: „Um das Risiko von Fehlinvestitionen zu mindern, sind belastbare Informationen über zukünftige Entwicklungen erforderlich. Um den Bedürfnissen an aktuellen Informationen über eventuelle Marktstörungen Rechnung zu tragen, muss eine regelmäßige, unabhängige Marktbeobachtung durch neutrale Sachverständige etabliert werden.“ (a.a.O. S. 6) **Die Hochrechnungen von Planco erfüllen diese notwendigen Anforderungen nicht.**

5.2 Die Hauptbestimmungsfaktoren der Hafenentwicklung

Die von einem Hafen erwirtschaftete Wertschöpfung wird messbar an der Zahl und Struktur der Schiffsbewegungen, dem Güterumschlag und der Zahl der Beschäftigten. Diese Leistungsmerkmale werden maßgeblich beeinflusst durch folgende Hauptfaktoren:

- 1) Export- und Importentwicklung mit den Hauptpartnerregionen in Übersee
- 2) Wirtschaftsentwicklung des Einzugsgebietes im Hinterland
- 3) Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich mit den Konkurrenzhäfen, dazu zählen Abfertigungseffizienz, Fahrwassertiefe und geographische Lage, zu belegen durch Zeitreihenvergleich über Schiffsbewegungen, Güterumschlag und Beschäftigte.
- 4) Entscheidungen der Ablader, Schiffsgrößenentwicklung, Routenstrategien der Reeder, z.B. mit Präferenzen für Häfen, in denen sie eigene (dedicated) Umschlagsanlagen betreiben. Für Hamburg gefährliche Reedereibeteiligungen an Containerumschlagseinrichtungen der Nordrange sind z.B.:
 - CMA CGM in Le Havre als Hub.
 - Maersk und MSC (je 1/2) in Bremerhaven
 - MSC (1/2) von Antwerpen (zentraler Hub in Europa)
 - Maersk in Göteborg und Zeebrügge (nur 15 sm von der Nordsee)
 - Maersk hat den mit EU-Mitteln erbauten Containerhafen Gdingen übernommen.
 - Maersk übernimmt ebenfalls einen Großteil von Rotterdam Maasvlakte 2.

Diese wirtschaftlichen und rechtlichen Bindungen begründen Präferenzen und Kooperationen, die nicht, besonders nicht bei Ladungsmangel in Krisenzeiten, durch eine Elbvertiefung kompensiert werden können.

⁴ Vollständige Studie: http://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/WWF_Positionspapier_Hafenkooperation.pdf

5) Kostenfaktoren wie Kapitalbindung durch Reisezeit, Umschlags- und Lagergebühren, Treibstoffkosten etc.

Das Zusammenwirken dieser Hauptfaktoren erschwert eine quantitative Isolierung der Bedeutung der Fahrwassertiefe und verdeutlicht die Notwendigkeit von Tests (Kalibrierung) von Prognosemodellen und der Plausibilitätsprüfung von Annahmen und Ergebnissen. Die wichtigsten Bestimmungsfaktoren sind in der Zusammenfassung und Stärken-Schwächen-Analyse schon behandelt und hier nicht zu wiederholen.

5.3 Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens aus dem Asien- und Amerikaverkehr großer Containerschiffe

Aus dem Gutachten der Fa. Planco Consulting GmbH, Essen: „*Fortschreibung der Berechnungen zur Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001*“ vom Juli 2006 S. 11, Tab. 3-7 übernimmt der TdV in der Planfeststellungsunterlage Teil B 1 Bedarfsbegründung S. 8 Tab.2-1 und S.9 die Spaltensumme der folgenden Angaben:

Hafenabhängig Beschäftigte in der Metropolregion in 2005

Umschlag , Schifffahrt	15.626	
Spedition, Lagerei, Bahn	22.468	
Sonstige (Containerreparatur)	617	
Hafenwirtschaft im engeren Sinn gesamt		38.711
Banken, Versicherungen, Sachverständige	4.747	
Großhandel	20.127	
Öffentliche Verwaltung, Zoll, Lotsen etc.	4.357	
Hafenwirtschaft im weiteren Sinn gesamt		29.231
Hafenwirtschaft gesamt		67.942
Hafenbezogene Industrie	17.722	
Direkt hafenabhängig Beschäftigte	70.659	
Hafenbezogene Beschäftigte gesamt		88.381
Hafenabhängig Beschäftigte Metropolregion gesamt		156.323

Diese Zahl 156 Tsd. bezieht sich auf den Gesamtumschlag für 2005. Die Fahrwasserrestriktionen betreffen aber nur die sehr großen Containerschiffe (very large vessels). Es gilt deshalb eine realistische Zahl zu finden, die nach Ausschluss nicht korrelierender Umschlagsgrößen glaubwürdig mit den für Hamburg erfolgsbestimmenden Asien- und Amerikaliniendiensten zusammenhängt. Die oben genannten Strukturveränderungen im Hafenbetrieb müssen zumindest näherungsweise berücksichtigt werden. Dafür gilt:

