

Kiel, 28.06.2006

**Landtag
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn**

TOP 26 – Keine Zustimmung von Schleswig-Holstein zu Elbvertiefung (Drucksache 16/860)

Thomas Hölck:

Erst planen und bewerten, dann entscheiden

Die Elbregion mit der Metropolregion Hamburg ist ein attraktiver Wirtschaftsstandort.

Grundlage für Beschäftigung und Wohlstand ist der internationale Seehandel, die Lebensader dafür ist die Elbe. Insgesamt rund 154.000 Beschäftigte sind direkt oder indirekt von der Hafenwirtschaft abhängig. Wirtschaftsgeografisch ist der Hamburger Hafen privilegiert:

- Knotenpunkt für den Überseeverkehr,
- östlichster Überseehafen in Nordeuropa,
- wichtigster Umschlagplatz für die mittel- und osteuropäischen Länder sowie das Baltikum.

Die Nähe zu Lübeck bringt dem Lübecker Hafen einen kräftigen Wachstumsschub.

Der Containerumschlag wird sich im Hamburger Hafen in den nächsten zehn Jahren mehr als verdoppeln. Dieser Wachstumskern muss gestärkt werden, und Schleswig-Holstein muss sich bemühen, die Wachstumsimpulse über die Infrastrukturentwicklungachsen A 23, A7 und A1 ins Landesinnere zu holen. Zur Sicherung vorhandener und Schaffung neuer Arbeitsplätze ist es notwendig, **für eine wettbewerbsfähige Seeschiffahrtsstraße** zu sorgen.

Die SPD-Landtagsfraktion unterstützt bei der geplanten Fahrrinnenvertiefung der Unter- und Außenelbe die Position der Norddeutschen Länder Hamburg, Niedersachsen, Bremen und Schleswig-Holstein vom 17. Juni 2004, dass der weitere Fahrrinnenausbau **nur unter unbedingter Gewährleistung der Deichsicherheit und ökologischer Belange** realisiert

wird. Das abschließende Einvernehmen mit dem Fahrrinnenausbau kann erst nach **Vorlage und Prüfung aller Untersuchungsergebnisse** erklärt werden. Es gibt für mich und meine Fraktion keinen Anlass, von dieser Position abzurücken. Dabei sind auch die **Ergebnisse des Beweissicherungsverfahrens der letzten Elbvertiefung von besonderer Bedeutung**, vor allem im Hinblick auf die Deichsicherheit und die betroffenen Lebensräume an der Elbe. Ich erwarte, dass die Ergebnisse aus dem Beweissicherungsverfahren der letzten Elbvertiefung bei der Planung einer erneuten Vertiefung berücksichtigt werden.

Richtig ist, dass die **Verschlickung in den Nebenflüssen und Häfen der Unterelbe** seit der letzten Elbvertiefung offensichtlich erheblich zugenommen hat, wobei bisher keine Ursache-Wirkungsverflechtung nachgewiesen werden konnte.

Die Unterelbe ist nicht nur als internationale Wasserstraße von großer Bedeutung. Wassersport und Tourismus haben sich entlang der Unterelbe etabliert. Wassersportangebote, Naherholung und Freizeittourismus sind ein so genannter weicher Standortfaktor, soll heißen: Hoch qualifizierte Fachkräfte, die in der Metropolregion gebraucht und gesucht werden, wählen ihre Standortentscheidung für einen Arbeitsplatz u.a. auch über die weichen Standortfaktoren.

Deshalb trete ich dafür ein, die **maritime Erlebniswelt der Elbregion zu bewahren und auszubauen**. Das kann aber nur gelingen, wenn die Funktionstüchtigkeit der Nebenflüsse und Häfen gesichert wird. Deshalb begrüßt die SPD-Landtagsfraktion ausdrücklich, dass eine Stiftung Elbefonds vom Hamburger Senat beschlossen wurde, ein Ausgleichsfonds, aus dem den Betreibern der Elbhäfen nach bestimmten Kriterien ausreichend finanzielle Unterstützung zur Minderung bzw. Beseitigung der Verschlickung zur Verfügung gestellt werden soll. Allerdings wehre ich mich dagegen, dass dieser Fonds weiter aus Steuermitteln finanziert wird. Die Elbvertiefung ist ein Projekt der **Hamburger Hafenwirtschaft, die daher auch in der Verantwortung steht, diesen Ausgleichsfonds finanziell entsprechend auszustatten**. Die Einrichtung einer Stiftung Elbefonds ist ein positives Signal, dass im Ge-

gensatz zur Vorgehensweise bei der vorherigen Elbvertiefung die Bedenken und Interessen der Betroffenen vom Projektträger ernst genommen werden.

Die geplante Elbvertiefung ist eine technische Herausforderung, der sich die Wasserbauingenieure und Planer stellen müssen, weil allein rund 38 Millionen Kubikmeter Sand und Geröll aus dem Flussbett ausgebagert werden müssen - fast doppelt soviel wie beim letzten Ausbau vor sieben Jahren. Aber anders als Sie, Herr Hentschel, setzte ich auch auf technischen Sachverstand, bevor ich eine der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen in Norddeutschland pauschal ablehne.

Für mich haben die **Planungsvorgaben für den Ausbau der Fahrrinne** von Unter- und Außenelbe Bestand.

- Containerschiffe mit einem Tiefgang von rund 14,5 m Metern sollen den Hamburger Hafen bedienen können.
- Die Deichsicherheit an der Unterelbe wird nicht gefährdet.
- Die Umwelt wird durch (wasserbauliche) Maßnahmen gestärkt und die Folgen eines neuen Ausbaus werden minimiert.
- Die Erfahrungen der letzten Fahrrinnenanpassung dienen als Basis für die Entwicklung und Bewertung eines weiteren ökologisch vertretbaren Ausbaus.

Auf die Reihenfolge kommt es an: planen, bewerten und dann entscheiden. Daher lehnt die SPD-Fraktion den Antrag ab, wobei wir erwarten, dass die zuständigen Ausschüsse im Rahmen der Selbstbefassung sich mit diesem wichtigen Thema beschäftigen werden.