

**Projekt Westerweiterung des
EUROGATE Container Terminal Hamburg
(CTH)**

**Planfeststellungsunterlage
Teil A.2**

Erläuterungsbericht

**Hafenplanerische/Hafenwirtschaftliche Zielsetzung
Erläuterungen zum fachlichen Bedarf
(Bedarfsbegründung)**

Inhaltsverzeichnis

1	Der Containerumschlag – Wachstumsmotor für den Hafen und die Region.....	3
2	Ausbau der Umschlagkapazitäten im Hafen	6
3	Die Westerweiterung des EUROGATE Container Terminals Hamburg - eine Hafenausbaumaßnahme im öffentlichen Interesse	8

1 **Der Containerumschlag – Wachstumsmotor für den Hafen und die Region**

Der Hamburger Hafen zählt als größter deutscher Seehafen nicht nur zu den weltweit führenden Universalhäfen, sondern ist nach Rotterdam auch der zweitgrößte Containerhafen Europas und einer der größten Containerhäfen der Welt. Im Jahr 2007 wurden rund 140 Mio. Tonnen an Gütern umgeschlagen, davon entfielen 68 % auf den Containerumschlag, 30 % auf den Umschlag von Massengütern und 2 % auf sonstige Stückgüter. Der Gesamtumschlag hat sich im Zeitraum von 2000 bis 2007 mit einem prozentualen Zuwachs von 65 % in Hamburg deutlich stärker entwickelt als in der sog. Hamburg-Antwerpen-Range¹, in der der Umschlag um durchschnittlich 37 % zulegte.

Der Containerverkehr, Wachstumsträger für den Hafen, entwickelt sich seit Jahren mit einer besonders hohen Dynamik. Basis ist die sich stabil entwickelnde internationale Arbeitsteilung und die wirtschaftsgeographisch günstige Lage des Hamburger Hafens. Im Jahr 2007 stieg der Umschlag auf rd. 9,9 Mio. TEU (Standardcontainereinheiten). Der Containerumschlag hat sich damit seit dem Jahr 2000 mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von knapp 13 % p. a. mehr als verdoppelt. Wie erfolgreich die Entwicklung des Hamburger Hafens im Bereich des Containerverkehrs in den vergangenen Jahren war, zeigt auch der direkte Vergleich mit den Wettbewerbshäfen. So konnte Hamburg seinen Marktanteil gegenüber Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen von 24,5 % im Jahr 2000 auf 29,3 % im Jahr 2007 verbessern. Diese Position wird auch angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung und des Umschlagergebnisses in 2008 (rd. 9,7 Mio. TEU) nicht grundsätzlich in Frage gestellt.

Der Hamburger Hafen leistet einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Freien und Hansestadt Hamburg und der gesamten norddeutschen Region. Wertschöpfung, Beschäftigung und Steueraufkommen werden durch den Hafen geschaffen und gesichert. Zudem hat der Hamburger Hafen als größter deutscher Seehafen eine erhebliche Bedeutung für die im- und exportabhängige Volkswirtschaft Deutschlands und deren Einbindung in die internationalen Warenströme einer zunehmend globalisierten Weltwirtschaft.

¹ Zur Hamburg-Antwerpen-Range gehören die Häfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremerhaven und Hamburg.

Wirtschaftsfaktor Hamburger Hafen ²		
	2001	2007
Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze		
Gebiet Metropolregion	145.000	167.000
Gebiet Hamburg (FHH)	125.000	143.000
Anteil Hafen an FHH gesamt	11,9%	13,1%
Gebiet Hamburg containerabhängig	75.000	100.000
davon Hafenwirtschaft	38.000	45.000
Hafenabh. Steuereinnahmen		
FHH (in Mio. Euro)	586	823
Anteil Hafen an FHH gesamt	11,3%	12,7%
Hafenabh. Bruttowertschöpfung		
FHH (in Mrd. Euro)	9,1	13,0
Anteil Hafen an FHH gesamt	12,4%	14,6%

Die in der Tabelle aufgeführten Daten zeigen, dass hafenabhängige Arbeitsplätze, Wertschöpfung und Steuereinnahmen von 2001 bis 2007 deutlich zugelegt haben. Dabei stiegen nicht nur die absoluten Zahlen an, auch der Anteil der hafenabhängigen an der gesamten Hamburger Wirtschaftsaktivität nahm zu. Ergänzend ist herauszuheben, dass insbesondere die Zahl der von der Ladungskategorie Container abhängigen Arbeitsplätze in Hamburg von ca. 75.000 (2001) auf ca. 100.000 (2007) überproportional zulegte, so dass sich der Anteil der containerabhängigen Arbeitsplätze an allen hafenabhängigen Arbeitsplätzen von knapp 60 % im Jahr 2001 auf inzwischen ca. 70 % im Jahr 2007 deutlich erhöhte³.