- 1) **Prof. Läpple, Arbeitsmarktforscher** und ehem. Dozent der TU Hamburg Harburg, sagte in einem Interview am 19.10.2007 dem Hamburger Abendblatt zu obigen Zahlen: „*Das sind Mondrechnungen, die nie offengelegt wurden und die sich auch nicht halten lassen. Rotterdam beziffert die von ihrem Hafen abhängigen Arbeitsplätze mit 57.000 und sagt ganz offen, dass die hafengebundenen Arbeitsplätze in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen sind. Die heutigen Häfen sind weitgehend Containerschleusen, das Ein- und Auspacken, die Wertschöpfung findet im Hinterland statt. Die echten Hafenjobs werden immer weniger, und die anderen sind nicht mehr wasserabhängig, nicht mehr abhängig vom Umschlagsplatz. Rund ein Drittel aller Container, die per Schiff in Hamburg ankommen, werden mit kleineren Feederschiffen die Elbe wieder heruntergefahren. Das ist nur Transitverkehr, in einem hohen Maße automatisiert.*“
- 2) „*Die Zahl der direkt umschlagsabhängigen Arbeitsplätze im Hafen hat von 11.594 im Januar 1980 über 8.050 im Januar 1990 auf 4.718 im Januar 2003 abgenommen. Eine vergleichbare Tendenz ist auch in den anderen europäischen Häfen zu beobachten*“ (Hamburger Behörde für Wirtschaft und Verkehr 2005: Leitfaden Hafeninformationsfahrt, veröffentlicht unter www.hk24.de).
- 3) Belege für die per Saldo abgenommene **Beschäftigungswirkung des Hamburger Hafens** kommen auch vom Bremer Institut für Seeverkehr und Logistik (ISL) (Oktober 2000: 3-64): Demnach hat allein **von 1993 bis 2000** „die Anzahl der direkt mit der Abfertigung von Schiff und Ladung beschäftigten Arbeitnehmer **um 45% auf knapp 5.000 Arbeitnehmer abgenommen** (darunter ca. 1.000 Angestellte der Gesamthafenbetriebsgesellschaft)“ (vgl. Ziffer 5).
- 4) **Die Entkoppelung von Güterumschlag und Beschäftigung ist in allen Containerhäfen bereits seit den achtziger Jahren bekannt.** „*So hat die Industrialisierung (Automation) der Hafenarbeit dazu beigetragen, dass der Containerumschlag in den Seehäfen nicht mehr zu den Wachstumsträgern der regionalen Beschäftigung in den Seehafenregionen gehört. Umschlagswachstum ist nicht mehr automatisch mit Beschäftigungswachstum verbunden...*“ (DEECKE Juli 1998: Container, Seehafen und Ökologie, Studie im Auftrag des BUND Niedersachsen und des WWF Deutschland).
- 5) **Von 1998 bis 2005 stieg die Beschäftigung im Containerumschlag der HHLA um 19 % und der Containerumschlag der HHLA um 143 %, also das 7,5fache.**

Entwicklung von Arbeitsplätzen und Containerumschlag der HHLA

Jahr	Beschäftigte der HHLA-Gruppe:	Umschlag in Hamburg in TEU
1998	3.090	2.300.000
1999	2.941	- 4,8 % 2.500.000
2000	2.986	+ 1,5 % 2.760.000
2001	3.259	+ 9,1 % 3.071.000
2002	3.503	+ 7,6 % 3.453.000
2003	3.364	- 4,0 % 3.891.000
2004	3.334	- 0,9 % 4.596.000
2005	3.689	+ 10,6 % 5.600.000

Das bestätigt, die unter Ziffer 4) getroffene Aussage, dass die Beschäftigtenentwicklung durch hohe Automation von der Umschlagsentwicklung weitgehend abgekoppelt ist. Die Zahlen 2006 bis 2012 zeigen eine abweichende Entwicklung wegen Firmenzukäufen, deren Analyse diesen Rahmen sprengen würde. Die Zahlen belegen, dass großes Wachstum des Containerumschlags durch Automation nur sehr geringes Beschäftigungswachstum bewirkt hat. Der Containerumschlag pro Beschäftigtem hat sich bei der HHLA in sieben Jahren von 744 Containern pro Beschäftigtem im Jahr 1998 auf 1518 Container pro Beschäftigtem im Jahr 2005 mehr als verdoppelt.

- 6) **Eurogate-Chef Emanuel Schiffer beziffert das Beschäftigungspotenzial des neuen JadeWeserPorts** im Interview *„Wilhelmshaven wird eine Herkulesaufgabe“* mit dem Weser Kurier am 15. Jan. 2011 wie folgt: *„Wenn wir in etwa drei bis vier Jahren voll ausgelastet sind, fallen bei uns **direkt 1.000 Arbeitsplätze** an. Dazu kommen noch etwa 1.000 weitere beim Zoll, bei der Bahn, bei den Fuhrunternehmen und so weiter. Das wären 2.000 direkte Arbeitsplätze. Auf jeden direkten Arbeitsplatz kommen zwei bis drei indirekte. Dann wäre man bei 4.000 Arbeitsplätzen.“* Das gilt bei voller Auslastung der gegenwärtigen Ausbaustufe mit einer Umschlagskapazität von geplant 2,7 Mio. TEU (lt. Schiffer u.U. möglich 3,5 Mio. TEU) p.a. – Die nicht ganz eindeutige Aussage erlaubt zwei Deutungen: (1) 1.000 direkte Arbeitsplätze bei Eurogate plus Faktor 3 indirekte Arbeitsplätze= insgesamt 4.000 Arbeitsplätze oder (2) 1.000 direkte bei Eurogate plus 1.000 direkte bei Zoll und Bahn usw., also gesamt 2000 direkte plus doppelt so viele also 2 x 2000= 4.000 Indirekte. Das ergäbe direkte plus indirekte insgesamt 6.000 Arbeitsplätze. Diese Unklarheit erlaubt eine sinnvolle Überlegung: Die niedrigere Zahl 4.000 wäre pessimistisch bei begrenzter Erschließung hafeninduzierter Logistikaktivitäten. Die höhere Zahl 6.000 entspräche einer optimistischen Prognose bei voller Entfaltung induzierter Logistikaktivitäten. Wegen der Bedeutung Hamburgs als Logistikzentrum, liegt ein Strukturvergleich mit der optimistischen höheren Zahl nahe. Was bedeutet die optimistische Zahl 6.000?

2,9 Mio. TEU möglicher Umschlag des WeserJadePorts mit 2.000 direkten Beschäftigten ergibt 1.450 Container pro Beschäftigtem und Jahr (die gleiche Größenordnung wie HHLA 1.379 im Jahr 2.005). Gemäß Hamburger Abendblatt vom 10.04.2013 hatte **EUROGATE an allen seinen Hafenstandorten** insgesamt 7.665 Beschäftigte, die für einen Umschlag von „gut 13 Mio. Containern“ gesorgt haben. Das entspricht übereinstimmend einem durchschnittlichen Containerumschlag von ca. 1.700 Containern pro Beschäftigtem im Jahr (einschließlich Verwaltung etc.).

