

Wir machen Schifffahrt möglich.

Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg

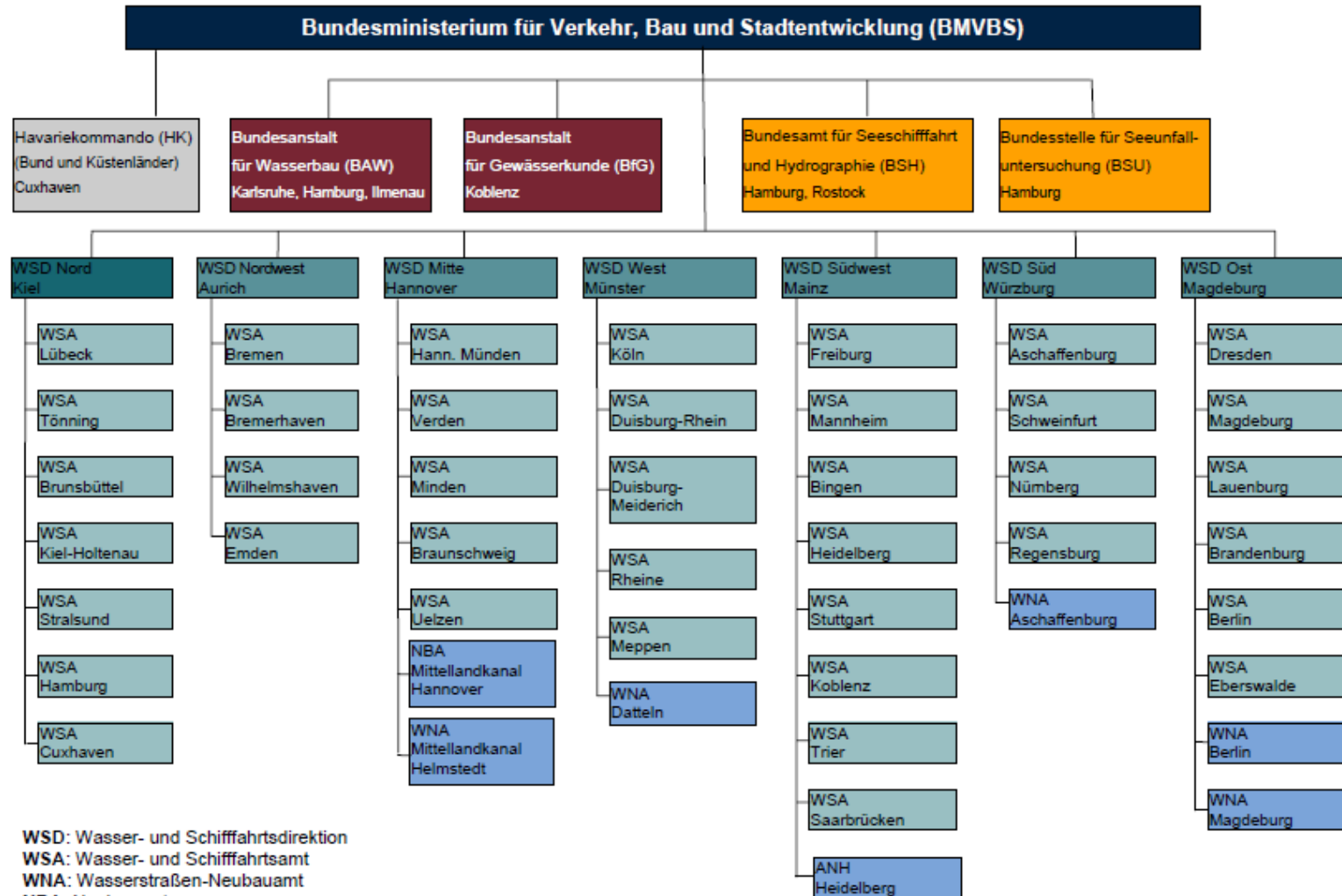


Moorweidenstraße 14
20148 Hamburg



Wir machen Schifffahrt möglich.

Aufbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes



WSD: Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSA: Wasser- und Schifffahrtsamt
WNA: Wasserstraßen-Neubauamt
NBA: Neubauamt
ANH: Amt für den Neckarausbau Heidelberg

WSA Hamburg

Staatsvertrag von 1921

- Übergang der Landeswasserstrassen auf das Reich
(Kriterium: Transportmenge > 50.000 Gütertonnen/Jahr)

Grundgesetz Art 74 Nr. 21, Art 87 und Art 89

- Bund ist Eigentümer der bisherigen Reichswasserstrassen.
- Nimmt über den Bereich des Landes hinausgehende staatliche Aufgaben der Schifffahrt wahr, die ihm nach Gesetz zugewiesen sind.
- Bundesgesetze: **Bundeswasserstraßengesetz**
Seeaufgabengesetz

WSA Hamburg

Bundeswasserstraßengesetz

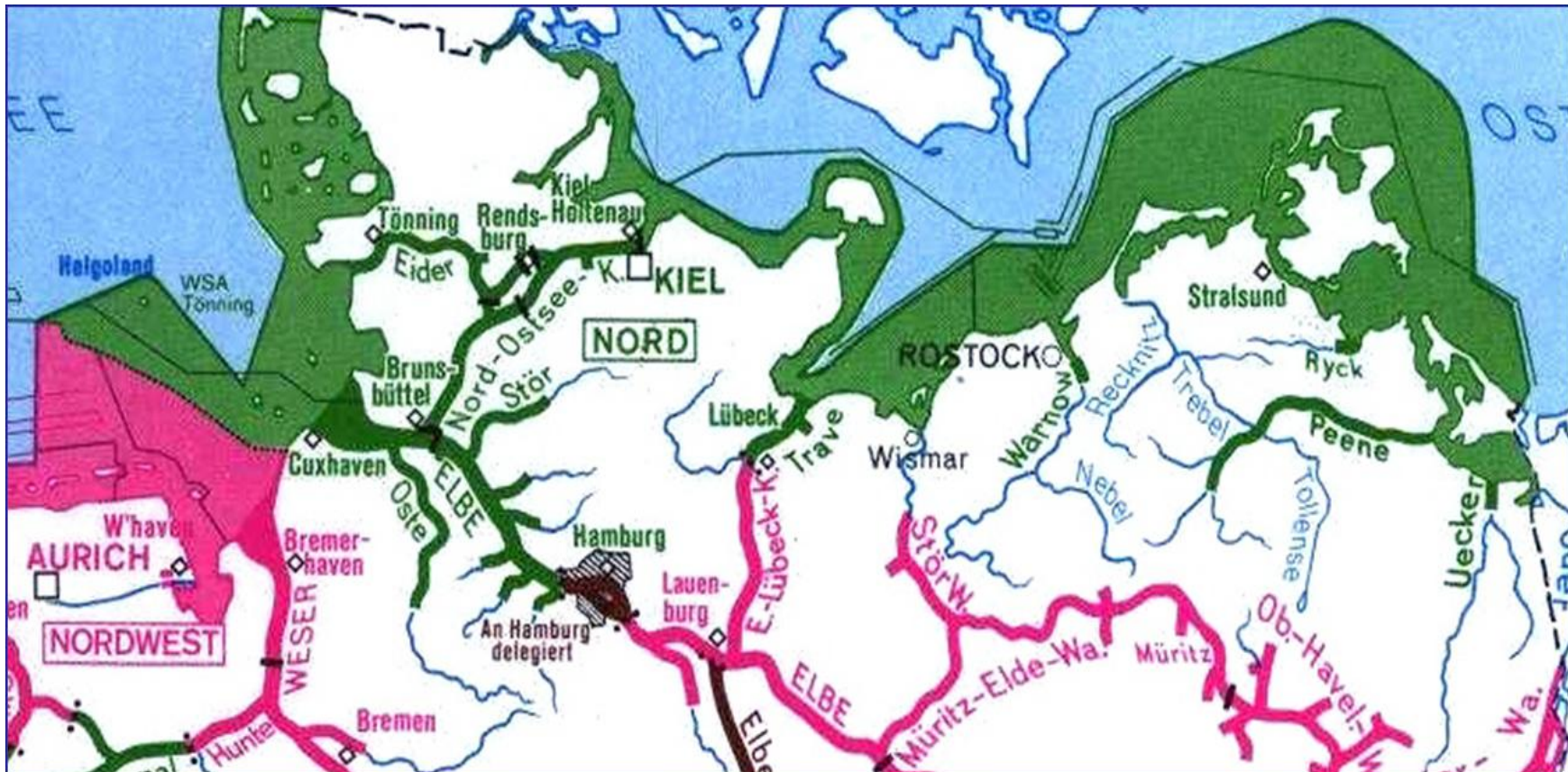
- Bundeswasserstrassen dienen dem allgemeinen Verkehr (Güterschiffs- und Sportbootverkehr mit überregionalem Charakter)
- Unterhaltung der BWaStr = hoheitliche Aufgabe (der Allgemeinheit gegenüber, Dritte haben keinen Anspruch auf Unterhaltung)
- Die WSV nimmt die verkehrlichen Belange der Schifffahrt wahr.

! hier endet die VERWALTUNGSKOMPETENZ des Bundes !