Der Hafen Hamburg ist die zentrale Güterverkehrs–Drehscheibe zwischen zwei der wirtschaftlich dynamischsten Regionen der Weltwirtschaft (Fernost und Osteuropa / Ostseeraum). Aufgrund dieser günstigen wirtschaftsgeografischen Lage wird auch zukünftig mit erheblichen Wachstumspotenzialen für den Hafen gerechnet. Die im Jahr 2004 vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Arbeit vorgelegte Umschlagprognose⁴ kommt zu dem Ergebnis, dass für den Containerumschlag im Jahr 2015 ein Containerumschlagpotenzial von 18,1 Mio. TEU besteht. Dieses Umschlagpotenzial

² Bei allen Angaben handelt es sich um ca. - Angaben

³ Alle Angaben zu hafenabhängigen Arbeitsplätzen, Wertschöpfung und Steuereinnahmen aus den Jahren 2001 sowie 2007 stammen aus: Planco Consulting GmbH: „Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001“. Essen, 2003 sowie der „Fortschreibung der Berechnungen zur Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001 - Aktualisierung für das Jahr 2007“. Essen, 2008.

⁴ „Dynamisierung der außenhandelsbasierten Umschlagprognose des Hafens Hamburg“, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) / Global Insight, Bremen 2004

wurde in einer Aktualisierung dieser Studie⁵ bestätigt und darüber hinaus festgestellt, dass die positive Entwicklung den Prognosen zufolge auch über das Jahr 2015 hinaus anhalten wird. Auch andere Prognosen und Studien haben ein langfristig steigendes Containeraufkommen für den Hafen Hamburg in dieser Größenordnung signalisiert und bescheinigen dem Standort damit hervorragende Wachstumschancen.⁶

Derzeit ist in der Entwicklung des Containerumschlags infolge der Finanzmarktkrise und Sonderentwicklungen in China eine „Delle“ eingetreten. Ob sich diese Delle durch spätere Nachholeffekte ausgleichen wird oder ob es zu einer zeitlichen Verzögerung bei der Erreichung der Umschlagpotenziale kommen wird, ist heute noch nicht endgültig zu beantworten. Die zurzeit deutlich reduzierten Umschlagzahlen werden jedoch allgemein als temporäre Erscheinung gewertet, da die grundsätzlichen, langfristig angelegten Mechanismen, die für den Containerumschlag maßgebend sind und zur Globalisierung und internationalen Arbeitsteilung führen, durch die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise nicht aufgehoben oder gar umgekehrt werden.

Wirtschaftsexperten gehen von einer Erholung des Welthandels ab voraussichtlich 2010 aus. Daher wird eine Anpassung der Langfristprognosen für die Containerschifffahrt für nicht erforderlich gehalten. Mittelfristig wird mit einem weltweiten Containerverkehrswachstum von 6 – 6,5 % p. a. gerechnet.⁷

Doch selbst bei einer zeitlichen Streckung der Umschlagpotenziale um einige Jahre bleiben die Ausbauziele des Hafens weiterhin gültig, da die Schaffung von Infrastruktur in der Größenordnung der Westerweiterung mit den damit verbundenen Planungs- und Ausführungszeiträumen immer ein langfristiger Prozess ist. Nachdem viele Jahre die Infrastrukturerstellung dem Wachstum hinterherhinkten und eine weitgehende Kapazitätsauslastung eingetreten war, muss gerade jetzt die vorübergehende Wachstumsdelle dazu genutzt werden, zügig die erforderliche Infrastruktur, wie sie z.B. bei der Westerweiterung umgesetzt werden soll, zur Verfügung zu stellen.

Die derzeitige Situation beschleunigt sogar die Entwicklung hin zu noch mehr Großschiffen, da diese sich wirtschaftlicher im Bezug auf die einzelne Container-

⁵ Zusammenfassung der Studie „Prognose des Umschlagpotenzials des Hafens Hamburg für die Jahre 2010, 2015, 2020 und 2025“, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) / Global Insight, Bremen Juli 2008

⁶ Z.B. „Seeverkehrsprognose“ von Planco Consulting GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Essen 2007; Studie „Strategie 2030 - Maritime Wirtschaft und Transportlogistik“, Berenberg Bank und HWWI Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut, Hamburg 2006.