2,9 Mio. TEU Umschlag mit gesamt 6000 direkt plus indirekt Beschäftigten ergibt **insgesamt rund 2.000 Beschäftigte je 1 Mio. TEU Jahresumschlag**.

Angeichts von zuletzt rd. 9 Mio. TEU in Hamburg umgeschlagener Container ergeben sich analog für Hamburg gut 5.000 Beschäftigte bei den Hafenumschlagsunternehmen, zuzüglich das 2-bis 3-fache indirekt abhängig Beschäftigte, also gut 20.000 Arbeitsplätze, die in der Metropolregion von Hamburg vom Containerumschlag abhängig sind. Für die Richtigkeit dieser Größenordnung sprechen auch die folgenden offiziellen Angaben.

- 7) Die **Port of Rotterdam Authority** veröffentlicht 2007, dass ihre **Beschäftigten von 2002 mit 6.524 bis 2005 auf 5.441 zurückgegangen** sind. Es fällt auf, dass Rotterdam nach Prognos einen etwa **dreimal so großen Umschlag** (2004: 352,4 Mio. t) im Vergleich zu Hamburg (2004: 114,5 Mio. t) **mit einer Personalzahl** (2004: 5.741 Beschäftigten) **in etwa der gleichen Größenordnung wie Hamburg** (vgl. EU und ISL etwa 5.000) abwickelt. Das zwingt zu **zwei Folgerungen**: (1) Mit großem Personalaufbau bei neuem Umschlagswachstum nach der Krise kann kaum gerechnet werden. (2) **Die 15.626 Beschäftigten, die Planco für Umschlag und Schifffahrt nennt, müssen im beschriebenen Kontext mangels Begründung und sauberer Definition (Nomenklatur) als um den Faktor 3 falsch angesehen werden.** Das bestätigen auch die folgenden Zahlen der EU.
- 8) **Die EU-Kommission** schreibt über die deutschen Seehäfen: *“Direct employment in German seaports has declined significantly and continuously over the last 20 years. This is largely due to the technological and logistical changes set*

out above, but is also linked to outsourcing and a linked increase in indirect employment in the sector. While German seaports still employed over 15,000 people in 1986, this number has declined by approximately half in 2006, with employment standing around 7,500. The largest share of this employment is taken by the large ports of Hamburg and Bremen/Bremerhaven with around 4,000 and 1,800 employees respectively.

- 9) Berücksichtigt man alle oben herangezogenen Fakten, dann erscheint es sehr nah an der Realität, dem Hamburger Hafen eine einigermaßen stabile direkt hafenabhängige Beschäftigtenzahl von rund 5.000 Beschäftigten zuzurechnen. Prognos zitiert die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit mit nachgewiesenen 4.718 direkt hafenabhängig Beschäftigten in 2003. (vgl. Prognos-Prograns, Seehafenkonzeption 2006 S.106) Berücksichtigt man die Insiderschätzung von Herrn Schiffer von Eurogate von 2-3 indirekten auf jeden direkten Beschäftigten, dann erhält man Annäherung 1 für das Planco-Bezugsjahr 2005 für die Metropolregion Hamburg etwa 20 Tsd. insgesamt hafenabhängig Beschäftigte.

Annäherung 1

Nach einem Strukturvergleich mit Rotterdam und Schätzung Eurogate für Jade-WeserPort hat der Hamburger Containerumschlag der Nordrange für die Metropolregion ein Gesamtbeschäftigungspotential von etwa 20.000

- 10) Wer zur Beurteilung der Beschäftigungseffekte des Containerumschlags in Hamburg die nicht stichhaltig begründete Planco-Zahl von 156 Tsd. insgesamt hafenabhängig Beschäftigten der Metropolregion dennoch berücksichtigen will, muss notwendig diejenigen Beträge ausschließen, die nach empirischer Erkenntnis nicht von dem Umschlag der sehr großen Containerschiffe also auch kaum von einer Elbvertiefung beeinflusst werden. Dieses Ausschlussverfahren zur Eliminierung von nicht korrelierten Aktivitäten und Berücksichtigung erkennbarer Veränderungen ähnelt einer Kombination der Methoden des Zeitvergleichs und Strukturvergleichs. Dabei sind folgende Relationen aus 2007 zu beachten:
- (a) Der Anteil des Containerumschlags in Hamburg am Gesamtumschlag von Hamburg betrug 2008 mit 95,1 Mio. t **68%**. (Quelle: Wikipedia.org /wiki/Hamburg_Hafen).
 - (b) Der Containerumschlag mit Asien in TEU betrug 2007 5.559.000 TEU d.h. 56,2 % des Hamburger Containerumschlags. Für Asien plus Amerika zusammen nennt Planco für 2004 **63,5%** (Quelle: Planco, Seeverkehrsprognose Los3 S. A6-6).
 - (c) Der Umschlag im Feederverkehr schwankt zwischen 30 bis 40% (vor 2008). Es ist ein durchlaufender Transport ohne regionale Effekte über die Funktion des Umschlags hinaus. Die oben begründeten zu erwartenden Abwanderungen aus diesem Umschlagssegment werden weitgehend unabhängig von der Elbvertiefung erfolgen und haben geringe Beschäftigungsrelevanz. Plancos Prognose ist deshalb um **35%** auf 65% zu reduzieren.
 - (d) Was im Hinterland mit dem Inhalt eines Containers geschieht, ist nicht abhängig vom Seehafen, über den ein Container kommt oder geht. Die Beschäftigung kann in der Regel nicht einem bestimmten Hafen zugerechnet werden. Mit Rücksicht auf die hohe Angebotsdichte maritimer und logistischer Leistungen in Hamburg erscheint es mir **eine für Hamburg optimistische Annahme**, dass (bei einem Locoanteil von 1/3 des Umschlags) **jeder zweite (also 50%)** der in Hamburg (nicht im Feederverkehr) umgeschlagenen Container in der Metropolregion auch Beschäftigung bewirken.

