

## **Große Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Thomas-Sönke Kluth, Carl-Edgar Jarchow, Dr. Kurt Duwe,  
Katja Suding, Anna-Elisabeth von Treuenfels (FDP) und Fraktion vom 18.07.11**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Hafenenwicklung – Quo vadis?**

*Die deutsche Wirtschaft wächst deutlich. Die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute sehen für dieses Jahr ein Wachstum von mehr als 3 Prozent. Die Unternehmen machen wieder gute Geschäfte, investieren und schaffen Arbeitsplätze. Deutschland nimmt als Exportnation nach wie vor eine exponierte Stelle ein. Davon profitieren auch unsere Stadt und unser Hafen, der eine wichtige Drehscheibe für den deutschen Außenhandel ist. Nach Überwindung des krisenbedingten Einbruchs knüpft der Hamburger Hafen seit 2010 wieder an das deutliche Wachstum des Warenumschs an, der durch die Internationalisierung der Märkte in den Neunzigerjahren eingesetzt hat. Der Hafen profitiert von dieser globalisierten Weltwirtschaft: Alleine zwischen 2004 und 2008 hat sich der Containerumschlag von 4,3 Millionen TEU auf 9,7 Millionen TEU mehr als verdoppelt.*

*Als drittgrößter Hafen Europas kommt Hamburg dabei eine entscheidende Rolle für die Handels- und Warenströme zwischen Mitteleuropa, dem skandinavischen Raum, den wachsenden Volkswirtschaften im Osten Europas und den neuen Wachstumsmärkten in Asien und Lateinamerika zu.*

*Die Bedeutung des Hafens für wirtschaftliche Wertschöpfung, Wohlstand und Arbeit in Hamburg ist ungebrochen. Studien gehen davon aus, dass rund 75.000 Menschen einen hafenummittelbaren Arbeitsplatz haben. Insgesamt sind über 130.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Hamburger Hafen abhängig. Der weitaus überwiegende Teil in kleinen und mittleren Unternehmen. Bleibt der Hafen auf Wachstumskurs, sichert dies auch in Zukunft die Jobs vieler Tausender Arbeitnehmer in Hamburg und damit die finanzielle Existenzgrundlage für viele Tausend Familien in unserer Stadt.*

*Wirtschaftssenator Frank Horch hat im Mai 2011 erklärt, dass der Senat den vom schwarz-grünen Vorgängerserrat erarbeiteten Entwurf eines Hafenenwicklungsplans nicht weiter verfolgen wird. Stattdessen soll ein eigener Entwurf des Hafenenwicklungsplans vorgelegt werden. Beteiligte Unternehmen und Verbände sollen nach Äußerungen des Senators in die Erstellung eingebunden werden.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

*Verfahrensweg bei der Erstellung des neuen Hafenentwicklungsplans*

1. *Welche Gründe haben den Senat dazu veranlasst, den bisherigen Hafenentwicklungsplan nicht fortzuschreiben, sondern durch einen eigenen zu ersetzen?*

Der aktuell gültige Hafenentwicklungsplan stammt aus dem Jahr 2005 und wird derzeit fortgeschrieben. Eine Fortschreibung findet in regelmäßigen Abständen statt, damit der Senat seine hafenpolitischen Ziele aktualisieren und den hafenwirtschaftlichen Entwicklungen anpassen kann.

2. *Auf welchen Zeitraum hin soll der neue Hafenentwicklungsplan angelegt sein?*

Der neue Hafenentwicklungsplan nimmt den Zeitraum bis 2025 in Betracht.

3. *Wie sieht die Beteiligung der Hamburgischen Bürgerschaft am geplanten Abstimmungsprozess zum Hafenentwicklungsplan aus?*

Siehe Drs. 20/489.

4. *Wie sieht der geplante Abstimmungsprozess mit anderen Bundesländern in Hinblick auf zentrale Fragen des Hafenentwicklungsplans aus?*
5. *Wie sieht der geplante Abstimmungsprozess mit der Bundesregierung und den Institutionen der Europäischen Union in zentralen Fragen des Hafenentwicklungsplans aus?*

Im Hafenentwicklungsplan legt der Senat seine hafenpolitischen Grundzüge für den Hamburger Hafen dar. Eine förmliche Abstimmung mit anderen Bundesländern, der Bundesregierung und Institutionen der Europäischen Union findet in der Erstellungsphase nicht statt. In Einzelfragen befindet sich der Senat mit den genannten Stellen im ständigen Austausch.

