



Donnerstag, 21. Dezember 2023

Eingeschränkter Tiefgang bleibt

Kleine Anfrage in der Hamburger Bürgerschaft: Volle Tiefe kann von Schiffen weiterhin nicht genutzt werden

Von Ulrich Rohde

Kreis Cuxhaven . Die vor einem Jahr um einen Meter eingeschränkten Tiefgänge für große Containerschiffe gelten auf der Elbe nach wie vor. Und das wird sich auch nicht so bald ändern. Die volle Tiefe des Fahrwassers kann auch knapp zwei Jahre nach Abschluss der 9. Elbvertiefung nicht genutzt werden.

Vor diesem Hintergrund hat Prof. Dr. Götz Wiese, wirtschaftspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion in der Hamburger Bürgerschaft, in einer schriftlichen kleinen Anfrage den Senat unter anderem gefragt, wie lange die Einschränkung der nautisch nutzbaren Tiefe auf der Tideelbe andauern werde. Der Senat beantwortete die Frage unter Berufung auf eine Mitteilung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Danach sei die nutzbare Tiefe der Tideelbe per Fortschreibung vom 15 November weiterhin per Allgemeinverfügung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Elbe-Nordsee um einen Meter eingeschränkt. Diese sei bis auf Weiteres gültig.

Durch verstärkten Baggereinsatz sei laut Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in nahezu allen Bereichen der Tideelbe die volle Fahrrinnenbreite wiederhergestellt worden. So könne vor allem die Begegnungsbox zwischen Wedel und Blankenese planmäßig genutzt werden. Sie kann mit der zulässigen addierten Begegnungsbreite zweier Schiffe von 104 Metern befahren werden. Auch bei der Wiederherstellung der planfestgestellten Ausbautiefen gehe es mit Ausnahme des Baggerabschnitts auf Höhe des Leitdamms Kugelbake planmäßig voran.

Auf Höhe des Leitdamms Kugelbake musste der Einsatz von Laderaumsaugbaggern Ende Februar wegen vermehrter Funde von Kriegsaltlasten unterbrochen werden. In Folge natürlicher dynamischer Prozesse im Mündungstrichter, mehrfacher Sturmfluten im Frühjahr 2022 und durch die Anpassung des Gewässerbetts nach dem Fahrinnenausbau seien verstärkt Kriegsaltlasten eingetrieben, heißt es seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

Kriegsaltlasten am Leitdamm müssen beseitigt werden

In Abstimmung mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst wurden Sondierungsarbeiten vor den ersten Herbststürmen durchgeführt und abgeschlossen. Die Auswertung der Daten habe eine hohe Zahl an Verdachtspunkten ergeben. Derzeit würden Vorbereitungen getroffen, um in ausgewählten Flächen, in denen

eine Beeinträchtigung der Schifffahrt weitgehend ausgeschlossen werden kann, durch weiteren Geräteeinsatz exemplarisch Verdachtspunkte zu untersuchen und Testbergungen durchzuführen.

Ziel sei es, mit den Erfahrungen aus den Testgebieten Erkenntnisse für das weitere Vorgehen zu gewinnen. Da die Arbeiten in 20 Metern Wassertiefe und bei zeitweise starker Strömung und Wellenbildung zu erledigen sind, könne derzeit kein verlässlicher Zeitplan angegeben werden. Sicherheit habe hier höchste Priorität, schreibt die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

Nach der Beseitigung der Flächen von Kriegsaltslasten werde der Einsatz von Laderaumsaugbaggern wieder möglich sein, die dann die planfestgestellten Tiefen auch am Leitdamm wiederherstellen sollen. Derzeit könnten die reduzierten nautischen Tiefen in dem Baggerabschnitt im Großteil der Fahrrinnenbreite durch den Einsatz von Wasserinjektionsgeräten gehalten werden.

Insgesamt habe nach den Beobachtungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung die Sedimentationsdynamik in diesem Jahr im Vergleich zu 2022 etwas abgenommen, was sich in leicht reduzierten Baggermengen zeige. Insgesamt seien Verlässlichkeit und Berechenbarkeit des Reviers für die Nutzer wieder gegeben.

Transportaufkommen wegen Konjunktur gesunken

Götz Wiese fragte den Senat auch danach, ob die Tiefgangseinschränkungen Auswirkungen auf das Ein- und Auslaufen großer Schiffe in den Hamburger Hafen hatte. Laut Senat habe sich die Schifffahrt aufgrund rechtzeitiger Ankündigung auf die Situation einstellen können. Es sei kein Schiff aufgrund von Tiefgangsproblemen am Ein- oder Auslaufen gehindert worden. Die Reduktion des Tiefgangs habe gleichwohl Folgen für große Containerschiffe mit Ladekapazitäten von mehr als 18.000 Standardcontainern (TEU). Sie hätten nach Abschluss der Elbvertiefung zunächst einen durchschnittlich um 1,1 Meter für einlaufenden und 0,8 Meter für auslaufenden Verkehr erhöhten Tiefgang verzeichnet. Inzwischen beträgt der erhöhte Tiefgang für einlaufende Großcontainerschiffe nur noch 0,4 Meter und für auslaufende 0,6 Meter. Allerdings, so der Senat, seien das Transportaufkommen und damit auch die Tiefgänge der Schiffe angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Lage ohnehin zurückgegangen.

Für Kritiker wie den Cuxhavener NABU-Schifffahrtsexperten Klaus Schroh bedeuten die Angaben der Behörden nichts anderes als das Eingeständnis des Scheiterns der Elbvertiefung. Die unvollendete Fahrrinnenanpassung sei zum „Milliardengrab“ geworden. Schroh: „Für ihre Vertiefungs-Planer endet damit die 9. Elbvertiefung mit einem Offenbarungseid; sie war eine wasserbauliche Fehlentscheidung, die inzwischen zu einem - vorhersehbaren - finanziellen Desaster größten Ausmaßes geworden ist.“

Über 1,4 Milliarden Euro für unvollendete Vertiefung

Zusätzlich zu den reinen Ausbaukosten von 850 Millionen Euro würden alljährlich 200 Millionen Euro für die Unterhaltung der Liegewannen im Hafen und in der vertieften Fahrrinne anfallen, so dass bereits jetzt über 1,4 Milliarden Euro für die unvollendete Elbvertiefung fällig geworden seien. Entgegen den Prognosen von 2007, dass der Containerumschlag im Hamburger Hafen bis heute auf 25 Millionen TEU pro Jahr wachsen werde, stagniere der Umschlag bei 8 Millionen TEU, mit abnehmender Tendenz, obwohl die jetzigen Fahrrinntiefen ein erheblich größeres Umschlagspotenzial zuließen. Die Frage, ob die Elbvertiefung nötig war, stellt sich nach Schrohs Ansicht nicht mehr, sie hat sich bereits beantwortet.