



Das riesige Containerschiff „CMA CGM Jacques Saadé“ fährt auf der Elbe am Anleger Teufelsbrück vorbei in Richtung Hafen. Naturschutzverbände haben die jüngste Elbvertiefung als überflüssig kritisiert. Brandt/dpa

Mittwoch, 22. Dezember 2021

„Jüngste Vertiefung unnötig“

Hamburg. Rund 20 Jahre wurde geplant, prozessiert und gebaggert: Seit Mai ist die jüngste Elbvertiefung fertig – und der Fluss für Schiffe mit mehr Tiefgang befahrbar. Kritiker sehen sich nun in ihren Einwänden bestätigt.

Nach Einschätzung von Umweltverbänden hat sich die jüngste Elbvertiefung bislang als weitgehend überflüssig erwiesen. Nur ein Bruchteil der Schiffe, die Hamburgs Hafen seit Freigabe der ersten Stufe im Mai angelaufen haben, seien „auf die neue Tiefe tatsächlich angewiesen“ gewesen, kritisieren die Verbände. „Dass dafür ein immenser ökologischer Schaden in Kauf genommen wurde, lässt sich mit Blick auf die jetzt vorliegenden Zahlen nicht mehr rechtfertigen.“ Die drei Verbände, BUND, NABU und WWF, beziehen sich bei ihrer Kritik auf die Antwort des Senats auf eine schriftliche Kleine Anfrage der Linken in der Bürgerschaft, die der Deutschen Presse-Agentur vorliegt.

Demnach haben im Zeitraum vom 3. Mai bis zum 9. Dezember 4682 Seeschiffe den größten deutschen Seehafen angelaufen. 2183 davon waren Containerschiffe. „Bei 612 Containerschiffen handelte es sich um Großcontainerschiffe mit einem Konstruktionstiefgang von mehr als 13,80 Meter, die mithin auf die durch den Fahrrinnenausbau gewonnenen Tiefgangsverbesserungen angewiesen sind“, heißt es in der Antwort des Senats auf Grundlage von Auskünften der Hafenbehörde HPA.

Allerdings hätten lediglich 87 Containerschiffe bei Ankunft oder Abfahrt einen Tiefgang gehabt, der den früheren maximal zulässigen Tiefgang vor der Fahrrinnenanpassung überstiegen hätte. Wie viel Mehrladung auf diesen Schiffen möglich war, hänge von einer Reihe von Faktoren ab „und kann daher nicht exakt bestimmt werden“, so der Senat.

„Gemessen an der Realität fällt das Luftschloss einer tieferen Elbe, immer größeren Schiffen und einem wachsenden Containerumschlag in sich zusammen“, kritisieren die im „Bündnis Tideelbe“

zusammengeschlossenen Umweltverbände. „Der tiefgreifende Schaden für das Ökosystem Tidelbe aber bleibt und wird durch die Zunahme der erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen verstärkt.“

Die Verbände führen zudem an, dass in diesem Jahr bereits Sedimente in einer Größenordnung von jeweils über 400000 Tonnen Trockensubstanz zum Neuen Lüchtergrund nördlich von Cuxhaven und nach St. Margarethen bei Brunsbüttel umgelagert worden seien. Dies sei, so das Bündnis, nicht nur in Unkenntnis der Öffentlichkeit, sondern nach Auffassung der Umweltorganisationen bisher auch ohne Genehmigung geschehen. Hinzu komme, dass trotz aller Bemühungen der Freien und Hansestadt Hamburg und der weiterhin zunehmenden Verbringung von Sedimenten an neuen Stellen immer noch zu viel Schlick im Hafen liege.

Der rund 130 Kilometer lange Abschnitt der Elbe zwischen Hamburg und der Nordsee zählt zu den wichtigsten Wasserstraßen Deutschlands. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der Fluss dort sechsmal den Anforderungen der Schifffahrt angepasst, zuletzt 1999. Diesmal wurde der Fluss so ausgebagert, dass auf ihm Schiffe mit einem Tiefgang von 13,50 Meter unabhängig von Ebbe und Flut fahren können. Tideabhängig soll die Elbe für Schiffe mit einem Tiefgang von maximal 14,50 Metern passierbar sein.

Seit der Freigabe für größere Tiefgänge Anfang Mai können Großcontainerschiffe je nach Schiffstyp und Gezeitenstand mit 30 bis 90 Zentimeter mehr Tiefgang als bisher auf der Elbe verkehren. Nach der endgültigen Freigabe sollen etwa die doppelten Werte möglich sein. (dpa/mar)

Dass dafür ein immenser ökologischer Schaden in Kauf genommen wurde, lässt sich mit Blick auf die jetzt vorliegenden Zahlen nicht mehr rechtfertigen.

Naturschutzverbände BUND, NABU und WWF zur jüngsten Elbvertiefung