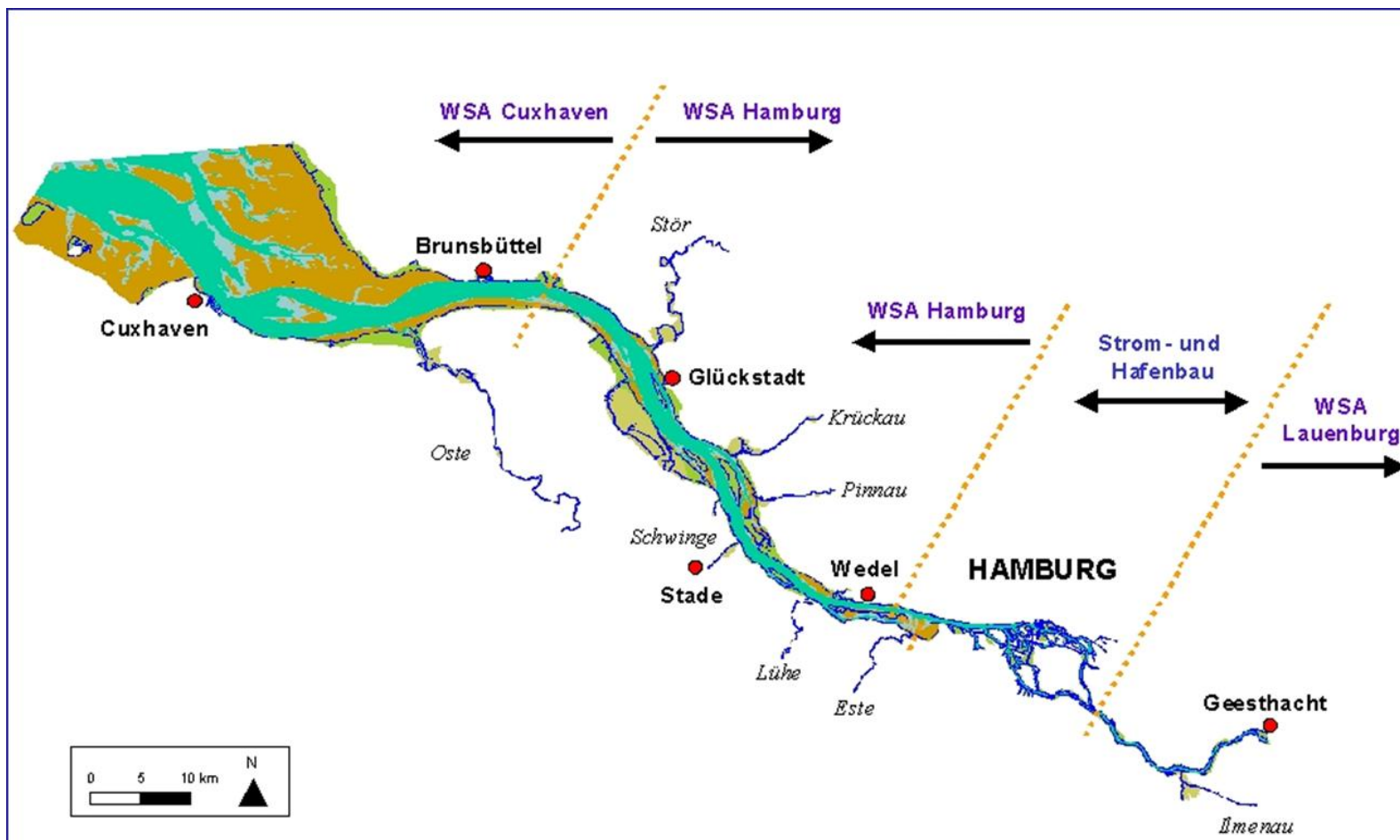
Regionale Wirtschaftsförderung, Umweltschutz, Wasserwirtschaft, Tourismus
liegt in der Kompetenz des Landes, der Kommunen

Wir machen Schifffahrt möglich.

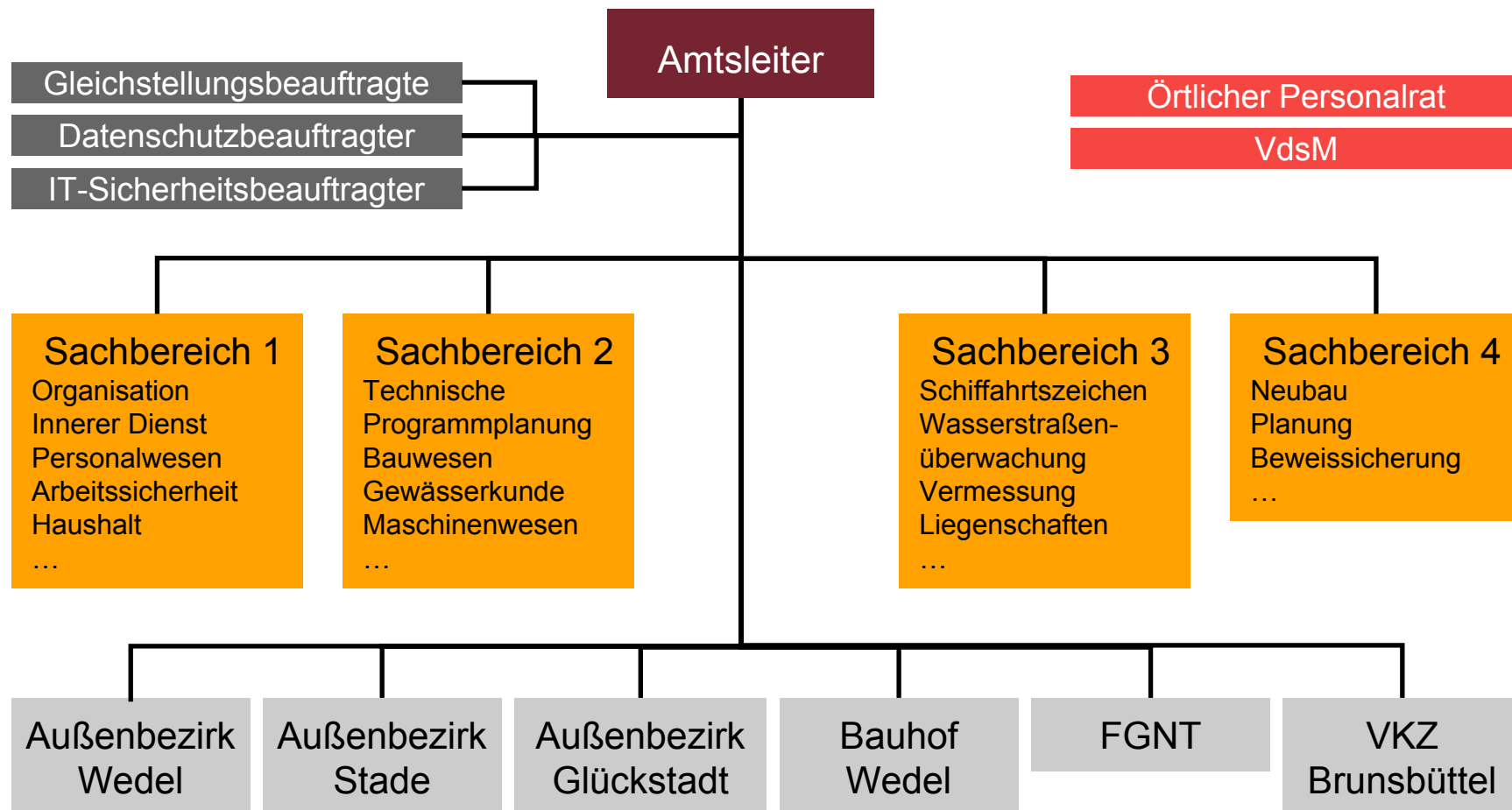
Zuständigkeitsbereich der WSD Nord



Revierzuständigkeiten auf der Elbe




WSA Hamburg



Wir machen Schifffahrt möglich.

Das Elbästuar und der Hamburger Hafen



Der **Hamburger Hafen** ist Europas zweitgrößter Containerhafen mit einem jährlichen Umschlag von knapp 10 Mio. TEU.

In der **Metropolregion Hamburg** leben ca. 4,3 Mio. Menschen. Der Hafen ist ein wichtiger Teil ihrer wirtschaftlichen Basis.

