

Donnerstag, 03. Juni 2021

Wann gibt es eine Lösung für das Hamburger Schlickproblem?

Zum Thema Elbvertiefung und Hamburger Hafenschlick:

Für diesen Monat hat Staatssekretär Ferlemann den Elbanrainern eine „intelligente Lösung“ zur Öffnung des Gordischen Knotens „Hamburger Schlickproblem“ angekündigt. Nun hat zwar die Hamburger Hafenbehörde (HPA) mit Wirkung vom 3. Mai die möglichen Tiefgänge der Containerriesen um maximal 90 Zentimeter angehoben; dies bedeutet allerdings, dass nach zwischenzeitlicher Vollendung der Elbvertiefung der beschleunigte Flutstrom nochmals verstärkt Schlick und Sedimente elbaufwärts verfrachtet.

Erhebliche Anteile werden sich in den Hamburger Hafenbereichen absetzen und das Schlick-Problem nochmals vergrößern. Die Frage, wohin mit den Baggermassen, wird wohl kaum eine „intelligente“ Antwort bekommen, schließlich sind sämtliche Baggergut-Umlagerungen alles andere als umweltfreundlich.

Aber auch den besorgten Mitgliedern der Bürgerinitiative „Rettet das Cux-Watt“ hat Ferlemann eine zufriedenstellende Lösung zur Minimierung der Watt-Verschlickung in Aussicht gestellt. Nun sind auch hier berechtigte Zweifel angebracht, ob und wie es jemals eine nachhaltige Vermeidung der drohenden Verschlickung geben kann.

Erstaunliches zum Thema Elbvertiefung war jüngst im Hamburger Abendblatt zu lesen. Eine Reihe schwergewichtiger Argumente haben Moritz Drupp, Juniorprofessor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Hamburg, und der Umweltökonom am Deutschen Zentrum für integrative Biodiversitätsforschung, Jasper Meya, zu einer drastischen Schlussfolgerung veranlasst: „Die Elbvertiefung ist auf Grund aktueller marktanalytischer Berechnungen nicht mehr gerechtfertigt. Die Fahrrinne der Unterelbe sollte eine Zeit lang ohne Unterhaltungsbaggerungen, u.a. zum Wohle der Ökologie, in Ruhe gelassen werden, bis der morphologische Zustand der 1999er-Vertiefung sich wieder eingestellt hat.“

Dazu könnte ergänzt werden, dass mir ein Schreiben Ferlemanns vom 14. August 2018 vorliegt, in dem der Bundesminister für Verkehr bis zum Jahr 2030 noch von einer Steigerung bis 16,4 Millionen Containereinheiten (TEU) ausgeht. Dies bedeutet schlechthin eine Verdoppelung des gegenwärtigen Umschlags. Dieses „Wunschdenken“ ist umso bemerkenswerter, als der Minister noch im Jahr 2007 von einer illusorischen Steigerung bis zum Jahr 2025 von nahezu 27 Millionen TEU ausging. Dies sind Steigerungsraten, die von den Professoren Völpel (HWWI) und Ordemann (Institut für Logistikmanagement) nur mit Kopfschütteln zur Kenntnis genommen werden.

Nun warten Befürworter und Gegner der Elbvertiefung auf des Rätsels Lösung.

Klaus Schroh, Schifffahrtsexperte
beim NABU Cuxhaven