6. *Wie sieht der geplante Abstimmungsprozess mit Verbänden in zentralen Fragen des Hafenentwicklungsplans aus?*

Siehe Drs. 20/489.

7. *Werden über die zu beteiligenden Verbände hinaus weitere Unternehmen aus der Hafenwirtschaft am Abstimmungsprozess zum Hafenentwicklungsplan beteiligt?*

Eine über die Verbände hinausgehende Beteiligung weiterer Unternehmen ist derzeit nicht vorgesehen. Den Verbänden bleibt es überlassen, ihr Mandat auf einzelne Unternehmen zu übertragen.

8. *Nach welchen Kriterien werden die unter 6. und 7. erwähnten Verbände und Unternehmen ausgewählt?*

Die erwähnten Verbände wurden nach der maßgeblichen thematischen Betroffenheit ausgewählt.

*Inhaltliche Ausrichtung der Hafenentwicklung und des Hafenentwicklungsplans*

9. *Wie bewertet der Senat die in der bisherigen Fassung des Hafenentwicklungsplans (Stand: 21. Dezember 2010) beschriebenen „Strategischen Leitlinien für die Hafenpolitik“?*

Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.

10. *Welche Industrien sollen nach Auffassung des Senats zukünftig vor allem im Hafen angesiedelt werden?*
11. *Welche Haltung nimmt der Senat im Hinblick auf die Neunutzung des Terminalgebiets Steinwerder ein, insbesondere im Hinblick auf die Nutzung durch Industrieunternehmen, die Nutzung durch Hamburger Termini-*

*nalbetreiber und/oder die Nutzung durch ausländische Terminalbetreiber?*

Die Meinungsbildung des Senats dazu findet im Rahmen der derzeitigen Erarbeitung des Hafenenwicklungsplans statt und ist daher noch nicht abgeschlossen.

12. *Der Rechnungshof rügt in seinem Bericht 2010, Seite 538, die Verwendung der Erlöse aus dem Teilbörsengang der HHLA wie folgt: „Die Erlöse aus dem Teilverkauf der Hamburger Hafen und Logistic AG („HHLA-Milliarde“) werden entgegen der vom Senat geäußerten Absicht nicht für zusätzliche Investitionen in Hafen verwendet, sondern ersetzen vormals im Haushalt veranschlagte Mittel“.*

a. *Wie bewertet der Senat diese Aussage und inwiefern plant er, in diesem Sachverhalt Korrekturen vorzunehmen?*

*Wenn ja, welche?*

Die sogenannte HHLA-Milliarde wird, wie vom Senat angekündigt, für den Ausbau des Hafens eingesetzt. Nach Verbrauch der HHLA-Milliarde werden auch Haushaltsmittel zur Finanzierung herangezogen. Im Übrigen siehe Drs. 19/1518 und 19/2335.

b. *Von welchem Investitionsvolumen in die Hafeninfrastruktur bis zum Jahr 2015 geht der Senat aus?*

Derzeit sind dafür rund 800 Millionen Euro im Zeitraum 2011 bis 2015 vorgesehen.

c. *Welcher Anteil der unter b. aufzuführenden Investitionen können durch die „HHLA-Milliarde“ gedeckt werden?*

Rund 500 Millionen Euro.

d. *Welche über die unter c. aufzuführenden Investitionen hinausgehenden Mittel plant der Senat für die Hafeninfrastruktur ein?*

Für Investitionen in die allgemeine Hafeninfrastruktur fließen jährlich weitere 24 Millionen Euro, die gemäß dem „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Absatz 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen“ vom Bund mit einem Betrag von rund 21 Millionen Euro gefördert werden (sogenannte Hafenlasten).