Wirtschaftsgeografische Bedeutung:

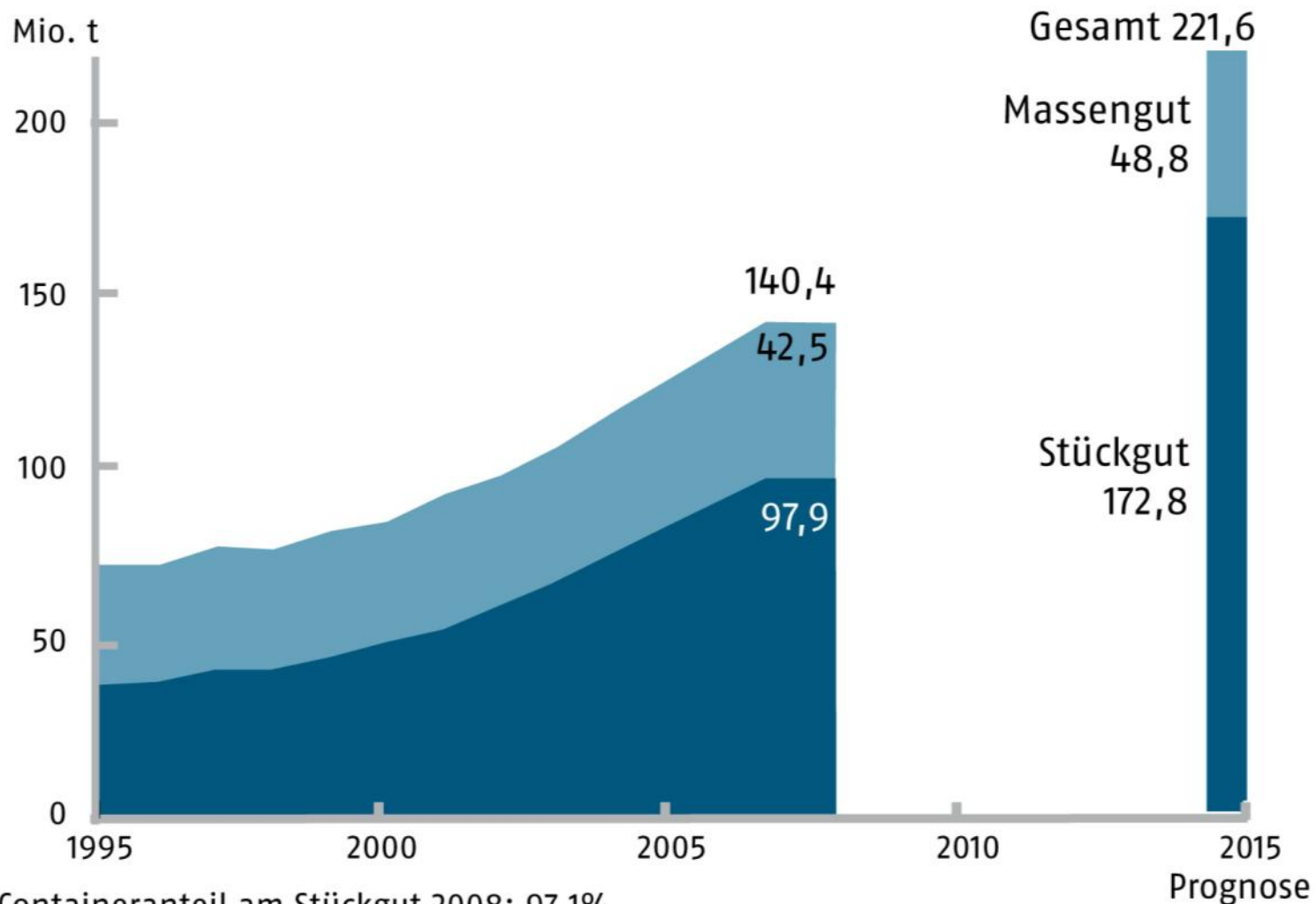
Der Hamburger Hafen ist der östlichste Hafen der Nordrange und deshalb der nächstgelegene Tiefwasserhafen für...



- den baltischen Raum (darunter 3 EU-Beitrittsländer und Russland)
- das östliche Mitteleuropa und Osteuropa (darunter 5 EU-Beitrittsländer)
- die Metropolregion Hamburg (Loco-Quote ca. 30%)

Wir machen Schifffahrt möglich.

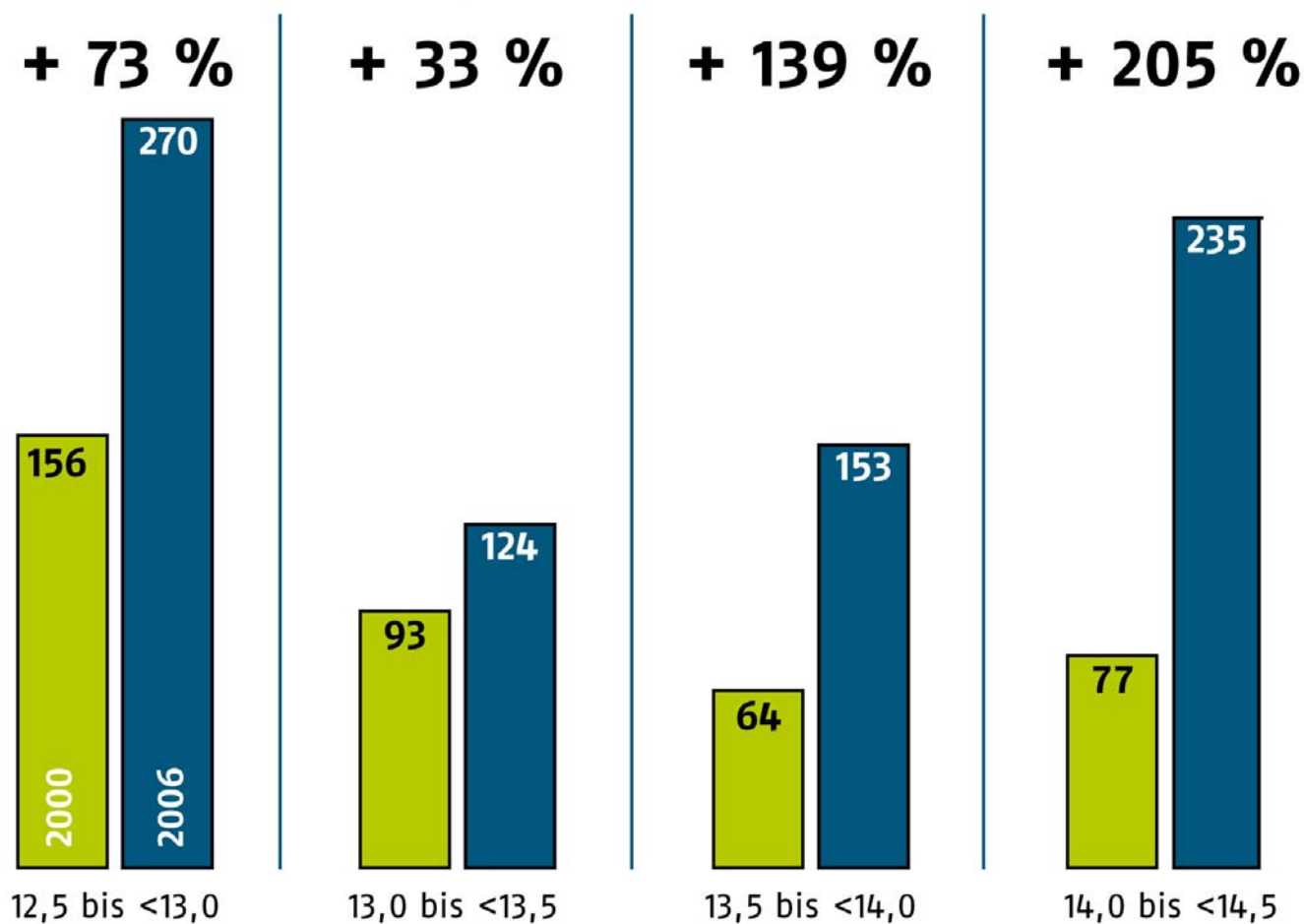
Gesamtumschlag im Hamburger Hafen 1995-2008, Prognose 2015



