

Die Havarierisiken großer Containerschiffe werden durch die geplante Elbvertiefung bedenklich erhöht

Planungsgrundlage: Angesichts zunehmender Schiffsgrößen im Containerverkehr hat Hamburg unmittelbar nach der letzten „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe*“ 1999/2000 bereits am 27.02. 2002 eine weitere beim Bundesverkehrsminister beantragt. Begründet wurde der Antrag mit Containerschiffen mit 8.000 TEU Ladekapazität und einem Tiefgang von 14,50 m. Gemäß der 2004 vorgelegten „*Machbarkeitsstudie*“ heißt es in der „*Bedarfsbegründung*“ des Antrags auf Planfeststellung im Dezember 2006 (Unterlage B.1), dass „*insbesondere die Schiffe zunehmen, die einen Konstruktionstiefgang von deutlich mehr als 13,50 m bis zu etwa 14,50 m haben werden*“. Das „*Bemessungsschiff für den geplanten Ausbau der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe – mit einem Tiefgang von 14,50 m, einer Breite von 46 m und einer Länge von 350 m - orientiert sich an diesem besonders dynamisch wachsenden Größensegment der Weltcontainerflotte*“ (ebenda).

Heute verkehren jedoch bereits Schiffe mit **einer doppelt so großen Ladekapazität** nach Hamburg, die trotz ihrer auf bis zu 16 m steigenden Konstruktionstiefgänge bei voller Auslastung i.d.R. „nur“ Tiefgänge bis 14 m erreichen, in wenigen Einzelfällen auch darüber. Bereits heute können Schiffe Hamburg bei Hochwasser mit Tiefgängen bis 14,80 m/15,10 m (Salz-/Süßwasser) erreichen, allerdings nur mit einem Tiefgang von maximal 13,50 m/13,80 m verlassen. Dieser Tiefgang soll über die geplante „*Fahrrinnenanpassung*“ um einen Meter erhöht werden. Aufgrund der unstrittigen Erkenntnis, dass der maximal mögliche Konstruktionstiefgang durch Minderauslastungen, Containergewichte unterhalb ihres zulässigen Maximalgewichts und Leercontainer – offiziellen Darstellungen zu Folge - i.d.R. „*um 0,5 bis 1,5 m*“ unterschritten wird, wäre eine um 0,5 m reduzierte Ausbautiefe ausreichend. Das Festhalten an der ursprünglich geplanten Ausbautiefe wird von den verantwortlichen Behörden mit den „*außergewöhnlich großen Fahrzeugen (AGF)*“ begründet, die heute bereits mit bis zu 18.000 TEU und bis zu 400 m Länge und ca. 60 m Breite allerdings wesentlich größer als das der Planung zugrunde liegende „Bemessungsschiff“ (s. o.) sind.

Folgen: Obwohl diese „*außergewöhnlich großen*“ Containerschiffe bis zu 15 m breiter und 50 m länger als das Bemessungsschiff sind, wurden weder das Fahrwasserprofil in der notwendigen Breite, noch die Wendekreise im Hamburger Hafen zum Drehen dieser Schiffe angepasst. Gemäß internationaler Vorgaben der International Maritime Organisation (IMO) sollte der Durchmesser eines Wendekreises das 1,5 fache der Schiffslänge – für diese Schiffe also 600 m – betragen. Im Hamburger Hafen steht aber vor den unterhalb des Elbtunnels gelegenen Häfen nur ein Wendekreis von 480 m Durchmesser zur Verfügung, der somit nur für Schiffslängen von bis zu 320 m ausgelegt ist. Wenn nun aber dort 400 m lange Schiffe gedreht werden, wird damit zwangsläufig ein erhöhtes Unfallrisiko eingegangen. Im Falle einer Havarie eines solchen Großcontainerschiffes im Hamburger Hafen oder seiner seewärtigen Zufahrt wäre nicht nur der Hamburger Hafen für eine lange, unkalkulierbare Zeit „dicht“, auch die angrenzende Bevölkerung wäre ernst zunehmenden Risiken z. B. durch transportierte Gefahrgüter ausgesetzt: Die Bergung des in Brand geratenen Containerschiffs „*MSC Flaminia*“ 2012 sollte Warnung genug sein. Schiffe havariieren aufgrund technischen oder menschlichen Versagens sowie widriger Witterungsverhältnisse. Die Unfälle der Vergangenheit zeigen, dass auch die Elbe hiervon nicht verschont geblieben ist. Insofern erscheint die Hinnahme jeder Erhöhung des Gefahrenpotentials fahrlässig: Weil das Fahrwasser unterhalb Hamburgs großenteils deutlich schmaler ist als die Schiffslänge der „*AGF*“ kann sich ein aus dem Ruder laufendes Schiff quer legen, festkommen und dann im ungünstigen Fall sogar auseinanderbrechen. Darüber hinaus besteht die Gefahr schwerer Umweltgefährdungen beim Auslaufen von Schiffstreibstoffen im Falle von Beschädigungen des Schiffsbodens.

