



VORSTAND

Herrn Senator Axel Gedaschko
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Hamburg, 16. Juli 2009

Fahrwasservertiefung

Sehr geehrter Herr Senator Gedaschko,

nach außen scheint es, als ob die rückläufigen Umschlagsmengen der letzten Monate den Bedarf für die Fahrwasseranpassung haben sinken lassen. Leider ist das genaue Gegenteil der Fall. Folgendes Beispiel verdeutlicht dies:

Am 1. Juli 2009 stellte die Reederei CMA ihren Neubau „CMA CGM Andromeda“ in Hamburg vor. Bei einer Kapazität von 11.400 TEU, einer Länge von 346 m und einem Maximaltiefgang von 15 m ist das Schiff bereits auf das neue Panama-Kanal-Maß ausgerichtet. Das Schiff mußte ausgehend auf einen Tiefgang von maximal 13,5 m gebracht werden (leichte Mindertide). Während der Vorstellung des Schiffes durch die Reedereiverantwortlichen wurde uns intern mitgeteilt, daß mit Einführung dieser Schiffe im sogenannten FAL 1-Dienst der Feederhub für St. Petersburg für CMA CGM von Hamburg nach Zeebrügge verlegt worden sei. Hintergrund ist, daß Rußland verstärkt exportiert, insbesondere Metalle, Holzprodukte und Papier.

Diese schwere Ladung erhöht den Tiefgang und kann unter wirtschaftlicher Auslastung der Schiffe ohne Fahrwasseranpassung nicht mehr über Hamburg gesteuert werden. Da CMA CGM einen eigenen Feederdienst einsetzt, verlieren wir auch die Importboxen an Zeebrügge (Anzumerken ist, daß wir von Mai bis Juni 2009 ca. acht Wochen Ostwind hatten, der zu vielen Mindertiden geführt hat. Dies mag die Unzufriedenheit erhöht haben).

Ende des Jahres 2009 wird die Reederei noch größere 13.000 TEU-Schiffe in den FAL 1-Dienst einbringen. Mit dem Verlust der Feederfunktion in Hamburg besteht die Gefahr, daß diese großen Schiffe überhaupt nicht mehr Hamburg anlaufen und die per Landverkehr ablaufende Menge auf andere Dienste der Reederei umgeroutet wird.

./2



Mit 45,2 m ist die „CMA CGM Andromeda“ auch besonders breit. Nach Fertigstellung des Schiffes war ein Auslaufen zunächst nicht möglich, da aufkommend ein vergleichbar breites Schiff der K-Line gemeldet war. Ohne die ebenfalls mit der Fahrwasservertiefung verbundene Begegnungsbox müssen diese Schiffe bei Elbe 1 passieren. Dies hätte für das CMA-Schiff die Verzögerung um eine weitere Tide (12 Stunden) bedeutet. Eine Entscheidung der Revierzentrale hat jedoch überraschend der „Andromeda“ Priorität gegeben, so daß dieses Schiff noch gerade rechtzeitig auslaufen konnte (die Verzögerung um 12 Stunden ist dann bei dem K-Line-Schiff aufgetreten).

Die Reedereien sind gezwungen, die im Laufe der Jahre 2009 bis 2011 zulaufenden Großneubauten einzusetzen. Die hier aufgezeigten Schwierigkeiten vor Abschluß des Elbausbaus zeigen, wie gefährlich die Situation zur Zeit ist. Kapazitäten in anderen Häfen, die diese Schiffe aufnehmen können, gibt es heute leider genug.

Die Gegner der Fahrwasservertiefung mögen dieses Beispiel vielleicht nutzen, um aufzuzeigen, daß der Ausbau eigentlich nur für die Transshipment-Boxen notwendig ist. Die weiterführenden, ökonomisch basierten Überlegungen der Reederei zeigen leider, daß der von der Hafenwirtschaft immer wieder befürchtete Bedeutungsverlust durch Dienstumstellungen mehr als berechtigt ist.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie dieses Beispiel als einen weiteren Beleg für die hohe Dringlichkeit des Fahrwasserausbaus auch in der heutigen Zeit sehen würden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK
AKTIENGESELLSCHAFT