



Die Baggerarbeiten in der Elbe sind schon im vergangenen Jahr beendet worden, doch erst jetzt kam die Genehmigung, dass Containerschiffe auf der Fahrt nach Hamburg die so gewonnenen Tiefgänge auch wirklich nutzen dürfen. Heimken/dpa

Dienstag, 25. Januar 2022

## Grünes Licht für tiefe Schiffe

Hamburg. Ausgebaggert ist die tiefer gelegte Elbe schon seit dem vorigen Jahr – aber erst jetzt dürfen ein- und auslaufende Schiffe die damit zur Verfügung stehenden Tiefgänge voll ausschöpfen. Nach einer ersten Teilfreigabe im Mai 2021 gibt es grünes Licht für die zweite Freigabestufe, wie die Hamburger Wirtschaftsbehörde und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mitteilten.

Für den Hamburger Hafen ist das im Wettbewerb mit Rotterdam und Antwerpen ein „Meilenstein“, wie Wirtschaftssenator Michael Westhagemann sagt.

Die Umweltverbände dagegen urteilen harsch: „Die Stadt Hamburg hat sich mit der Elbvertiefung gnadenlos verkalkuliert“, heißt es in einer Stellungnahme des Bündnisses Lebendige Tide-Elbe, zu dem sich BUND, NABU und WWF zusammengeschlossen haben. Die sind nicht nur weiter überzeugt, dass die Vertiefung und die dauerhaft nötigen Baggerarbeiten das Ökosystem Elbe schädigen, sondern halten die Elbvertiefung auch für überflüssig. Schließlich habe bislang kaum ein Schiff die neuerdings möglichen Tiefgänge genutzt.

Der rund 130 Kilometer lange Abschnitt der Elbe zwischen Hamburg und Nordsee zählt zu den wichtigsten Wasserstraßen Deutschlands. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der Fluss sechsmal den Anforderungen der Schifffahrt angepasst. Diesmal wurde er so ausgebaggert, 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. Der Vorteil zum Zustand zuvor wird mit 1,00 bis 1,90 Metern angegeben. Seit der ersten Teilfreigabe im vorigen Mai war zunächst etwa nur die Hälfte davon möglich.

In der Containerschifffahrt geht der Trend zu immer größeren Schiffen. Die äußeren Maße der derzeit größten Containerriesen der Megamax-Klasse – rund 400 Meter lang und 61 Meter breit –

verändern sich zwar schon seit Jahren nicht mehr, doch tragen sie immer mehr Container; dementsprechend mehr Gewicht und Tiefgang haben sie. Das zurzeit weltgrößte Containerschiff „Ever Ace“ kann um die 24000 Standardcontainer (TEU) laden. „Die Fahrrinnenanpassung ist das Schlüsselprojekt, wenn wir in der Weltliga der Häfen mitspielen wollen“, hatte der Chef der Hafenbehörde HPA, Jens Meier, zur Vertiefung gesagt.

Um die Elbe und Hamburgs Hafen für die Containerriesen attraktiver zu machen, ist die Fahrrinne der Elbe zudem zwischen Wedel und Blankenese auf acht Kilometern verbreitert worden, um eine sogenannte Begegnungsbox zu schaffen. Dort können nun Seeschiffe bis zu einer addierten Schiffsbreite von 104 Metern (vorher: 90 Meter) nautisch sicher aneinander vorbeifahren.

Neben dem ökonomischen Nutzen für Hafen und Reedereien sieht der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Hans-Heinrich Witte, auch einen „ökologischen Mehrwert“: „Mehr Tiefe bedeutet eine bessere Auslastung der Schiffe und führt damit zu weniger Emissionen pro transportierter Tonne.“

„Augenwischerei“ nennen das die Umweltverbände: Die freigegebene Tiefe sei aufgrund der fortwährenden Verschlickung gar nicht vollständig nutzbar. „Das Ökosystem Elbe wurde für die Vertiefung verraten und verkauft.“ Was Wirtschaftsbehörde und Wasserstraßendirektion „planmäßige Unterhaltungsarbeiten“ nennen, bedeute, dass Schlick ausgebaggert werden muss, der im Wechselspiel von Ebbe und Flut ständig wieder eingetragen wird. „Diese Unterhaltungsbaggerungen schädigen fortlaufend das Ökosystem und kosten die Steuerzahler jedes Jahr 120 Millionen Euro.“

Die Verbände sind schon kurz vor Weihnachten anhand offizieller Zahlen zum Schluss gekommen, dass die Elbvertiefung überflüssig sei: Auf eine schriftliche Kleine Anfrage der Linken in der Bürgerschaft antwortete der Senat, dass vom 3. Mai bis zum 9. Dezember 4682 Seeschiffe Hamburg angelaufen haben, darunter 2183 Containerschiffe. 612 davon waren von einer Größe, für die die Elbvertiefung gedacht war. 87 von ihnen wiederum hatten so viele Container an Bord, dass sie wegen ihres Tiefgangs tatsächlich vorher Hamburg nicht hätten anfahren können. (Ino/tm)

Die Unterhaltungsbaggerungen kosten die Steuerzahler jedes Jahr 120 Millionen Euro.

Bündnis Lebendige Tide-Elbe