⁷ Quellen: Dr. B. Lemper in „Aktuelle Entwicklungen im Containerverkehrsmarkt und Chartermarkt (Sept. 2008)“, König & Cie., Emissionshaus.com, Marktberichte/Containerreport. Analyse zur Situation und den Perspektiven der internationalen Containerschifffahrt. NORD/LB Schiffs- und Flugzeugfinanzierungen. Sept. 2008. Thomas Straubhaar, HWWI, im Interview des BR 2, 19.9.08. Burkhard Lemper, ISL, THB vom 12.9.08. Süddeutsche Zeitung vom 21.10.08.

einheit betreiben lassen, so dass der Bedarf an Großschiffsliegeplätzen, wie sie bei der Westerweiterung entstehen sollen, in diesem Zuge ebenfalls zusätzlich verstärkt wird.

Entsprechend verhält es sich mit den volkswirtschaftlichen Folgeeffekten, die sich aus der zuvor beschriebenen Entwicklung des Umschlages, speziell des Containerumschlages, ergeben. In einer im Auftrag der Hamburg Port Authority erstellten Studie⁸ legt Planco Consulting GmbH dar, dass bei Ansatz des Zeitrahmens der vorgenannten ISL-Prognose und des langfristig prognostizierten Umschlages von 18,1 Mio. TEU mit einem weiteren Wachstum der vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung, Wertschöpfung und Steuereinnahmen gerechnet werden kann⁹. Besonderes Wachstumspotenzial hat dabei die von der Ladungskategorie Container abhängige Beschäftigung: Diese Jobs können auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg von derzeit ca. 100.000 auf bis zu ca. 117.000 zulegen. Dadurch wird der containerabhängige Anteil der gesamten hafenabhängigen Arbeitsplätze auf etwa 80 % weiter deutlich ansteigen. Die containerabhängigen Jobs in der Hafengewirtschaft¹⁰ werden dabei von zurzeit ca. 45.000 auf bis zu ca. 62.000 zunehmen. Die hafenabhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg über alle Ladungskategorien wird nach der Prognose im Zuge dieser Entwicklung auf bis zu ca. 15,5 Mrd. Euro zulegen, die hafenabhängigen Steuereinnahmen auf bis zu ca. 1.089 Mio. Euro.

2 Ausbau der Umschlagkapazitäten im Hafen

Die gegenwärtig im Hafen vorhandenen Umschlagkapazitäten reichen nicht aus, um die langfristig prognostizierten Zuwächse im Containerverkehr zu bewältigen. Um das Wachstumspotenzial und die damit verbundenen positiven Effekte für den Standort ausschöpfen zu können, müssen die Umschlagkapazitäten in großem Umfang erweitert werden.

Innerhalb des gesetzlichen Auftrags zur Hafenentwicklung als öffentliche Aufgabe geschieht dies unter Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit vorrangig als „Hafener-

⁸ Planco Consulting GmbH: „Prognose 2015 der vom Hamburger Hafen induzierten wirtschaftlichen Effekte: Beschäftigung, Wertschöpfung und Steuereinnahmen“. Essen, 2006.

⁹ Umschlagwachstum führt - durch Produktivitätsfortschritt abgemildert - zu Beschäftigungszuwachs. Die Prognosewerte für die hafenabhängige Beschäftigung im Jahr 2015 wurden von Planco auf Basis der Daten des Jahres 2004 ermittelt. Diese würden aus heutiger Sicht eher noch höher ausfallen, da mittlerweile eine neue volkswirtschaftliche Input-Output-Tabelle vorliegt. Danach sind die Wirtschaftsverflechtungen in Deutschland dienstleistungs- und somit beschäftigungsintensiver geworden. Dies hat sich bereits in einem deutlichen Anstieg der hafenabhängigen Beschäftigung seit dem Jahr 2006 gezeigt, der neben den üblichen Umschlagsteigerungen auch auf die aktualisierte Struktur der Vorleistungsbeziehungen zurückzuführen ist.

