

Die Elbvertiefung

eine Dauerbaustelle mit unverantwortlicher Steuergeldverschwendung !

Sie war voreilig , ökonomisch unsinnig und ökologisch unverantwortlich .

Die monatlichen Tiefgangsauswertungen bei den großen Containerriesen beweisen, dass die Elbvertiefung vollkommen überflüssig war und die vergangenen und zukünftigen Kosten der Baggerorgien den umgehenden Baggerstop zur Folge haben müssten.

Der Verlauf der 9. Elbvertiefung und ihre angekündigten erwarteten „Nachbesserungen“ beweisen die Richtigkeit obiger Schlußfolgerung .

Bekanntlich waren die Planer der 9. Elbvertiefung davon ausgegangen, dass der Containerumschlag bis zum Jahr 2025 auf 27 Mio Standardcontainer (TEU) anwachsen würde . Mit den ständig größer werdenden Containerschiffen würde sich die Fahrrinnenvertiefung um 1,5 m mit größter Sicherheit amortisieren!

Nachfolgend wird bewiesen, dass die Elbvertiefung inzwischen das Ausmaß einer unglaublichen Verschwendung von Steuermitteln angenommen hat und die eigentliche Zielsetzung mit vergrößerten Tiefgängen der großen Containerschiffe nicht einmal ansatzweise erreicht wurde.

Zu Beginn der Planungen in 2004 wurden die Kosten mit ca. 350 Mio € Euro beziffert. Am Ende der zweijährigen Baggerarbeiten zum Erreichen der zusätzlichen Wassertiefe wurden die Kosten mit 850 Mio € benannt.

Man erinnere sich, dass die 2019 begonnenen Baggerarbeiten am 3.5.2021 beendet wurden mit o.g. Kostenaufwand von 850 Mio €. „ *Eine Mammutaufgabe sei geschafft* “ , so der Generaldirektor der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung - Prof H. H. Witte - im Spiegel.

Gleichwohl wollte der oberste Wasserbauer der Bundesrepublik die jetzt möglichen Tiefgänge der Containerriesen noch nicht anheben, „da man u.a. noch Erfahrungen sammeln müsse, wie sich die jetzigen Fahrrinnenkanten mit der neuen Neigung von 1 : 3 im verstärkten Gezeitenstrom verhalten würden ?“ Die Baggerarbeiten wurden sicherheitshalber dennoch unvermindert fortgesetzt, um zwischenzeitige Eintreibungen von Schlick und Sedimenten zu beseitigen.

Nach einer Übergangsphase von 9 Monaten hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ihre zögerliche Haltung – vermutlich auf Druck der Hamburger Hafenverwaltung – aufgegeben und die vertiefte Fahrrinne mit vergrößerten Tiefgängen von zusätzlichen 1,50 m freigegeben. Diese Fahrrinnenfreigabe entsprach zwar der Zielsetzung der 9. Flussvertiefung , musste aber am 1.12.22 erheblich eingeschränkt werden, weil sich fortlaufend Untiefen bis zu 3,00 m in der ausgebagerten Fahrrinne bildeten.

Trotz erheblicher Proteste der Hamburger Hafenwirtschaft musste Prof. Witte - nolens / volens - wegen der zunehmenden Havarie-Gefahr diese

Tiefgangsreduzierung beibehalten.

In den Medien - u.a. Panorama 3 – verkündete er , man müsse nun mit verstärkten Baggerarbeiten das seinerzeitige Ziel der 9. Elbvertiefung ansteuern, wobei er hierfür ca. 2 bis 3 Jahre (Stader Tageblatt sogar 5 Jahre maximal) veranschlagte und damit im Grunde das Scheitern der „bewältigten Mammutaufgabe“ Elbvertiefung eingestehen musste.

Ausufernde Kosten

Mit dieser Fortsetzung des bisher größten Baggereinsatzes auf der Tideelbe ergibt sich zwangsläufig die Logik folgender Kostenbetrachtung :

Wenn der 2-jährige Vertiefungszeitraum den Steuerzahler 850 Mio € (Bund 2/3 und Hamburg 1/3)

gekostet hat, lässt sich zwangsläufig daraus schlussfolgern, dass in den nächsten 3 Jahren (gem. Prof. Witte) mindestens der gleiche Kostenumfang erreicht wird, wie zuvor bei der 2-jährigen Vertiefung. Ein Gesamt-Kostenansatz von nahezu zwei Milliarden € dürfte dann einer realistischen Einschätzung entsprechen , da in diesem Zeitraum die Kosten für Unterhaltung und „Wassertiefennachbesserung“ zusammenfallen.

Besonders erschwerend für den erwarteten Erfolg der intensivierten Baggerarbeiten bleibt natürlich nach wie vor die jetzige Sediment-Eintreibung mit dem inzwischen verstärkten Flutstrom oder aus den Seitenräumen der offensichtlich instabilen Fahrrinnenkante.

Tiefgangsreserven großer Containerschiffe ab 8000 TEU

Geradezu verheerend sind die neuerlichen Tiefgangsauswertungen – insbesondere von den Containerschiffen mit einem Ladungspotential von > 8000 TEU , d.h. von Schiffen mit Tiefgängen bis **14,80 m** , die bereits ab 2010 gem. damaliger amtl. Bekanntmachung für Seefahrer erlaubt waren.