Ferner sind in der Mittelfristigen Finanzplanung des Senats ab 2014 weitere 100 Millionen Euro p.a. für Investitionen in die allgemeine Hafeninfrastruktur vorgesehen.

e. *Welche Mittel werden für die unter d. aufzuführenden Investitionen in den Haushalt eingestellt und wie sieht die Gegenfinanzierung aus?*

Im Haushaltsplan-Entwurf 2011/2012 ist vorgesehen, den Ansatz für die „Hafenlasten“ des Jahres 2010 unverändert zu überrollen. Für eine weitere Gegenfinanzierung besteht daher keine Veranlassung.

13. *Welche Auffassung vertritt der Senat im Hinblick auf die langfristige Hafenfinanzierung zu dem Prinzip „Hafen finanziert Hafen“?*

Der Erste Bürgermeister hat im Rahmen seiner Regierungserklärung ausführlich dazu Stellung genommen. Siehe Plenarprotokoll 20/2 vom 23. März 2011.

14. *Mit welchen Veränderungen beim Hafengeld müssen die betroffenen Unternehmen der Hafengewirtschaft bis zum Jahr 2015 rechnen?*

Gegenwärtig wird die Einführung einer Umschlagskomponente geprüft. Deren Einführung sowie etwaige weitere Veränderungen im Hafengeldtarif bis zum Jahr 2015 stehen noch nicht fest.

15. *Hält der Senat an den Plänen des Vorgängerssenats fest, eine „Umweltkomponente“ beim Hafengeld einzuführen?*

Eine Umweltkomponente beim Hafengeldtarif wurde zum 1. Juli 2011 eingeführt.

16. *Sieht der Senat für die „Hamburg Port Authority (HPA)“ im Rahmen der strategischen Entwicklung des Hafens zukünftig veränderte Funktions-, Geschäfts- oder Aufgabenbereiche?*

*Wenn ja, welche?*

Nein.

17. *Welche zusätzlichen Kosten zur Bewältigung bürokratischer Abläufe kommen nach Auffassung des Senats auf die Unternehmen der Hafengewirtschaft nach Abschaffung des Freihafens zu?*

Für Unternehmen, die hauptsächlich Gemeinschaftsware handeln oder verarbeiten, werden sich die Zollpflichten und damit auch die Kosten in Zukunft verringern. Dies wird auch bei Unternehmen der Fall sein, die heute Betriebsstätten innerhalb und außerhalb der Freizone unterhalten und aus diesem Grund bisher zwei unterschiedlichen Zollregimen unterlagen.

Unternehmen, die Drittlandswaren zollpflichtig lagern und verarbeiten, werden je nach Einzelfall unterschiedliche Verfahren nutzen müssen, die das Zollrecht für die jeweilige zollrechtliche Bestimmung vorsieht. Dies betrifft beispielsweise die Einrichtung von Zolllagern. Aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen in den jeweiligen Betrieben sowie verschiedener Geschäftsmodelle liegen der zuständigen Behörde keine Erkenntnisse über die Höhe der Kosten vor.

Zur Unterstützung der von der Aufhebung des Freihafens betroffenen Unternehmen hat die zuständige Behörde zwei Förderprogramme eingerichtet. Das erste Förderprogramm unterstützt Investitionen der Unternehmen für Ausrüstung in Hard- und Software sowie bauliche Maßnahmen, die zur Erfüllung der zollrechtlichen Voraussetzungen für die Einführung der neuen Verfahren erforderlich sind. Das zweite Programm besteht aus der Komponente Beratung der Unternehmen zur Anpassung der betrieblichen Abläufe an das neue Zollregime sowie aus der Komponente Unterstützung von Qualifizierungsmaßnahmen für Mitarbeiter, die nach Aufhebung der Freizone mit neuen Zollverfahren arbeiten werden.

18. *Wie bewertet der Senat die Gründung der Stiftung „Lebensraum Unterelbe“? Will der Senat an der Fortführung dieser Stiftung festhalten?*

*Wenn ja, gibt es bereits geplante Veränderungen in den Strukturen der Stiftung?*

Der Senat hält die Stiftung Lebensraum Elbe für ein sinnvolles Instrument zur Verbesserung der ökologischen Situation der Unterelbe. Der Senat beabsichtigt derzeit nicht, der Bürgerschaft Änderungen der Strukturen der Stiftung vorzuschlagen.