¹⁰ Die Hafengewirtschaft gliedert sich in die Hafengewirtschaft im engeren Sinne (Schifffahrt, Hafen, Gesamthafenbetriebsgesellschaft GHBG; Bahn-/ Straße-/Binnenschiffstransporte, Speditionen, Lagerei, Verkehrsvermittlung; Containerreparatur) und die Hafengewirtschaft im weiteren Sinne (Banken, Versicherungen, Schiffssachverständige; Öffentliche Verwaltung, Zoll, Lotsen; Großhandel).

weiterung nach Innen“ durch Anpassung und Ausbau der bestehenden Containerterminals. Gleichzeitig werden wenig wertschöpfungsintensiv genutzte Areale – soweit sie hafenplanerisch geeignet sind - umstrukturiert und neue Umschlaganlagen geschaffen. Die Anzahl der Standorte, die für eine solche Umnutzung in Frage kommen, ist allerdings begrenzt, da eine Vielzahl von hafenplanerischen Anforderungen zu berücksichtigen ist. So müssen geeignete Standorte über eine see-schifftiefe wasserseitige Zufahrt einschl. ausreichender Drehmöglichkeiten für große Containerschiffe verfügen und ausreichend große Flächen für den Terminalbetrieb und die Containerlagerung zur Verfügung stehen oder geschaffen werden können. Zudem muss eine leistungsfähige Anbindung der Fläche an das übergeordnete Straßen- und Schienennetz realisierbar sein. Diese Voraussetzungen werden innerhalb des bestehenden Hafennutzungsgebiets nur im Bereich des Petroleumhafens und im Hafenbereich Steinwerder erfüllt. Die Umstrukturierung der Flächen um den Petroleumhafen ist Gegenstand der hier beantragten Maßnahme zur Westerweiterung des EUROGATE-Container Terminal Hamburg (CTH).

Ausbau- und Anpassungsmaßnahmen zur Steigerung der Umschlagkapazitäten werden derzeit an allen vier im Hafen vorhandenen Containerterminalanlagen durchgeführt oder sind geplant. Die bei Durchführung dieser Maßnahmen realisierbaren Umschlagkapazitäten zur Bewältigung des langfristigen Umschlagspotentials sind im Folgenden dargestellt:

- Container Terminal Altenwerder (CTA) (bis zu) 4,0 Mio. TEU
 - Container Terminal Burchardkai (CTB) (bis zu) 5,2 Mio. TEU
 - Container Terminal Tollerort (CTT) (bis zu) 3,8 Mio. TEU
 - Container Terminal Hamburg (CTH) (bis zu) 4,0 Mio. TEU
- (nach Ausbau LP1-3)

Mit der Westerweiterung des CTH wird eine weitere Kapazitätssteigerung von insgesamt rd. 2 Mio. TEU erreicht werden können.

Nach Abschluss dieser Maßnahmen ergibt sich damit für den Gesamthafen eine Umschlagkapazität in 2016 von rd. 19 Mio. TEU. Für die Abfertigung der langfristig prognostizierten Mengen sind alle Ausbauprojekte erforderlich.

Über diese Ausbauplanung hinaus besteht die Perspektive, dass ein weiteres Kapazitätspotential durch die geplante Umstrukturierung des Hafenbereichs Steinwerder entsteht. Diese Maßnahme hat jedoch durch den weniger fortgeschrittenen Planungsstand und erforderliche vorlaufende Maßnahmen eine spätere zeitliche Perspektive, sodass der Hafenbereich Steinwerder erst nach der Westerweiterung des CTH zur Verfügung stehen wird.

Insgesamt wird deutlich, dass nur durch Realisierung aller Ausbau- und Umstrukturierungsmaßnahmen die vorhergesagten Wachstumspotenziale des Hamburger

Hafens in den nächsten gut zehn Jahren soweit als möglich ausgeschöpft werden können.

3 Die Westerweiterung des EUROGATE Container Terminal Hamburg - eine Hafenausbaumaßnahme im öffentlichen Interesse

Der Container Terminal Hamburg der Eurogate-Gruppe (CTH) verzeichnet seit Jahren hohe Zuwachsraten und erzielte im Jahr 2008 ein Umschlagergebnis von rd. 2,7 Mio. TEU. Der CTH hält damit einen Marktanteil von etwas unter 30 % am gesamten Containerumschlagaufkommen im Hamburger Hafen und trägt in erheblichem Umfang zum Gesamtergebnis und Erfolg des Hafens bei.

Die Anpassung der Umschlagkapazitäten am CTH vollzieht sich in mehreren Stufen. Im Rahmen des derzeit laufenden Ausbauprogramms werden die Liegeplätze 1 bis 3 im östlichen Bereich des Terminals zu leistungsfähigen Liegeplätzen für die Abfertigung von Großcontainerschiffen ausgebaut. Der Abschluss dieser Maßnahme wird mit Fertigstellung des Liegeplatzes 3 im Jahr 2010 erreicht sein (die Liegeplätze 1 und 2 sind bereits fertig gestellt und in Betrieb). Der CTH wird dann über eine Umschlagkapazität von etwa 4,0 Mio. TEU verfügen. Da die Ausbaumöglichkeiten am CTH auf den vorhandenen Flächen und im bestehenden Terminallayout damit ausgeschöpft sind, ist eine zusätzliche Kapazitätssteigerung nur über die Erweiterung des Terminalgeländes in nordwestlicher Richtung nach grundlegender Umstrukturierung der am Petroleumhafen gelegenen Flächen möglich. Hiermit kann die Umschlagkapazität um weitere 2,0 Mio. TEU auf insgesamt 6,0 Mio. TEU erhöht werden.