Versuchen wir unter Berücksichtigung der Aspekte a) bis d) eine Annäherung an eine vertretbare Zahl für die vom Containerumschlag des Hamburger Hafens mit very large ships von und nach Asien und Amerika abhängig Beschäftigten, ausgehend von einem geschätzten Maximalszenarium minimaler Wahrscheinlichkeit (= Plancos 156.000 Beschäftigte) hin zu einem ebenfalls geschätzten Szenarium wesentlich höherer Wahrscheinlichkeit:

Beschäftigte

zu a):	Containerumschlagsanteil 68%, von 156.000 Beschäftigten bleiben →	106,1 Tsd.
zu b):	Davon Asien + Amerika mit very large container ships 63,5%, bleiben →	67,4 Tsd.
zu c):	Davon Feederumschlag, Durchlaufverkehr mit vernachlässigbaren indirekten Beschäftigungseffekten 35%, bleiben 65% →	43,8 Tsd.
zu d)	Davon mit Bearbeitung in der Metropolregion 50% →	21,9 Tsd.

Der Ausschluss von Verkehren und Umschlagsanteilen, für die eine Elbvertiefung nicht relevant wäre, ergibt also

Annäherung 2

nach Ausschluss nicht korrelierender Segmente aus der Planco-Prognose hat der Hamburger Containerumschlag der Nordrange für die Metropolregion ein Gesamtbeschäftigungspotential von etwa 20.000.

Annäherung 1 (d.h. Beschäftigungszahlen der Hafenumschlagsunternehmen und der Strukturvergleich mit Rotterdam und WeserJadePort) ergab ebenso wie Annäherung 2 (d.h. die Korrektur der Planco-Prognose um nicht korrelierende

Elemente) **übereinstimmend die insgesamt in der Metropolregion mit dem Containerumschlag sehr großer Containerschiffe zusammenhängende Beschäftigtenzahl in einer Größenordnung von etwa 20.000 Beschäftigten.**

- 11) **Nur ein Bruchteil davon kann von einer Elbvertiefung abhängig sein. Die Frage ist: Wie viele der 20.000 Arbeitsplätze werden bei Unterlassung der 9. Elbvertiefung gefährdet?**

Ausgehend von der Annahme der Planfeststellungsunterlage (S. 30), dass 2 Mio. TEU Umschlagsverlust als mögliche Folge einer Unterlassung der 9. Elbvertiefung eintreten könnten, dann könnten nach unseren obigen Erkenntnissen (von 2.000 Beschäftigte je 1 Mio. TEU Umschlag) insgesamt etwa 4.000 Arbeitsplätze gefährdet sein. Allerdings ist diese Gefährdung unbewiesen und muss angezweifelt werden, denn

- (a) **Solange nicht das Gegenteil bewiesen ist, müssen Herstellung, Angebot und Nachfrage von Gütern und Diensten in der Region als unabhängig davon gelten, ob das Elbfahrwasser um einen Meter vertieft wird.**
- (b) **Die Gegner der Elbvertiefung weisen nach, dass alternativ mit einem Minimum an Eingriffen ein Maximum der Ziele erreichbar ist, sodass die Arbeitsplatzgefährdung gegen Null gehen kann. Die Prüfung der Alternativen wird rechtswidrig verweigert. (Dazu vgl. Pkt 5)**
- (c) **Als völlig unbegründet und übertrieben erscheint mir deshalb die Aussage der Planfeststellungsunterlage (Teil B.1, Erläuterungsbericht, Bedarfsbegründung, S. 30), dass die 9. Elbvertiefung für den Erhalt von insgesamt 17.700 direkten und indirekten Arbeitsplätzen in der Metropolregion erforderlich sei.**

- 12) **Die Datenbasis von Planco ist etwa 10 Jahre alt, und Planco hat partiell Wachstumsraten verändert, aber keine Plausibilität geliefert. Das Modell wurde nicht kalibriert. Mangels systematischer Berücksichtigung von Risiken und Innovation wird Planco's Prognosemethode den Ungewissheiten der Krise und des schnellen Wandels nicht gerecht. Die notwendige Plausibilitätsprüfung und die Überschlagsrechnungen zur Berücksichtigung erkannter Unabhängigkeiten begründen nachvollziehbar, dass die Planco-Zahlen zu Beschäftigungseffekten des Containerumschlags (um den Faktor 7,8) und der Elbvertiefung (um den Faktor 4,4) zu hoch, also grob falsch sind.**

Die geplante 9. Elbvertiefung ist also ein Projekt im Interesse von Reedern und Hamburgs Hafenwirtschaft ohne stichhaltige gesamtwirtschaftliche Begründung. Das gilt besonders seit Eröffnung des Jade-Weser-Ports, dessen Rechtfertigung und Chancen als deutscher Tiefwasserhafen durch eine weitere Elbvertiefung massiv in Frage gestellt würden.

- 13) **Nach einem Einbruch von fast 29 % in 2009 erreichte Hamburg erst 2012 mit knapp 9 Mio. TEU etwa wieder den Umschlag von 2007. In der Drucksache 17/13122 vom 06.04.2010 erklärt die Bundesregierung: „Die aktuelle konjunkturelle Lage lässt keinen Rückschluss auf die langfristige Entwicklung des Containerumschlags zu. Sie geht aber davon aus, dass die Verkehrsnachfrage wieder auf den Wachstumspfad der Seeverkehrsprognose 2025 einschwenken wird.“ Was für die kommenden 12 Jahre „wagemutig“ ein Wachstum von 7 % p.a. unterstellt.**

- 14) **Offene Fragen, die entscheidungsrelevant näher untersucht werden müssten.**