Containeranteil am Stückgut 2008: 97,1%

In Fahrt befindliche Containerschiffflotte nach Tiefgangsklassen

Anzahl der Schiffe 2000–2006, Tiefgang in Salzwasser



Quelle: HPA

Lagevorteil Fluss- und Stadthafen

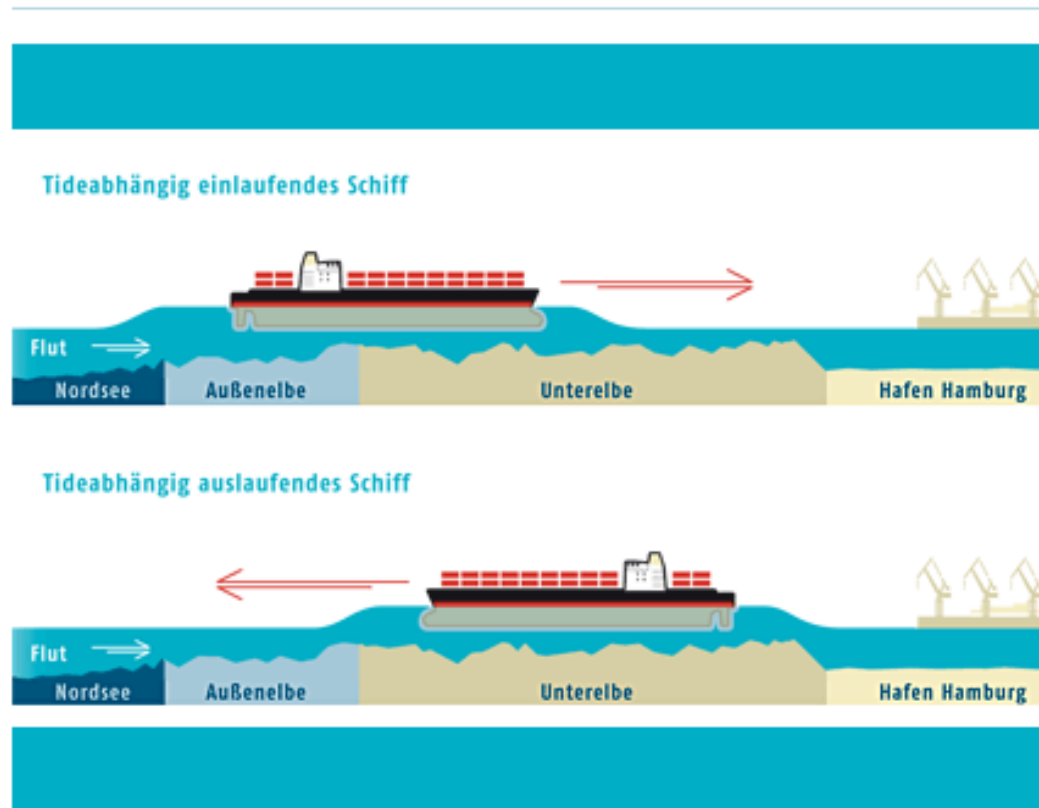


- Geringe Entfernungen im Hinterlandtransport
- Hoher Anteil der Bahn am Hinterlandverkehr
- Geringer Flächenverbrauch für Hafenentwicklung

Wir machen Schifffahrt möglich.

Zufahrtsbedingungen

Ab einem Tiefgang von 12,5 m (in Salzwasser): Tideabhängiger Verkehr



Tideabhängiges Auslaufen nur bis zu einem Maximaltiefgang von 13,5 m

Wir machen Schifffahrt möglich.

Entwicklung von Containerschiffen:

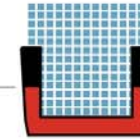


Baujahr ab 1980
(3. und 4. Generation)

Länge: bis 295,0 m

Breite: bis 32,2 m

Kapazität 3 000 bis 5 000 TEU



Tiefgang: bis 13,5 m*

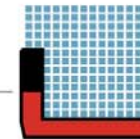


Baujahr ab 1992

Länge: bis 318 m

Breite: bis 42 m

Kapazität rd. 6 000 TEU



Tiefgang: 13,5 bis 14,5 m*

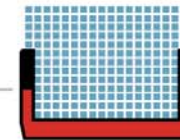


Baujahr ab 1997

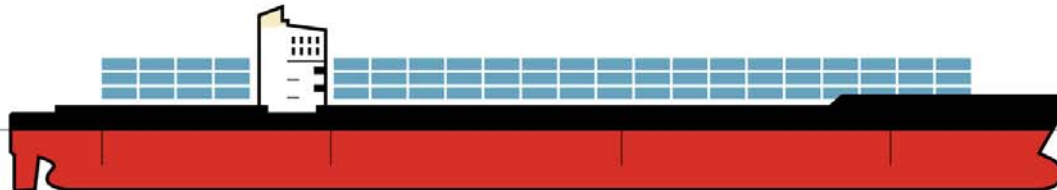
Länge: bis 350 m

Breite: bis 46 m

Kapazität rd. 9 000 TEU



Tiefgang: bis 14,5 m*

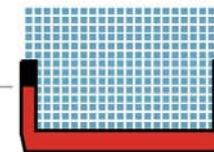


In Fahrt / in Bau

Länge: bis 400 m

Breite: bis 56 m

Kapazität über 12 000 TEU



Tiefgang: ca. 15,5 m*

* Bezogen auf Salzwasser.

Handlungsbedarf 1: Schiffsgrößen

Am 14.2.2009 erreichte mit der Marit Maersk das bisher größte Containerschiff den Hamburger Hafen

Länge: 367 m

Breite: 43 m

Konstruktionstiefgang:

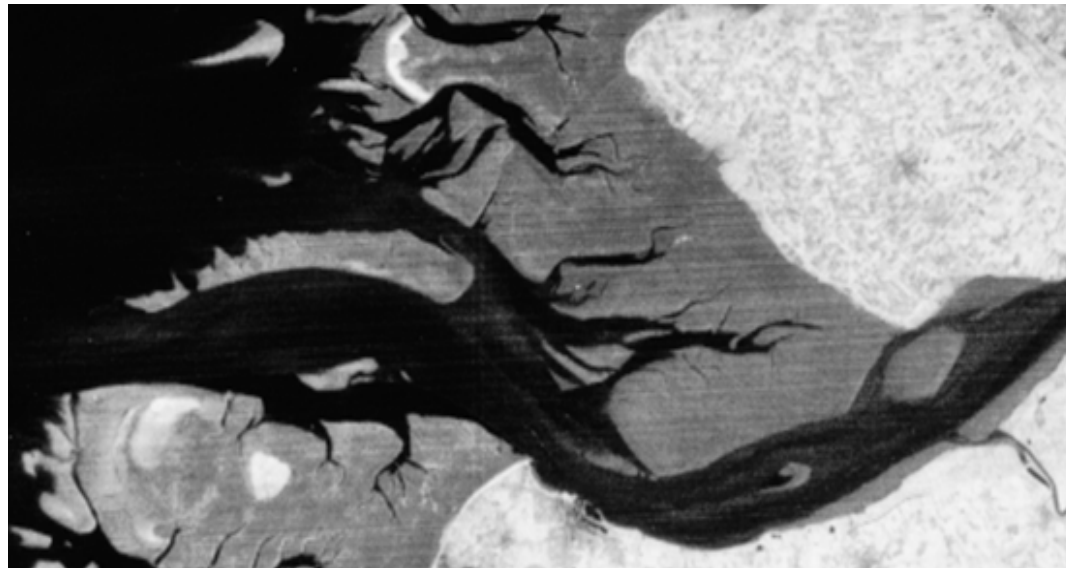
15,5 m



Handlungsbedarf 2: Morphologische Entwicklung im Mündungsgebiet

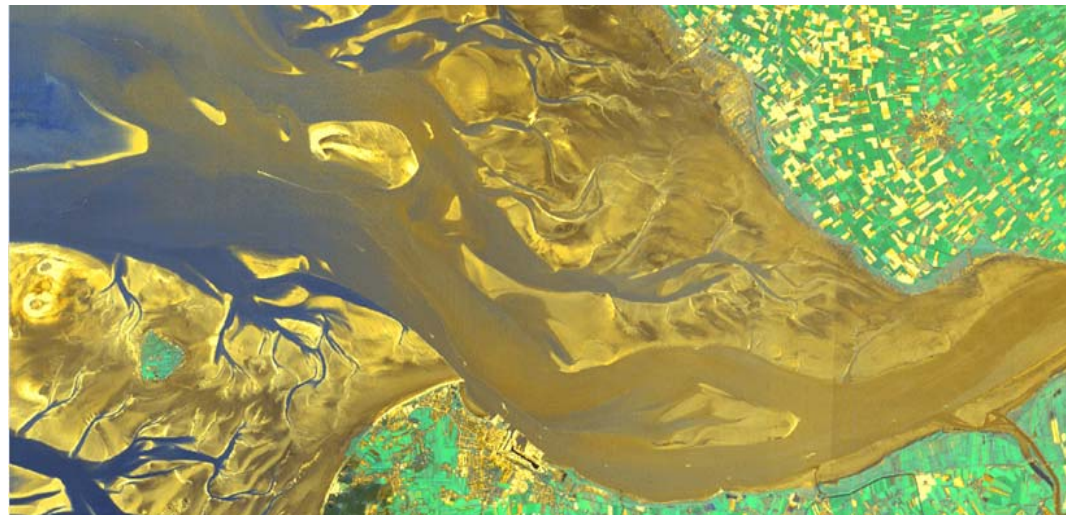
Aufnahme

19. April 1976



Aufnahme

2002



Effekte der natürlichen Aufweitung:

- Die Tide schwingt mit größerer Energie in das Ästuar ein
- Das Tideniedrigwasser sinkt ab
- Der Flutstrom wird stärker
- Sediment wird das Ästuar hinauf transportiert
- Die Unterhaltung von Fahrrinne und Häfen wird aufwändiger
- Die Sedimentation in Seitenbereichen und Nebenarmen nimmt zu

Fazit:

Die besondere Qualität des Elbästuars als Verkehrsweg und Naturraum werden beeinträchtigt

