



26.01.2012 | Nr. 034/12

## **Hans-Jörn Arp: Elbvertiefung und Nord-Ostsee-Kanal gehören zusammen**

Es gilt das gesprochene Wort!  
Sperrfrist: Redebeginn!

Ich danke Minister de Jager sehr für seinen Bericht zur Elbvertiefung.

Die Elbvertiefung ist alternativlos! Das ist die Realität.

Mit einigem Erstaunen habe ich den Antrag der Grünen zur Kenntnis genommen, die die Elbvertiefung ablehnen und gleichzeitig eine Initiative zur gemeinsamen Hafenstrategie fordern.

Das ein ohne das andere macht keinen Sinn!

Ich empfehle Ihnen, sich mal die Nordseekarte anzusehen.

Dann werden Sie sehr schnell feststellen, dass das Gleiche, was für die fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel gilt, auch für die Elbvertiefung und die Norddeutsche Hafenkooperation gilt.

Nämlich, dass der Hamburger Hafen langfristig nur dann wettbewerbsfähig bleibt und eine bedeutende Zukunft hat, wenn er weiterhin der Freihafen für die Feederverkehre in den Ostseeraum sein kann. 40 Prozent des gesamten Umschlags sind in Hamburg Feederverkehre.

Es ist aber doch klar, dass diese Feederverkehre von den Containerriesen der Shanghai-Hamburglinie und anderen bedient werden. Wenn diese Großschiffe auf Grund ihres Tiefgangs nicht mehr in den Hamburger Hafen können, fallen 40 Prozent der Feederverkehre in den Ostseeraum weg! Und Verkehre, die weg sind, bleiben weg und werden auch dem Nord-Ostsee-Kanal auf Dauer verloren gehen.

Dann fallen aber auch die Gebühren für den Nordostseekanal weg, denn der überwiegende Teil der Gebühren wird von den Feedern entrichtet.

Die Attraktivität der deutschen Nordrange-Häfen für die großen Liniendienste liegt auch in einer schnellen Verteilung der Güter durch Feederdienste über den Nord-

Ostsee-Kanal in den Ostseeraum.

Die Elbe hat zurzeit einen tiedenunabhängigen Tiefgang von 12,50 Meter und mit der Tiede bis zu 15 Meter!

Das ist für die Zukunft zu wenig!  
Beispiel. Die Emma Maersk hat bis zu 16m Tiefgang.

Fällt dieser Wettbewerbsvorteil weg, werden die großen Containerschiffe den Ostseeraum verstärkt durch Skagerrak und Kattegat ohne Zwischenstopp direkt ansteuern bzw. die Häfen der westlichen Nordrange (insbesondere Antwerpen und Rotterdam) wählen, von wo aus Feederdienste die Verteilung der Güter in den Ostseeraum durch Skagerrak und Kattegat übernehmen.

Uns sind die Bedenken aus Niedersachsen bekannt und die CDU- Schleswig-Holstein findet es auch sehr gut, dass David McAllister genau für Niedersachsen prüft.

Die Versalzung und die Verschiebung der Brackwasserzone sowie die Deichstabilität sind insbesondere in Bezug zum Alten Land und der Kulturlandschaft (Obstbau) ernstzunehmende Bedenken.

David McAllister hat neulich erst der Presse in Hamburg gesagt, dass Niedersachsen zur Not auch über die drei Monatsfrist der Prüfung der Bedenken hinausgehen wird. Unser Verständnis hat er dafür!

Der Nord-Ostsee-Kanal würde seine Bedeutung für die nationale und internationale Schifffahrt verlieren – mit negativen Folgen für die deutschen Hafenstandorte an Nord- und Ostsee. Längere Transitrouten für Containerschiffe würden im Übrigen die umweltpolitischen Ziele der Bundesregierung und der Europäischen Union konterkarieren.

Rotterdam ist unser großer Konkurrent für die Ostseeverkehre.

Wir haben mit den Vertretern der andern Norddeutschen Tiefseehäfen Gespräche geführt.

Die sagen alle , dass für den Erfolg einer Norddeutschen Hafenkooperation neben der Elbvertiefung ein wesentlicher Faktor der Bau der A 20 und die Hinterlandanbindung mit der Schiene ist.

Hierzu gehört auch die Fehmarnbelt-Querung!

Aber die wollen Sie ja auch nicht!

Guter Wille und ein paar warme Worte reichen bei einer Norddeutschen Hafenkooperation nicht!

Die CDU-SH wird bei der Entwicklung der Häfen und der Sicherung von 180.000

direkten und indirekten Arbeitsplätzen (viele sind Schleswig-Holsteiner) eine aktive Rolle spielen.