Zu Annäherung 1: Die dort geschätzten Zahlen beziehen sich ebenso wie die in der Planfeststellungsunterlage zitierten Zahlen von Planco auf das zurückliegende Jahr 2005 und gelten noch für die Gegenwart. Nimmt man (trotz anhaltender Krise in wichtigen Exportländern und Wachstumsschwäche Europas bei unter 2% BIP-Wachstum p.a.) wie die Bundesregierung an, dass der Außenhandel und Seeverkehr ohne Pause in den auf 2012 folgenden 13 Jahren bis 2025 jährlich um 7% wachsen wird, dann könnte Hamburgs **Containerumschlag günstigstenfalls von 9 Mio. TEU in 2012 bis 2025 um den Faktor 2,409 auf 21,7 Mio. TEU wachsen.** Bei einem Gesamtbeschäftigungseffekt von 2.000 Beschäftigten je 1 Mio. TEU, ergäbe sich für 2025 ein maximales Beschäftigungspotential des Hamburger Containerumschlags in der Metropolregion von insgesamt etwa 43.000. Eine solche Erwartung wäre mit großer Wahrscheinlichkeit mangelhaft, weil stark überhöht, denn es fehlen Risikoabschläge für: (1) sehr optimistische Außenhandelsprognose, (2) automationsbedingte Kapazitätsreserven der bestehenden Umschlagseinrichtungen, (3) Jade-Weser-Port, (4) die Lagevorteile zusätzlicher Containerhäfen und (5) den anhaltenden Trend zur Unabhängigkeit der Wertschöpfung vom Seehafenumschlag. **Deshalb kann die Möglichkeit nicht ausgeschlossen werden, dass auch nach einer 9. Elbvertiefung das vom Hamburger Containerumschlag abhängige Beschäftigtenpotential bei der Größenordnung der Annäherungen 1 und 2 also bei etwa 20.000 stagniert und auch die genannten etwa 4.000 Beschäftigten nicht von einer Elbvertiefung beeinflusst würden, kurz: eine Elbvertiefung keinen Beschäftigungseffekt hätte.**

- Zu Annäherung 2:** Die relevanten Prozentanteile können sich in Zukunft ändern. (1) Einiges spricht dafür, dass eine Abschwächung des Asienwachstums durch Wachstumssteigerung in Lateinamerika ausgeglichen werden kann. (2) Die Annahme, dass der Feederverkehr bei 35% stabil bleibt, ist wahrscheinlich zu optimistisch. (3) Die Annahme, dass 50% der umgeschlagenen Container (nach Abzug von 35% Transitumschlag) Beschäftigung in der Region auslösen, erscheint bei gegenwärtigem Locoanteil realistisch (Quelle: Projektbüro Fahrrinnenanpassung). Wegen der großen Unsicherheiten benötigt Hamburg Strategien für verschiedene Szenarien. Dazu gehört die nationale Seehafenkonzeption mit Kooperation mit Bremerhaven und JadeWeserPort.auf dem Gebiet des Transshipments.

5.4 Das Wertschöpfungspotenzial, Rentabilität einer 9. Elbvertiefung

Prognos-Prograns resümieren in ihrer Studie zur nationalen Seehafenkonzeption (2007): „Generell gehen alle Seeverkehrsprognosen von einem weiter wachsenden Seehafenverkehr und insbesondere Containerumschlag aus. **Das wirtschaftlichste Containerschiff wird das 8.000 TEU Schiff sein. Reeder haben eine gewisse Bindung an Hafenstandorte. Dabei spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, wie z.B. das Ladungsaufkommen, die Qualität der Dienstleistungen sowie eigene Terminals der Reeder in den Häfen.** Die Nordrange ist durch eine einmalige Hafendichte mit extremem Wettbewerb gekennzeichnet. Die besondere Konkurrenzsituation führt einerseits zu hoher Wettbewerbsfähigkeit, andererseits bewirkt die fehlende Transparenz bei geleisteter staatlicher Unterstützung einen zweifelhaften Preiskampf und erhöht die Gefahr von Fehlinvestitionen. Die Bundesverkehrswegeplan-BVWP-Methodik weist hinsichtlich der Bewertung von Wasserstraßenprojekten erhebliche Defizite auf, weil wichtige Folgekosten nicht betrachtet werden.“ (Zitat Ende S.1-3; siehe oben).

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Bedarfsbegründung ist nicht stichhaltig. Zahlen aus Bedarfsbegründung, Planfeststellungsunterlage (a.a.O., S. 46 Variante 4)

Nutzen aus Vermeidung von Doppelanläufen	469,7 Mio. €
Nutzen aus vermiedenen Verkehrsumlenkungen	488,6 Mio. €
Nutzen aus verminderter CO2 u. NOX Emission	720,3 Mio. €
Nutzen aus fünf weiteren Effekten, noch zu prüfen	810,2 Mio. €
Nutzen gesamt (offiziell genannt)	2.488,8 Mio. €
Investitionskosten(offiziell genannt)	180,2 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis (offiziell genannt)	13,8: 1

Die Zahlen des NKV werden **ohne Nachweis nur behauptet**. Sie sind deshalb nicht seriös prüfbar und nicht quantitativ korrigierbar, geschweige denn im Vollzug überwachbar. Deshalb muss ich mich hier auf eine Plausibilitätskontrolle beschränken.