Tideelbekonzept - Ziele

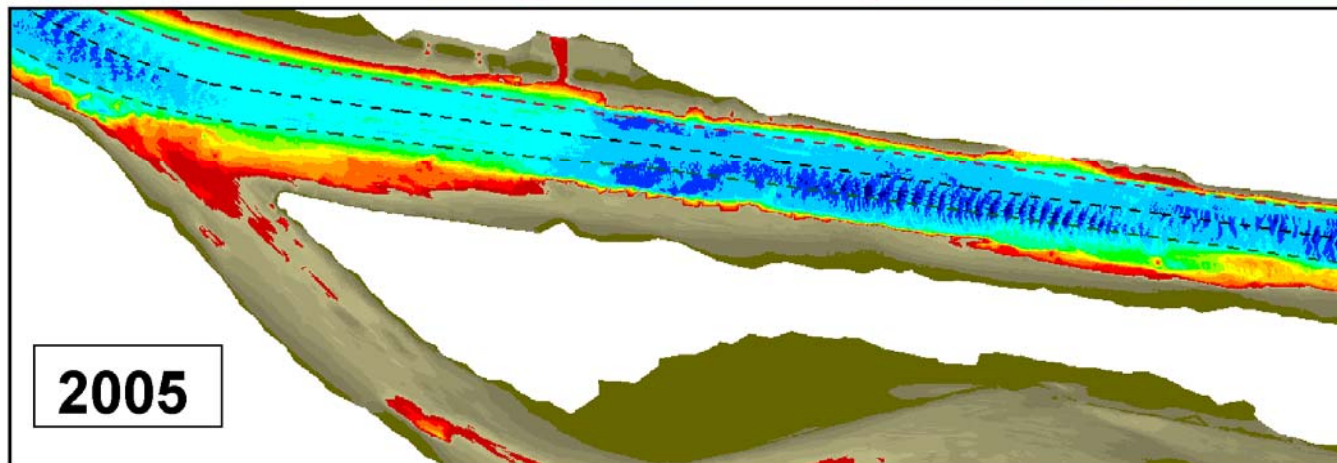
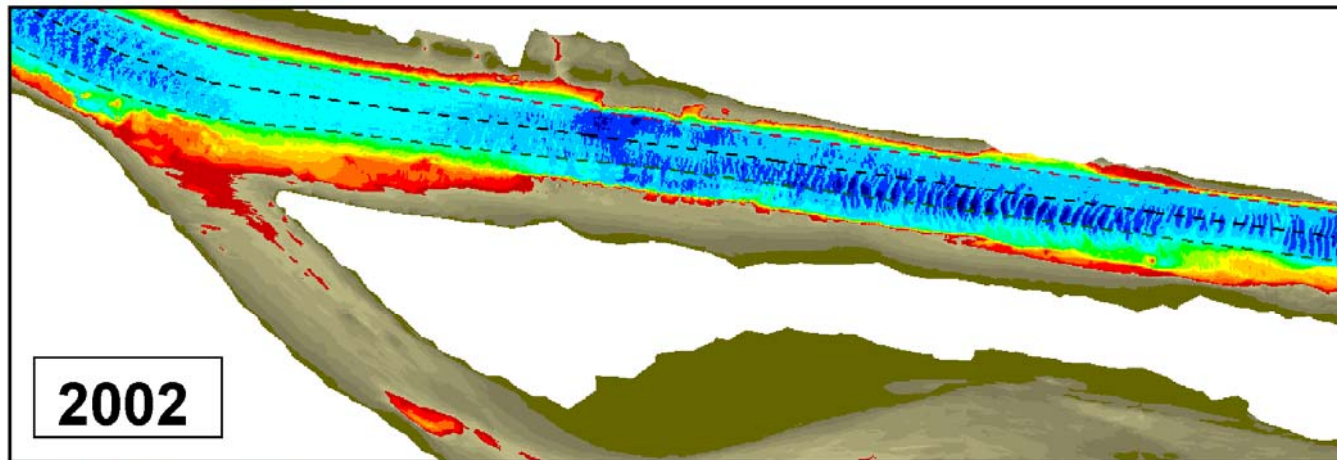
Wir machen Schifffahrt möglich.



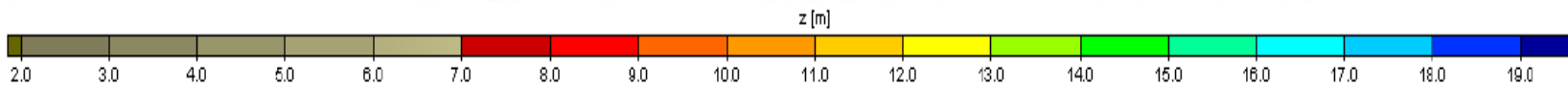
Sedimentfang Wedel



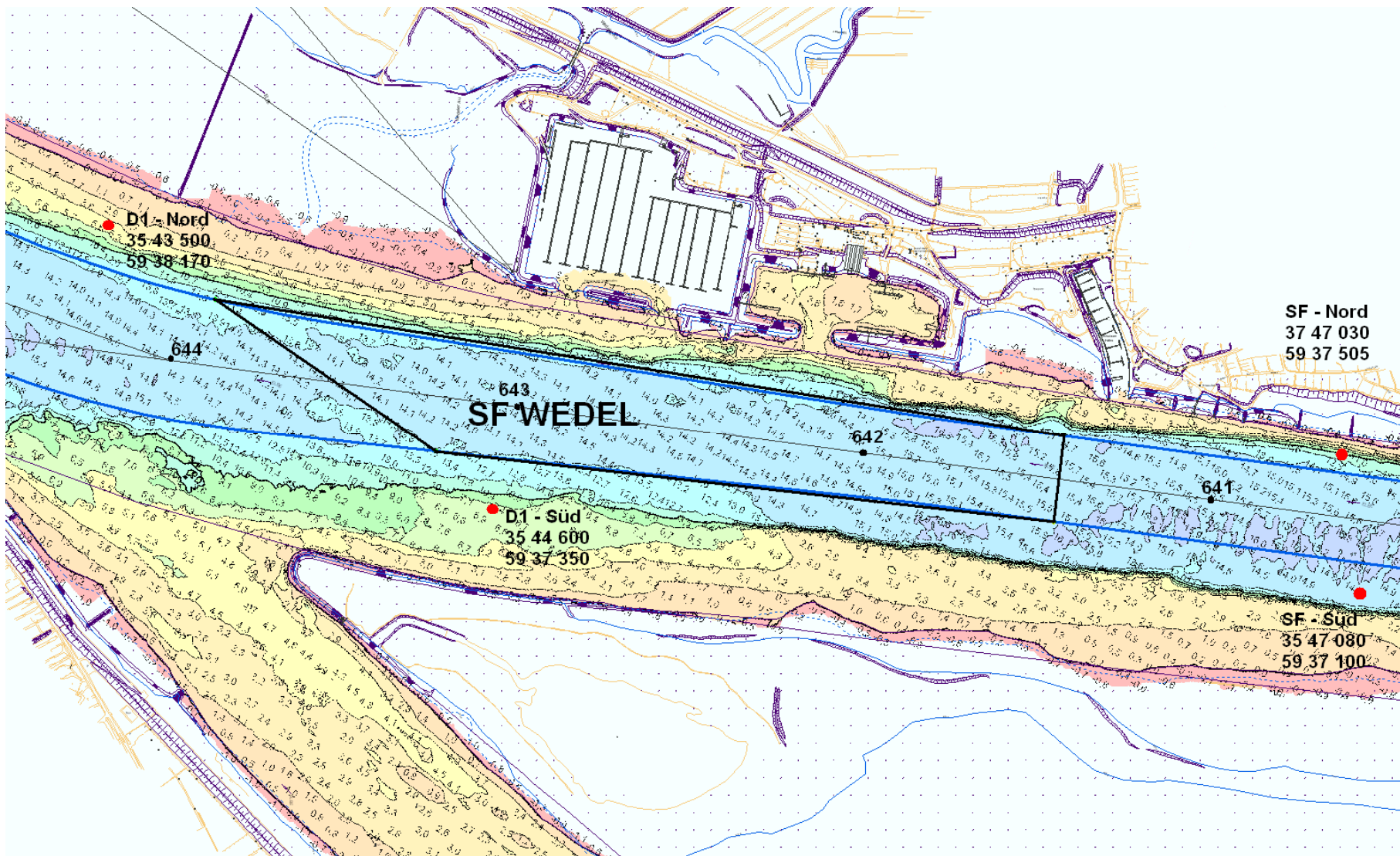
Ziele, gewählter Gewässerabschnitt



(Quelle: BAW)



Herstellung, Unterhaltung



Wir machen Schifffahrt möglich.