19. *Sind bereits öffentliche Mittel in den Stiftungsfonds der „Stiftung Lebensraum Unterelbe“ geflossen, und wenn ja: wann, in welcher Höhe und aus welchen Quellen?*

Ja. Die folgenden Einzahlungen wurden geleistet:

<b>Quelle</b>	<b>Betrag (in €)</b>	<b>Jahr</b>
Einzahlung der damaligen Behörde für Wirtschaft und Arbeit	6.633.000	2010
Einzahlung der Hamburg Port Authority (HPA)	3.367.000	2010
4 % aus dem Hafengeld HPA	1.544.000	2010
4 % aus dem Hafengeld HPA	1.900.000	2011
Naturschutzrechtliche Ersatzzahlung des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)	12.000	2011

20. *Verfolgt der Senat das Ziel, Flächen aus dem Hafengebiet zu entlassen und diese beispielsweise für Wohnbebauung oder Ansiedelung von Industrieunternehmen zu nutzen?*

Siehe Antwort zu 10. Im Übrigen ist die Ansiedelung von hafenaffinen Industrieunternehmen im Geltungsbereich des Hafentwicklungsgesetzes möglich.

*21. Welche Strategie verfolgt der Senat zu zentralen Infrastrukturprojekten im Hafen und im Bereich der Hafenhinterlandanbindung, insbesondere im Hinblick auf folgende Vorhaben (bitte aufschlüsseln nach Zielen, konkreten Handlungsschritten, zeitlicher Planung sowie Finanzierungsquelle und Finanzierungsvolumen):*

Der Senat setzt sich für eine Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung Hamburgs ein und arbeitet dabei eng mit den anderen norddeutschen Ländern zusammen. Zu den in der Anfrage genannten Einzelprojekten:

*a. Hafenuerspange*

Hamburg verfolgt mit dem Bau der sogenannten Hafenuerspange (A 26) die Schließung der Netzlücke zwischen der A 7 und der A 1 und eine verbesserte Anbindung des Hamburger Hafens. Konkrete Handlungsschritte sind: Start der Entwurfs- und Genehmigungsplanung; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens frühestens 2013. Das Finanzierungsvolumen beträgt circa 780 Millionen Euro. Die Finanzierung erfolgt aus Bundesmitteln, Planungsmitteln und ergänzenden Mitteln der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH).

*b. „Y-Trasse“*

Der Bund hat für die Planung Mittel in Höhe von 19 Millionen Euro bereitgestellt. Um dem Bund die Dringlichkeit dieser Maßnahme zu verdeutlichen, haben sich die Bundesländer Niedersachsen, Hamburg und Bremen verständigt, das Projekt durch Vorfinanzierung von Planungskosten zu beschleunigen. Niedersachsen hat bereits im Jahre 2010 einen Finanzierungsvertrag über 10 Millionen Euro mit der Bahn abgeschlossen. Hamburg hat im Haushalt 5 Millionen Euro bereitgestellt. Der Hamburger Anteil wird erst ab dem Jahre 2013 benötigt. Im Übrigen siehe Drs. 19/4894.

*c. Modernisierung der Hafenbahn*

Der Senat verfolgt mit dem langfristig angelegten Entwicklungskonzept des Masterplans „Hafenbahn Hamburg 2015“ (siehe Drs. 18/7731) hinsichtlich „Modernisierung der Hafenbahn“ eine Stärkung der Wettbewerbsstellung des Hafens als bedeutendster Eisenbahnhafen Europas. Folgende zentrale Infrastrukturprojekte befinden sich im Hafen in Planung oder Umsetzung:

Ausbau der bestehenden Bahnnumschlaganlagen für den Containerverkehr, unter anderem zweigleisige Anbindung, Kapazitätserhöhung der Verbindungsgleise:

- Terminal Tollerort: Teilweise in Planung, teilweise abgeschlossen
- Terminal Hamburg (Waltershof): In Planung
- Terminal Burchardkai: In Planung
- Gleisanschluss Altenwerder 4. Stufe: teilweise in Planung, teilweise in Umsetzung.

Erweiterung der Bahnhöfe und Gleisgruppen:

- Umbau und Modernisierung des Bahnhofs Waltershof (1. Stufe): In Umsetzung
- Erweiterung Bahnhof Alte Süderelbe: Abgeschlossen
- Ausbau Gleisgruppe Altenwerder Ost: Abgeschlossen
- Lokservicestelle Hafen West: In Planung.