Zu Doppelanläufen und Verkehrsumlenkung: Der Begriff **Doppelanlauf** ist **irreführend**. Klassisch und nach wie vor üblich ist der Loop, ein Umlauf mit mindestens drei europäischen Häfen der Nordrange, ohne dass ein Hafen doppelt angelaufen wird. Das kommt höchstens als Ausnahme vor. Wegen Tradition und krisenbedingtem Ladungsmangel für very large vessels werden auch Reedereipools nur sehr begrenzt auf den klassischen Loop verzichten. Dafür spricht die z.Zt. durchgehend auf weit über 90% der Reisen nach Hamburg nachgewiesene Praxis. Die Zweckmäßigkeit eines Bruchs mit der üblichen Praxis müsste an einem Beispiel vorgerechnet werden. Für ungewisse Einsparungen von unüblichen Doppelanläufen und Verkehrsumlenkungen zusammen 958,3 Mio. €, also knapp eine Milliarde Nutzen anzusetzen, ist völlig inakzeptabel. Nennenswerte Verkehrsumlenkungen werden unabhängig von einer Elbvertiefung wegen steigender Treibstoffkosten und des Zwangs zur Streckenoptimierung als Folge von Kostendruck und der Eröffnung des Weser-Jade-Ports sowie weiterer europäischer Containerhäfen (z.B. Göteborg) erfolgen. **Diese sind weitgehend nicht der Elbvertiefung zurechenbar.** Die ersten zwei Positionen des NKV in Höhe von rd. **1 Mrd. € sind deshalb nicht vertretbar.** Die schon heute stattfindenden Umlenkungen von Feederverkehren sind Optimierungsmaßnahmen, die unabhängig von der Elbvertiefung erfolgen.

Zu verminderten CO2- und NOX-Emissionen: Die Einbeziehung der freigesetzten Emissionen der während der Projektrealisierung eingesetzten Fahrzeuge fehlt völlig. **Durch wenig wahrscheinliche Verkehrsumlenkungen**, die außerdem der Elbvertiefung nicht zurechenbar wären, einen Wert von **einer 3/4 Milliarde € Emissionen einsparen zu wollen, ist utopisch.** Das gilt auch, weil ein **Emissionshandelspreis von 2000,- € je t CO2 angesetzt wurde. Dieser liegt aber inzwischen weit unter 200 €.** Der angesetzte Wert muss also schon deshalb mindestens durch 10 dividiert und auf **72 Mio. € herabgesetzt werden.**

Zu Investitionsausgaben: Diese **müssen nach heutigem Stand auf mindestens 500 Mio. € heraufgesetzt werden.** Es fehlen außerdem die jährlich auf über 100 Mio. € ansteigenden Baggerkosten.

Fazit: Lässt man mangels Information **mit Wohlwollen** 30% der ersten zwei Positionen gelten, reduziert die dritte wie begründet auf 10% und lässt von einer Elbvertiefung verursachte Mindereinnahmen des Jade-Weser-Ports außer Acht, dann **sinkt der Nutzen um 1.319,08 Mio. € auf 1.169,72 Mio. €.**

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis sinkt bei realistischen mindestens 500 Mio. Investition von angeblich 13,8 : 1 auf realistisch höchstens 2,33 : 1.

Bei sachgemäßer Berücksichtigung der Mindereinnahmen des Jade-Weser-Ports wäre kein Nutzen mehr nachweisbar.

Auch falls die hier vorgeschlagenen Korrekturen die Realität nicht exakt treffen, so bleibt doch das Ausmaß der Abweichung der offiziellen Zahlen von der aktuellen Wirklichkeit ein ärgerliches Zeichen für fehlende Aufrichtigkeit und Vernachlässigung von Sorgfaltspflichten. Die Priorität der 9. Elbvertiefung im Bundesverkehrswegeplan muss mit Sorgfalt unabhängig überprüft und korrigiert werden. Zu sehr hohen fehlenden Folgekosten (s.u. Pkt. 1 Zusammenfassung, Unterziffer 9.6 und 9.7)

Politischer Druck mit grob falschen Zahlen und Angst um Arbeitsplätze darf die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung von echten Alternativen nicht länger unterbinden. (siehe oben Pkt. 5)

Die von Anfang an nicht nachvollziehbar belegten Zahlen von Planco über 156 Tsd. vom Hamburger Hafen in der Metropolregion abhängig Beschäftigte müssen als unbegründet und mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit als sehr falsch zurückgewiesen werden. Sie dürfen 2013 im 6. Jahr der Weltwirtschaftskrise nicht unbestritten Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses bleiben. **Eine offensichtlich unhaltbare Bedarfsbegründung darf nicht zu einer Beweislastumkehr führen. Es muss Aufgabe des Projektträgers bleiben, den bisher nicht stichhaltig begründeten Bedarf glaubwürdig nachzuweisen. Obwohl der Hamburger 1. Bürgermeister Olaf Scholz Gespräche über Kompromisse verweigert, muss die Prüfung von wahrscheinlich besseren Alternativen im Rahmen einer deutschen Seehafenkonzeption im nationalen Interesse gefordert und realisiert werden!**

Eine Vereinbarung der Bundesregierung mit den Regierungen der Bundesländer aus dem Jahr 2001 (auf der 2. Nationalen maritimen Konferenz v. 6.11.2001) verpflichtet die Bundesländer zur Abstimmung ihrer Hafenpolitik zur Vermeidung von Fehlinvestitionen. Das bedeutet, dass der Bedarf für eine Vertiefung der Elbe vereinbarungsgemäß nur im Rahmen einer abgestimmten Umschlagsprognose und Kapazitätsplanung inklusive JadeWeser-Port beurteilt werden darf. Es ist demokratischen Bürgern nicht vermittelbar, dass mit Steuermitteln erst ein neuer Tiefwasserhafen gebaut wird und anschließend bestehende Häfen ebenfalls mit Steuermitteln in die Lage versetzt werden sollen, dem neuen Hafen den Markteintritt streitig zu machen. **Der JadeWeserPort wird Hamburg sinnvollerweise mittel- und langfristig Feederverkehre abnehmen, mit oder ohne Elbvertiefung. Das ist einer der Hauptgründe weshalb die Elbvertiefung verzichtbar ist**

6 Aspekte notwendiger Risikobewertung

6.1 Elbvertiefung wegen JadeWeserPort und Ladungsmangel „unnötig“?

Überkapazitäten an Häfen und Schiffen (vgl. Pleitewelle bei Schiffsfonds, Die Zeit, No. 10., 28.02.13, S.34) nationale Schuldenkrisen, Sparprogramme gegen schuldenbasierte Importüberschüsse und Ressourcenverknappung können Zusammenbrüche und lange anhaltende Wachstumsschwächen auslösen. Die nicht unwahrscheinliche Folge wäre anhaltender Ladungsmangel mit Unrentabilität der sehr großen Containerschiffe, also eine betriebswirtschaftliche Überlegenheit der weniger großen voll auslastbaren Containerschiffe. Wer erstattet dem Steuerzahler dann die Kosten einer unnötigen 9. Elbvertiefung? Wie rechtfertigt man dann die Milliardeninvestition für den weiterhin kaum genutzten einzigen deutschen Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port?