Ausbau: Dimension



In einem **Variantenvergleich** wurde ermittelt, mit welchem Ausbaumaß beide Ziele erreicht werden:

Ziel Verkehr:

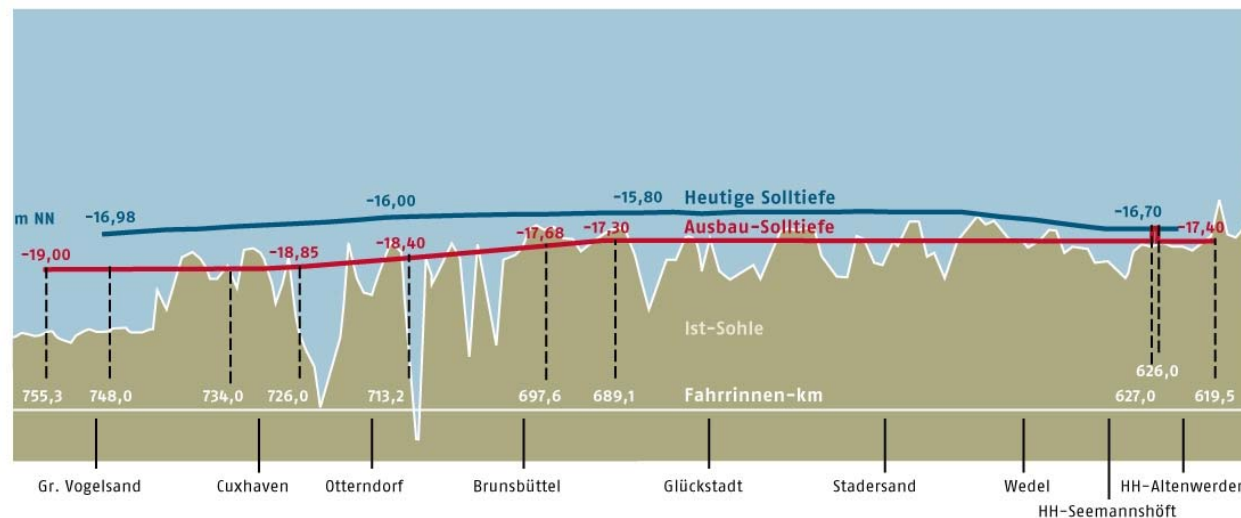
13,5 m tideunabhängig

14,5 m tideabhängig

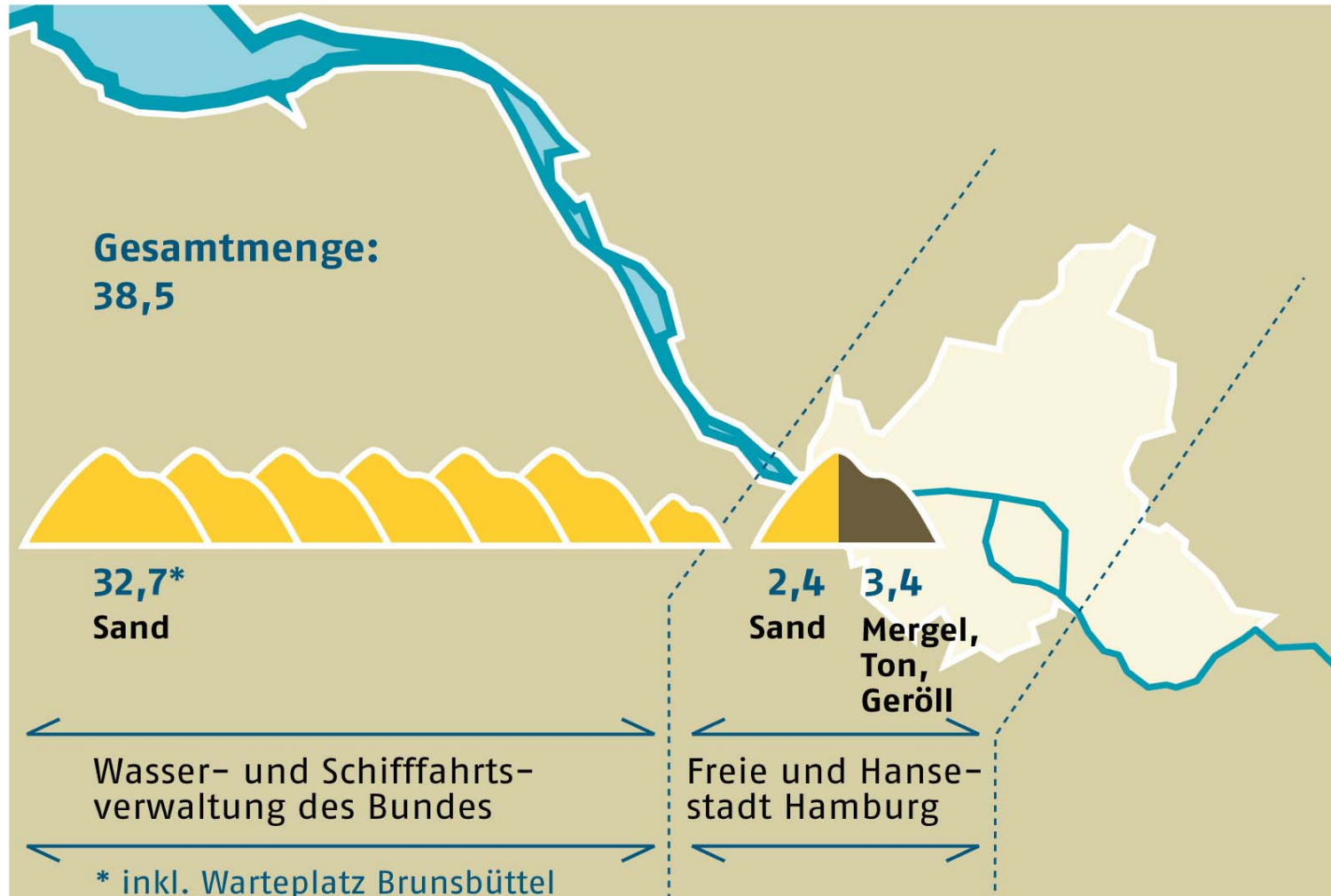
Ziel Hydrologie:

Geringe Erhöhung des Tidenhubs

Ist-Zustand der Fahrrinnensohle, heutige und geplante Fahrrinntiefen im Längsschnitt



Ausbaubaggergut (in Mio. m³)