Die jetzt ohnehin eingeschränkten maximalen Tiefgänge werden nur in Einzelfällen genutzt Im Mai ds. Js. hatten 78 Schiffe dieser Grösse nur noch einen durchschnittlichen Einlauftiefgang von **11,69 m** . Im gleichen Vorjahreszeitraum waren es 67 Schiffe noch mit **12,74 m** , d.h. eine TG-Abnahme von 1,05 m. Im April ds. Js. hatten 75 Schiffe einen durchschnittlichen Tiefgang von **11,85 m** , im gleichen Zeitraum des Vorjahres lag hingegen der Durchschnittstiefgang bei 63 Schiffen noch bei **13,00 m**. **Folglich eine Tiefgangsabnahme von 1,15 m** . Bei den auslaufenden Schiffen dieser Grösse sieht es ganz ähnlich aus!

Noch krasser wird die Diskrepanz zwischen nutzbarem und ungenutztem Ladungspotential bei den **Containerriesen mit 400 m Länge**:

23 Schiffe dieser Größenordnung haben im April den Hamburger Hafen einlaufend mit einem Durchschnittstiefgang von **12,24 m** angelaufen und mit **11,60 m** Tg verlassen. **Das verheerende an dieser TG-Auswertung ist die Tatsache, dass mit Ausnahme eines einzigen auslaufenden Containerriesen alle Schiffe dieser Größen-Klasse seit 2010 hätten den Hafen auch ohne die 9. Vertiefung tideabhängig anlaufen können, da diesen Schiffe ein tideabhängiger Tiefgang von **14,10 m** einlaufend und auslaufend von **12,70 m** noch erlaubt war.** Anmerkung

Maximale Einlauftiefgänge 2010 siehe Fussnote am Schluss

Die größten Tiefgänge im April betragen bei vier Schiffen einlaufend 13,00 bis 13,40 m , auslaufend wies nur ein Schiff einen Tiefgang von 13,10 m auf. (

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass die Fahrrinnenvertiefung um 1,5 m – nicht annähernd erreicht wurde; sie wird immer mit unverhältnismäßigen Unterhaltungskosten verbunden sein , falls eine beständige Solltiefe sich überhaupt längerfristig einstellen sollte. Dass die aquatische Artenvielfalt beim Baggern der riesigen Schlickmengen und insbesondere beim lfd. Verklappen auf Positionen jenseits der Elbemündung auf der Strecke bleibt , sei hier nur am Rand vermerkt. **Besonders fatal ist hingegen die Tatsache, dass trotz der unverantwortlichen Vertiefungs-Kosten für Fahrrinnen-Ausbau und -Unterhaltung der Hamburger Hafen keine Steigerung des Containerumschlags erfahren hat, sondern seit Antragstellung zur Elbvertiefung (2007) eher einen Rückschritt bis zu 17 % hinnehmen musste, nämlich von nahezu 10 Mio TEUs auf nur noch 8,3 Mio TEUS in 2022!**

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass unsere Kontrollorgane für eine sorgsame Haushaltsführung des Bundes und der Länder – der Bundesrechnungshof bzw. der Hamburgische Landesrechnungshof über diese Misere unterrichtet wurden und sie sich gleichwohl - ebenso wie der Bund der Steuerzahler - einer Bewertung dieser unsinnigen volkswirtschaftlichen Fehlplanung verweigern.

Aus obigen Feststellungen folgt, dass die Dauerbaustelle 9. Elbvertiefung höchst überflüssig war und nur gelegentliche geringe Tiefgangszuwächse einiger Containerschiffe in keinem Verhältnis zu den immensen Ausbau- und Unterhaltungskosten stehen. Würde man solchen Schiffen mit geringer Nutzung der neuen Tiefgangserwartungen die v. g. Ausbau- und Unterhaltungskosten zuordnen, müsste dies zu einer haarsträubenden Millionen-Subvention dieser Schiffe führen .

Aus vorstehenden Fakten kann es nur eine einzige Schlussfolgerung geben: **Sofortige Einstellung der Nachbesserung mit einer kontrollierten Überwachung der Wassertiefenentwicklung, bis der morphologische Zustand mit entsprechenden Wassertiefen unmittelbar nach der 8. Elbvertiefung wieder erreicht ist. Im übrigen würde das Problem mit den Schlickmengen und ihre Umlagerungen um ca. 50 bis 60 % verringert werden.**

Zum Schluss noch eine Anmerkung ;:

Es gab einmal zwei weitsichtige Hanseaten Albert Ballin und der ehemal. 1.Hamburger Bürgermeister H. Voscherau, beide haben die Tiefgangsproblematik und die Havariegefahren auf der Unterelbe erkannt und wollten Cuxhaven zum Komplementärhafen für die grossen Schiffsriesen ausbauen.

Bei den heutigen Hafenplanern ist dieser Weitblick Fehlanzeige!

Kpt. Klaus Schroh , NABU-Cuxhaven, Schifffahrtsexperte
(u.a. ehemals Leiter der „Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen“)

* Mit der Bekanntmachung für Seefahrer 43/2010 (BfS) vom 15.4.2020 war folgenden

Schiffsgrößen das Befahren der Elbe mit folgenden Tiefgängen einlaufend noch erlaubt:

1. Schiffe mit LüA 330 bis 340 m Max. Tiefgang **15,10** m
2. Schiffe mit LüA 350 bis 370 m ,, ,, **14,80** m
3. Schiffe mit LüA 410 m u. Breite bis 57,50 m ,, ,, **14,10** m