6.2 Die Elbe bliebe auch nach einer weiteren Elbvertiefung für sehr große Schiffe „unsicher“.

Kapitän Klaus Schroh, Cuxhaven, widerspricht in seinem Beitrag 3.1 „Die Elbe ist und bleibt zu schmal für die großen Schiffe“ der Feststellung des Planfeststellungsbeschlusses (Seiten 2372 und 2023), dass *„keine Gefährdung des Schiffsverkehrs - hervorgerufen durch die beantragte Elbvertiefung - erkannt wird.“* Er begründet mit Fakten, dass der Aussage des Planfeststellungsbeschlusses nicht zugestimmt werden kann.

6.3 Sturmflut für AKWs und Atom Müll am Elbdeich „ungefährlich“?

Sturmfluterfahrene Bürger kann eine nach Aktenlage beurteilte Wahrscheinlichkeit der Sicherheit der elbnahen AKWs vor Sturmflutschäden nicht beruhigen, wenn man den Charakter, die Unschärfe und die Vorläufigkeit der folgenden Schlussformel im EU Peer Country Report for Germany über den Stresstest der deutschen AKWs bedenkt: *„Further studies envisaged: Additional preventive and mitigative procedures and especially SAM guidelines for full power and low power and shutdown states as well as the cooling of the spent fuel pool are to be developed. Also, the extension and revision of the Accident Management concepts for NPPs, which do not continue the power operation, shall be performed.“* Niemand kann garantieren, dass die Aufschüttung der Medembank in der Elbmündung großen Sturmfluten standhält. Zusatzbelastungen der Deiche durch höhere Sturmfluten sind nicht auszuschließen. Zweifel rechtfertigt auch die Tatsache, dass Hamburg soeben eine Deicherhöhung im Alleingang beschlossen hat. Ein Ausfall der Kühlsysteme der Abklingbecken (Atom Müllzwischenlager) kann eine Großkatastrophe auslösen.

6.4 Folgen von Hafenverschlickung durch Sedimenttransport (tidal pumping) „unkalkulierbar“

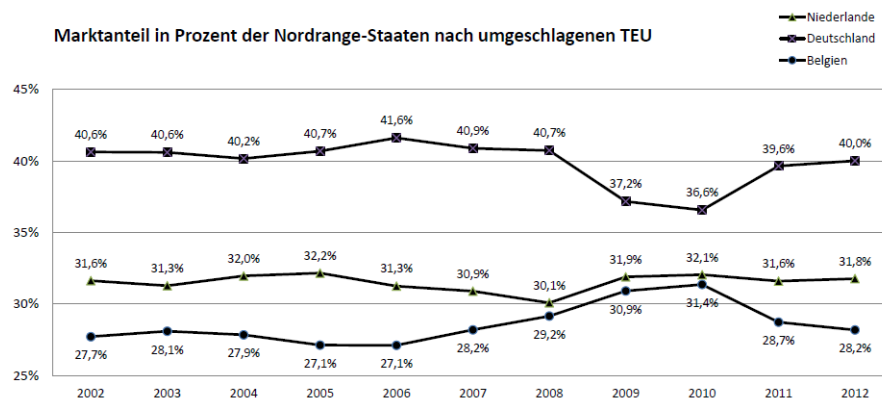
Sport- und Küstenschiffer erwarten, dass weitere Verschlickung durch tidal pumping nicht nur im Hamburger Hafen den Baggeraufwand erhöht und das Niedrigwasser senkt, sondern auch in Häfen der Nebenflüsse die Schiffbarkeit weiter einschränkt und mittelfristig in einigen Häfen ganz zum Erliegen bringen wird. Am 25.2.2014 meldet RSH, die Landesregierung von Schleswig Holstein habe die Schließung des Fischereihafens von Friedrichskoog wegen zu hohen Baggeraufwandes beschlossen. Kommentar eines betroffenen Fischers: „Für mich eine Katastrophe“.

Anhang

Marktanteile der Nordrange-Häfen (Grafik 1) Dazu schreibt Axel Godenrath von der Bürgerinitiative Hamburg für die Elbe⁵: Zur sogenannten Nordrange gehören die für den Containerumschlag relevanten Häfen an der Nordseeküste von Kontinental-Europa. Dieses sind insbesondere Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge, Bremen/Bremerhaven und Hamburg. Alle diese fünf Häfen haben zusammen in 2012 rund 37,5 Mio. TEU umgeschlagen.

Immer wieder werden im Zusammenhang mit der Elbvertiefung diese Nordrange-Häfen als große Konkurrenz für den Hamburger Hafen angeführt. Ist diese Befürchtung für Hamburgs Umschlagsentwicklung erkennbar? Trägt man die Umschlagszahlen der Nordrange-Häfen seit Beginn des Verfahrens zur Elbvertiefung im Jahr 2002 bis heute zusammen, kann man Marktanteile dieser Häfen ermitteln.

Bei der genaueren Betrachtung der Entwicklung der Marktanteile im Containerumschlag der europäischen Nordrange-Staaten Belgien, Deutschland und den Niederlanden gab es keine Veränderungen. In den vergangenen 11 Jahren konnte Belgien einen marginalen Zuwachs von 0,6 % über den **kleinsten** Hafen der Nordrange, Zeebrugge, verzeichnen. Bezogen auf den Gesamtumschlag von 37,5 Mio. TEU macht diese Veränderung des Marktanteils von 0,6 % 225.000 TEU aus.