Integriertes Strombaukonzept: Maßnahmetypen im Überblick

Unterwasser-
ablagerungsflächen



Ufervorspülungen



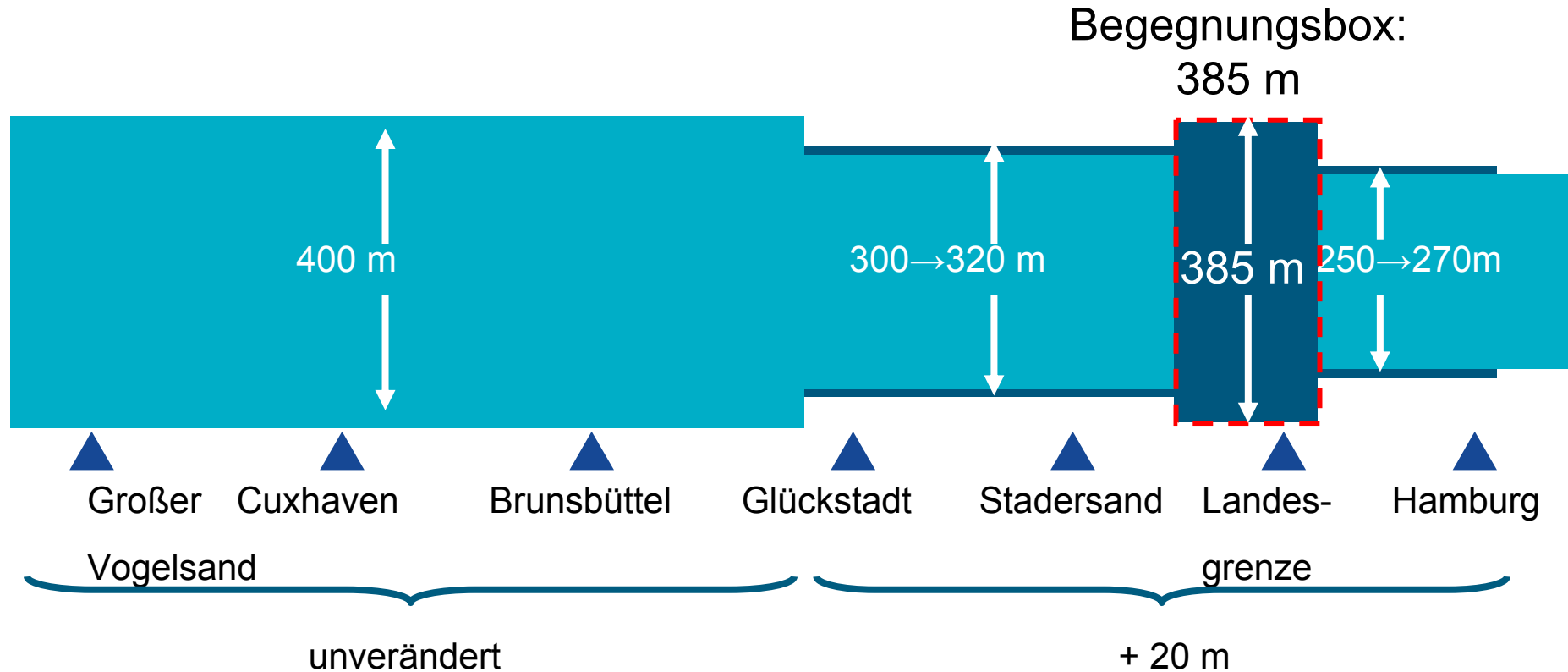
Spülfelder

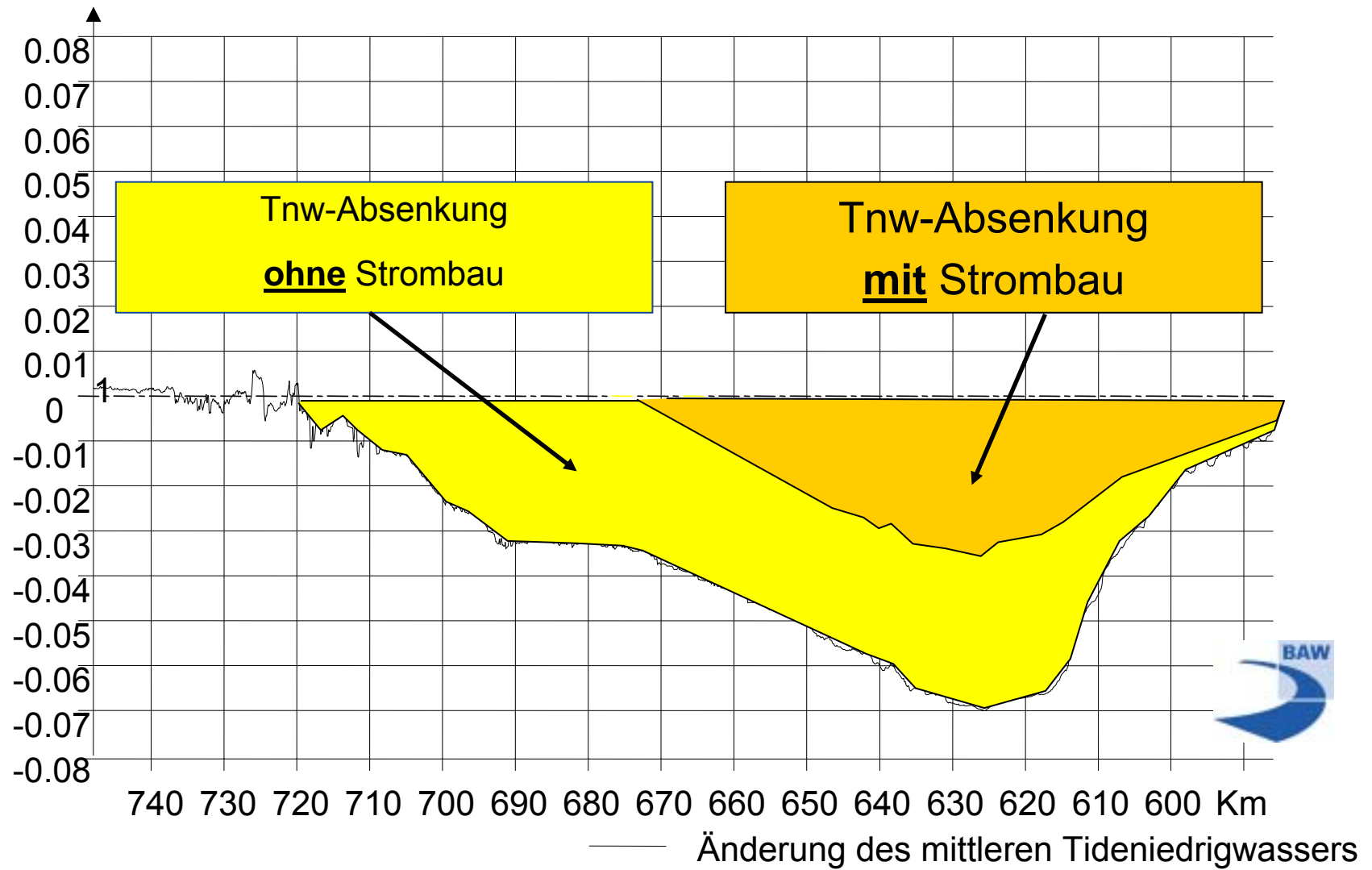


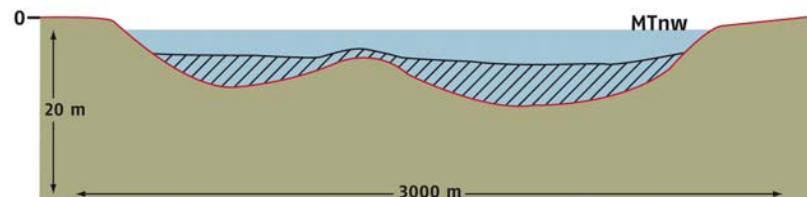
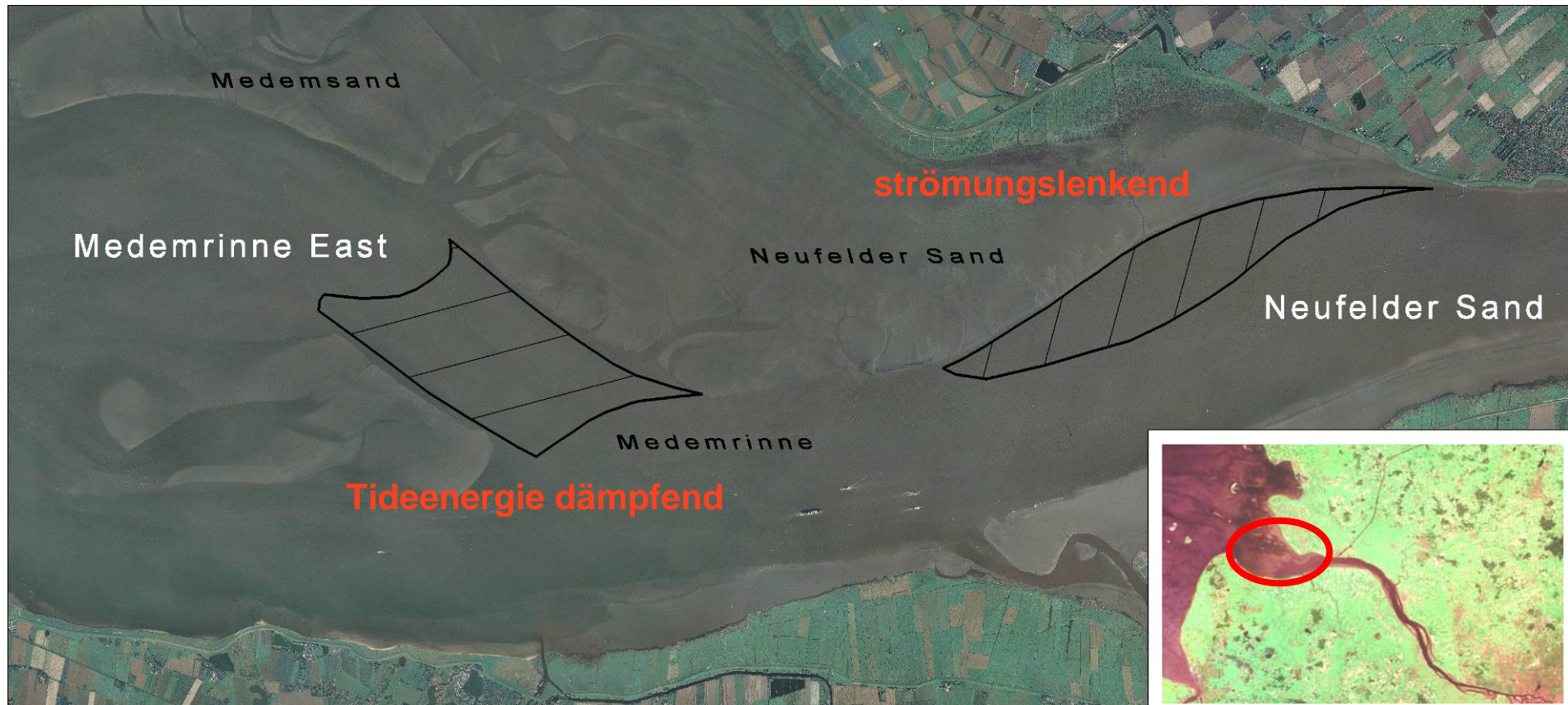
Umlagerungsstellen