Umbau und Modernisierung des Bahnhofs Hohe Schaar: In Umsetzung

Ersatz der Kattwykbrücke: In Planung (Planfeststellungsverfahren in Vorbereitung)

Neubau der Rethe-Hubbrücke (Straßen- und Eisenbahnbrücke): In Umsetzung.

Umgestaltung der Bahnanlagen im östlichen Hafen:

- Überleitverbindung Wilhelmsburg/Bahnhof Hamburg Süd in der Zufahrt des Bahnhofs Hamburg Süd.

Die in Umsetzung befindlichen Maßnahmen haben ein Investitionsvolumen von circa 100 Millionen Euro. Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln der HHLA-Milliarde, des Bundeskonjunkturprogramms II und den sogenannten Hafenlasten.

Darüber hinaus wurden Schienen und Weichen der Hamburger Hafenbahn erneuert, Brücken von Grund auf überholt. Der Investitionsrückstau bei der Hafenbahn konnte inzwischen aufgelöst werden. Es erfolgt eine Verlagerung von Ersatzinvestitionen hin zu Instandhaltung.

Das IT-System der Hafenbahn wird ebenfalls modernisiert.

*d. Westliche Fortführung der A 20 (westliche Umfahrung Hamburgs)*

Die FHH begrüßt aus fachlicher Sicht, wenn Möglichkeiten geschaffen werden, Hamburg durch Umfahrungen vom Transitverkehr zu entlasten. Hierdurch können die auf Hamburg bezogenen Quell- und Ziel- sowie die Binnenverkehre flüssiger abgewickelt werden. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung sind dafür die A 20 mit westlich von Hamburg gelegener zusätzlicher Elbquerung und die A 21 als Ausbau und Weiterbau der B 404 mit östlich von Hamburg gelegener Elbquerung vorgesehen. Beide Straßenverkehrsprojekte sind in der Ahrensburg-Liste (gemeinsame Liste der norddeutschen Bundesländer mit den wichtigen, norddeutschen Verkehrsinfrastrukturprojekten) aufgeführt und werden auch von Hamburg unterstützt.

Für den Weiterbau der A 20 von Lübeck (A 1) nach Stade (A 26) beabsichtigt Schleswig-Holstein den Abschluss der Planfeststellungsverfahren bis 2013. Im Übrigen siehe Drs. 19/1298.

*e. Achtspuriger Ausbau der A 7 zwischen Elbtunnel und Landesgrenze zu Schleswig-Holstein*

Durch den Ausbau der A 7 zwischen Elbtunnel und Landesgrenze zu Schleswig-Holstein erfolgt eine Anpassung an die gestiegenen Verkehrsbedarfe, eine starke Verringerung der Stausituation sowie eine Verflüssigung des Verkehrs. Die weiteren konkreten Handlungsschritte sind die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Bereich Bahrenfeld/Othmarschen und das Planfeststellungsverfahren in den Bereichen Stellingen und Schnelsen. Die zeitliche Planung sieht wie folgt aus: Bauzeit im Bereich Bahrenfeld/Othmarschen 2016 – 2019, im Bereich Stellingen 2012 – 2015 und im Bereich Schnelsen 2016 – 2019. Das Finanzierungsvolumen beträgt circa 660 Millionen Euro. Die Finanzierung erfolgt aus Bundesmitteln, Planungsmitteln und Mitteln für ergänzende Deckel durch die FHH.

*f. Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbelt-Querung*

Der Senat verfolgt das Ziel einer angemessenen Anbindung der geplanten festen Querung des Fehmarnbelts. Zum Stand der Anbindungen auf deutscher Seite:

1. Straße

Für den vierstreifigen Ausbau der B 207 von Heiligenhafen-Nord bis Puttgarden wird für Mitte 2012 der Planfeststellungsbeschluss erwartet (Maßnahme des Bundes). Geplanter Baubeginn ist 2013, Fertigstellung voraussichtlich im Jahr 2015. Im Übrigen siehe Drs. 19/1298.