In der Bürgerschaftsdrucksache 18/6205 „Schaffung zusätzlicher Umschlagkapazitäten im Hamburger Hafen durch Erweiterung des Container-Terminals Hamburg“, die von der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg am 20. Juni 2007 beschlossen wurde, wird die Bedeutung der Westerweiterung des CTH für die hafenabhängige Beschäftigung abgeschätzt: Gemäß der bereits zitierten Prognose der Planco Consulting GmbH steigt die von der Ladungskategorie Container abhängige Beschäftigung in Hamburg bei einem Umschlagvolumen von 18,1 Mio. TEU auf bis zu ca. 117.000 Arbeitsplätze an. Davon entfallen bis zu ca. 62.000 auf die Hafenvirtschaft¹¹. Ausgehend von diesen Prognosedaten können einem Umschlagvolumen von 2 Mio. TEU (entspricht der Gesamtkapazität der Westerweiterung des CTH) anteilig bis zu ca. 6.850 Arbeitsplätze in der Hafenvirtschaft in Hamburg zugerechnet werden.

Die große wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für die Stadt Hamburg dokumentiert sich auch im Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) vom März 1982. Danach obliegt die Hafenentwicklung als öffentliche Aufgabe der Freien und Hansestadt Hamburg mit dem Ziel, die Konkurrenzfähigkeit des Hafens zu erhalten, Ladungsaufkommen zu sichern und eine wirkungsvolle Ausnutzung der öffentlichen Infra-

¹¹ Hafenindustrie und indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze bleiben hier unberücksichtigt, um eine bewusst vorsichtige Schätzung vorzunehmen. Dies entspricht der Methode der ebenfalls in der o.g. Drucksache durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung.

struktur für Hafenzwecke zu gewährleisten (§1 HafenEG). Hieraus leitet sich die Notwendigkeit ab, den Hafen fortwährend weiterzuentwickeln und an die Anforderungen der internationalen Seehafenverkehrs- und Transportwirtschaft anzupassen. Innerhalb der im HafenEG festgelegten Grenzen des Hafennutzungsgebietes geschieht dies durch einen ständigen Prozess der Umstrukturierung und Modernisierung von Flächen und Anlagen – die „Hafenerweiterung nach Innen“. Auf diese Weise hat die Freie und Hansestadt Hamburg in den letzten Jahren die Kapazitäten der bestehenden Containerumschlaganlagen durch Ausbau der Infrastruktur (Liegeplätze, Flächen, Verkehrsanbindungen) stetig dem steigenden Bedarf angepasst. Das Konzept der fortwährenden Modernisierung der Hafeninfrastruktur ist insbesondere für den Hafen Hamburg – aufgrund seiner geografischen Lage im Herzen eines Ballungsraumes mit nur begrenzten Erweiterungsmöglichkeiten „nach Außen“ – von zentraler Bedeutung und von jeher Kernstück der hamburgischen Hafenentwicklungspolitik. Diese Hafenentwicklungsstrategie hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg u. a. im derzeit gültigen Hafenentwicklungsplan 2005 „Im Fokus dynamischer Wachstumsmärkte – Chancen und Entwicklungspotenziale des Hamburger Hafens“ dargestellt. Sie schafft die Voraussetzung für stetiges Wachstum im Hafen.

Die beantragte „Westerweiterung des CTH“ steht als Maßnahme der „Hafenerweiterung nach Innen“ in der Kontinuität der hamburgischen Hafenentwicklungspolitik und trägt dazu bei, die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu sichern und auszubauen. Ein Verzicht auf einen Ausbau würde hingegen nicht nur dem CTH Entwicklungsmöglichkeiten abschneiden, sondern zugleich auch die Wachstumschancen für den Hafen Hamburg insgesamt erheblich mindern – mit negativen Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts und letztlich für Wertschöpfung, Beschäftigung und Steuereinnahmen in Hamburg und der gesamten Region. Die Durchführung der Ausbaumaßnahme „Westerweiterung des CTH“ liegt somit im öffentlichen Interesse.