Ausbau: Fahrrinnenbreiten

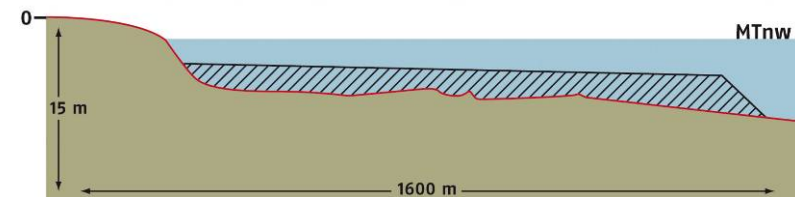






Querschnitt UWA Medemrinne

26.06.2009 S27 WSA Hamburg

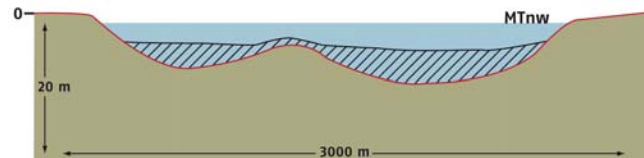


**Querschnitt UWA Neufelder
Sand**

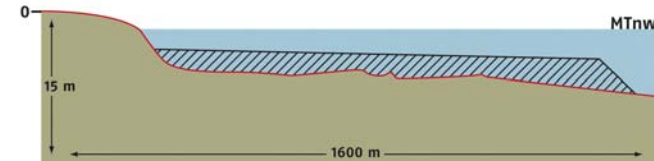
Integriertes Strombaukonzept

Wir machen Schifffahrt möglich

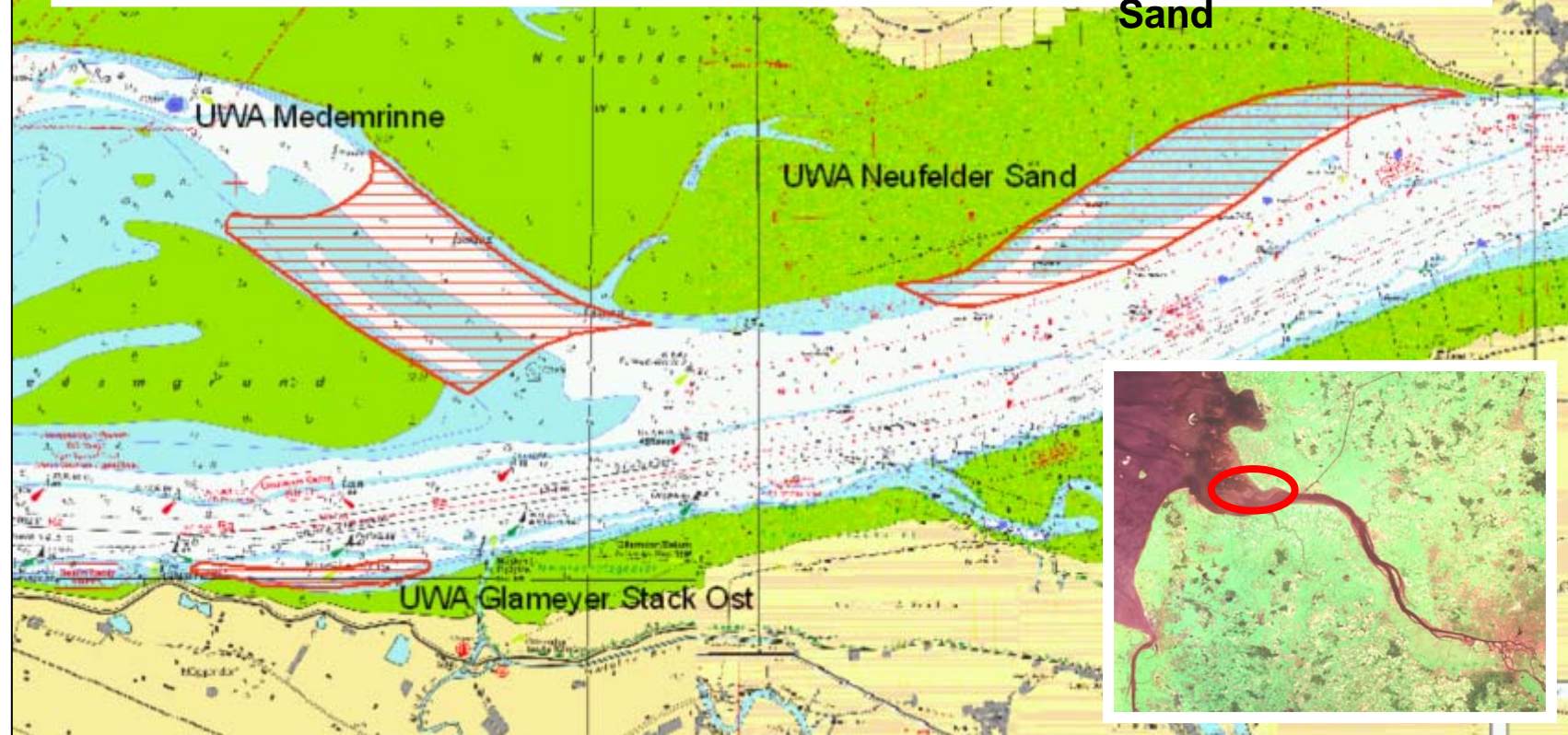
Beispiel Medemrinne / Neufelder Sand



Querschnitt UWA Medemrinne



Querschnitt UWA Neufelder Sand

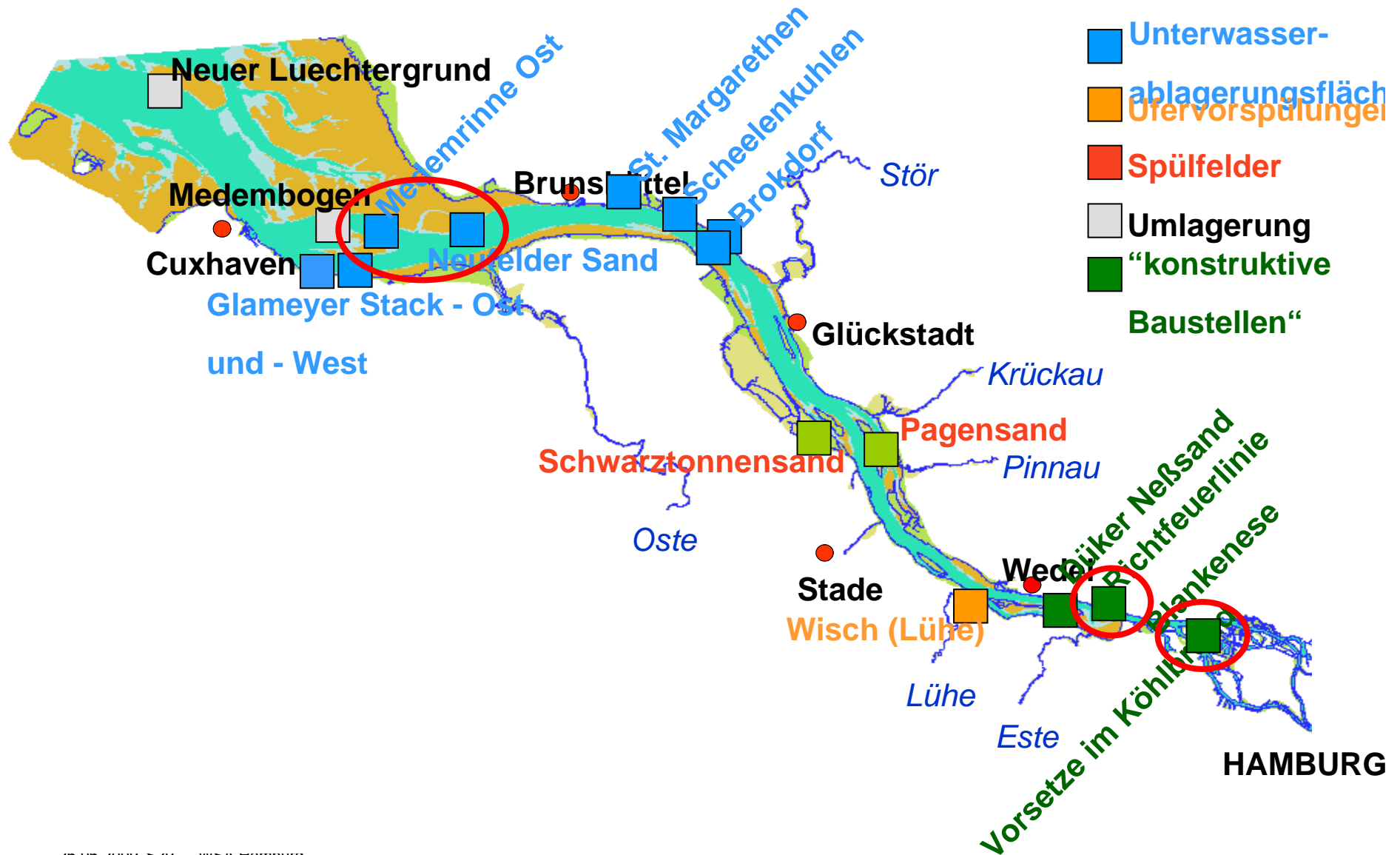


Wir machen Schifffahrt möglich.

“Baustellen“



WSV.de



Kriterien für die Auswahl der Zielvariante



- ① **Ausbauziel** muss bedarfsgerecht erreicht werden.
- ② **Technische** und **nautische** Randbedingungen müssen berücksichtigt werden.
- ③ **Hydrologische** und **ökologische Beeinträchtigungen** müssen so weit wie möglich **vermieden** werden.
- ④ Variante muss ein **volkswirtschaftliches** Nutzen- Kosten-Verhältnis mit einer möglichst **hohen Rentabilität** aufweisen.

Fahrrinnenausbau mit integriertem Strombaukonzept

=

Bedarfsgerechter Ausbau der Hafenzufahrt

+

**Erster konkreter Schritt für ein langfristiges,
übergreifendes Strombaukonzept für die Elbe**

Stand des Planfeststellungsverfahrens:

- Öffentliche Auslegung in März und April 2007
- ca. 5200 Einwendungen und Stellungnahmen
- Planänderung, Auslegung bis November 2008
- ca. 2000 weitere Einwendungen und Stellungnahmen
- Erörterungstermine: März bis Juni 2009
- Planfeststellungsbeschluss: Herbst 2010 ?

Wir machen Schifffahrt möglich.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Parameter der Ausbautiefe