Allerdings lässt sich eine deutliche Verschiebung von 2,3 % Marktanteil (entsprechend 863.000 TEU) innerhalb der deutschen Häfen, also von Hamburg nach Bremerhaven, nachweisen. Die gefährliche „Konkurrenz“ scheint somit in unserem eigenen Land zu liegen. Das ist bemerkenswert: Zwei deutsche Stadtstaaten, die „Ihren“ jeweiligen Hausfluss vermeintlich aufgrund der scharfen Konkurrenz zu den belgischen Häfen und Rotterdam vertiefen müssen, liefern sich untereinander eine ruinöse Konkurrenz als oligopolistische Anbieter.

Reederbefragung⁶:

Für Hafenkunden ist heute die gesamte logistische Leistungspalette entscheidend bei der Wahl des Hafens. Bitte geben Sie den nachfolgend genannten Nordsee-Häfen eine Schulnote von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) in Bezug auf die in der Tabelle aufgeführten Kriterien (Abb. 1.1)

Hafen	Nautische Erreichbarkeit	Abfertigungsqualität	Abfertigungsgeschwindigkeit	Preis- und Leistungsverhältnis	Hinterlandanbindung	Angebot log. Dienstleistung	Gesamt
Antwerpen	3,1	2,1	2,2	3,0	2,6	2,5	2,6
Amsterdam	2,9	2,6	2,6	2,7	3,4	2,8	2,8
Rotterdam	1,8	2,5	2,5	3,0	2,2	2,0	2,3
Bremerhaven	2,2	1,9	2,1	2,6	2,7	2,3	2,3
Hamburg	3,3	1,8	1,9	2,4	2,1	1,8	2,2
Wilhelmshaven	1,7	2,0	1,8	2,4	3,5	3,0	2,4
(Ihre Prognose)							

Tabelle 1: Ranking der Attraktivität von Containerhäfen in der Nordrange (Unicredit/ Hypovereinsbank 19. Dezember 2007)

Im Grundsatz bestätigt wurde diese Reederbefragung zu den „wichtigsten Nordrange-Häfen“ durch eine weitere Befragung der Hypovereinsbank/Unicredit Group Bank am 25.02.2010.⁷

⁵ http://www.hamburg-fuer-die-elbe.de/?page_id=1099

⁶ https://press.hypovereinsbank.de/export/sites/press/binaries/downloads/20071219_hvb_umfrage_13.12.07.pdf

⁷ http://www.bonum.net/bonum2009/Bilder/pdf/UniCreditGroup_Trendbarometer_2010.pdf

Auswertung der Salzwassertiefgänge auf der Unterelbe:

Tiefgänge	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Ges.	In %
13,60	2		1	1	4	13	8	2	9	11	51	32,7
13,70	1				6	9	4	2	6	7	35	25,5
13,80					1	6	1	1	2	6	17	12,4
13,90					2	2	1	1	8	3	17	12,4
14,00					1		1		2	2	6	4,4
14,10						3	1		1	2	7	5,1
14,20					1	1				1	3	2,2
14,30									1		1	0,7
14,40												
14,50												
Ges.	3	0	1	1	15	34	16	6	29	32	137	100

Tabelle 2: Auswertung der auf der Unterelbe nach Hamburg 2002 bis 2011 erreichten Salzwassertiefgänge großer Containerschiffe über 13,50 m bis 14,50 m gemäß Antrag auf „Fahrrinnenanpassung“ - Salzwasser bezogen (Feldt 2012 in Auswertung der Datenquelle: Hamburg Port Authority, ausgewertet von „Rettet die Elbe“ e.V)

Schiffsbewegungen und Containerumschlag

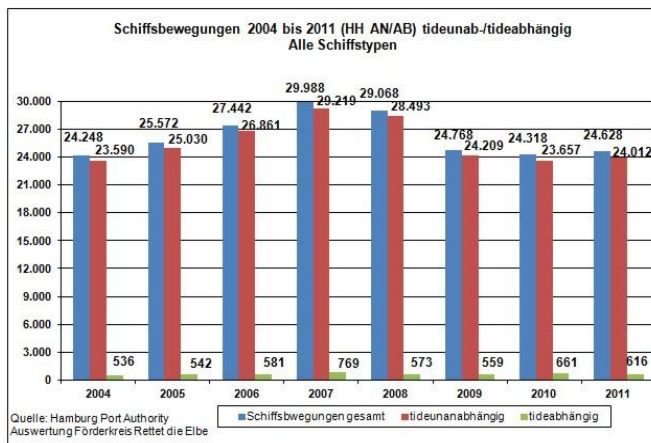


Abb. 2: Schiffsbewegungen auf der Elbe

<http://www.hafen-hamburg.de/media/charts-zur-jahrespressekonferenz-2012>

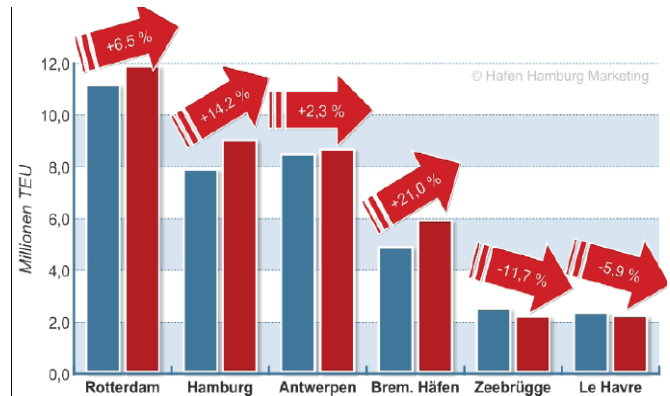


Abb. 3: Entwicklung des Containerumschlags in der Nordrange 2010-11

Transportkosten im Hamburger Hafen



Abb. 4: Kostenaufteilung in der Transportkette (Beispiel : Transport Prag – Hamburg – Hongkong). (Unternehmensverband Hamburg (Hrsg.), März 2006⁸).