2. Schiene

Laut Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark soll die Elektrifizierung der Strecke von Lübeck nach Puttgarden bis zur Eröffnung der Querung im Jahre 2018 und spätestens sieben Jahre später auch der zweigleisige Ausbau fertiggestellt sein. Die Planungen werden durch die Deutsche Bahn (DB) Netz AG beziehungsweise ihre Planungsgesellschaft DB ProjektBau GmbH durchgeführt. Für die Planungsarbeiten zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der DB Netz AG liegt eine Finanzierungsvereinbarung über 14 Millionen Euro vor. Für den Bau wird eine gesonderte Finanzierungsvereinbarung erforderlich, sobald die Kosten feststehen. Im Übrigen siehe Drs. 19/1298.

*g. Ausbau der Binnenschiffahrtsstraßen?*

Der Senat verfolgt das Ziel, die Hinterlandverkehre zu optimieren, um die Trimodalität des Hafens zu stärken und den Klima- und Umweltschutz voranzutreiben.

Dazu zählt auch die mittelfristige Erhöhung des Binnenschiffsanteils am Modal Split auf 5 Prozent. Zur Umsetzung des Verlagerungszieles wurde ein Arbeitskreis Binnenschiffahrt unter dem Dach der Logistikiinitiative Hamburg eingerichtet. Dieser hat einen Maßnahmenkatalog erarbeitet, der sich zurzeit in der Abstimmung zwischen der Leitung des Arbeitskreises, der BWVI und der Logistikiinitiative befindet.

Neben der insbesondere für die Seeschiffahrt wichtigen Maßnahme der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe wurden bisher und werden auch weiterhin die Wasserstraßenprojekte Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenweser, der Ausbau der Mittelweser, der Neubau eines zweiten Abstiegsbauwerkes am Elbe-Seiten-Kanal, der Bau der Schleuse Lauenburg und der sukzessive Ersatz der weiteren Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals sowie der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals politisch unterstützt.

Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenweser, die Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals und der Ausbau der Mittelweser sind Bestandteil der sogenannten 19+- beziehungsweise Ahrensburg-Liste. Der Abschluss der Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenweser erfolgt voraussichtlich 2012, die Schleuse Lauenburg und die Vertiefung der Mittelweser sind fertiggestellt.

Die Finanzierung erfolgt durch Bundesmittel; weitere Angaben liegen hier nicht vor.

- 22. Wie bewertet der Senat das sogenannte Port Package III der EU und welche Herausforderungen kommen dadurch nach Auffassung des Senats auf den Hamburger Hafen zu?*

Siehe Drs. 19/6502 und 19/6859.

- 23. Welche Strategie verfolgt der Senat zur Sicherung der Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens gegenüber den Häfen von Rotterdam und Antwerpen?*

Der Senat hat sich in seinem Arbeitsprogramm klar zu einer Weiterentwicklung und Stärkung des Hamburger Hafens als industrieverbundenem Universalhafen mit Schwerpunkt Containerumschlag bekannt. Weitere Konkretisierungen erfolgen im Rahmen der Erarbeitung des Hafenentwicklungsplans.

- 24. Wie beurteilt der Senat die Auswirkungen der weiteren Entwicklung des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven sowie des Hafens von Danzig für den Hamburger Hafen?*

Im Zuge der Erarbeitung des Hafenentwicklungsplans werden unterschiedliche Aspekte analysiert, die für die Entwicklung des Hafens relevant sind beziehungsweise werden können, darunter das zukünftige Umschlagspotenzial und die Situation der Konkurrenzhäfen.

Die zuständige Behörde und die HPA gehen mit Blick auf die speziellen Standortfaktoren derzeit davon aus, dass die Entwicklung des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven die Wachstumsperspektiven des Hamburger Hafens nicht einschränkt.

Die besonderen Umstände der Wirtschafts- und Finanzkrise führten dazu, dass eine Linienreederei mit ihrem Asiidienst den Ostseehafen Danzig direkt anläuft. Ob dies eine Ausnahme in Bezug auf die erwarteten Umschlagsvolumina der Hamburg-Le Havre-Range bleibt oder sich um dauerhafte Veränderung handelt, soll im Rahmen der Erarbeitung des Hafenentwicklungsplans analysiert werden.