Weder der Hamburger Hafen noch die Unterelbe sind für große Containerschiffe mit über 10.000 TEU Ladekapazität unter Berücksichtigung üblicher internationaler Sicherheitsstandards ausreichend dimensioniert, selbst nicht bei Realisierung der von Reedern und Hafenwirtschaft geforderten 2012

planfestgestellten Elbvertiefung. Einer dabei geplanten moderaten, jedoch in Anbetracht der inzwischen erfolgten Schiffsgrößenzunahme völlig unzureichenden Verbreiterung in nur einigen Streckenbereichen steht eine Vertiefung gegenüber, die zu einer deutlichen Risikoerhöhung führt: Ziel der geplanten Vertiefung sind höhere Beladungen großer Containerschiffe¹, die im Falle von noch mehr Containern an Deck zu noch höheren Windangriffsflächen führen, so dass bei Starkwinden die Gefahren seitlicher Verdriftung zunehmen. Durch größere Tiefgänge erhöht sich das Risiko von Grund- und Uferberührungen ebenso wie für Uferschäden durch Schiffswellen bei deutlich erhöhter Wasserverdrängung². Die Einhaltung der als Schadensvorsorge vor erhöhten Schiffswellen im PFB 2012 verhängten Begrenzung der Schiffsgeschwindigkeiten ist zumindest bei Starkwinden nicht gewährleistet, weil die Schiffsführung einem dann erhöhten seitlichen Abdriften außer einem sog. „Vorhaltewinkel“ nur durch Erhöhung der Geschwindigkeiten begegnen können.

Bisherige Erfahrungen haben gezeigt, dass die Vorgaben im letzten PFP zur Geschwindigkeitsbegrenzung ebenso wie die einschlägigen Bestimmungen der Seeschiffahrtsstraßenordnung zu Lasten Geschädigter (mit schwieriger Beweislast!) häufig unterlaufen wurden. Dieses schafft ebenso wenig Vertrauen wie die offensichtlichen Hemmnisse einer wirksamen Überwachung: So lange nicht nachvollziehbar offengelegt ist, wer kontrolliert, wie die Schiffe die vorgegebene Geschwindigkeit ständig einhalten und wie übliche Regelverstöße durch empfindliche Bußgelder spürbar geahndet werden, kann kein Vertrauen in die Wirksamkeit der 2012 angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung entstehen. Aufgrund der gerichtlichen Auseinandersetzung sind diese ohnehin noch außer Kraft. Anstrengungen zur konsequenten Einhaltung sind bei den Beteiligten bisher nicht erkennbar. – Eine Problemlösung sieht anders aus.

Lösung: Bereits 2001 hatten die verantwortlichen Regierungschefs von Niedersachsen, Bremen und Hamburg mit Unterstützung des Bundes den Bau eines Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven für diejenigen großen Containerschiffe beschlossen, die Hamburg und Bremerhaven zukünftig nicht mehr mit hoher Auslastung wirtschaftlich und ökologisch vertretbar anlaufen können. Obwohl der Jade-Weser-Port seit September 2012 in Betrieb ist, bindet Hamburg die großen Containerschiffe, u.a. mit Rabatten bei den Hafengebühren und fordert den Ausbau der Elbe mittlerweile für die gleichen „AGF“, für die der Jade-Weser-Port samt Hinterlandanbindung für rd. 1,3 Milliarden Euro an Steuergeldern gebaut wurde. Diese Milliardeninvestition sollte nun allmählich zum Wohle aller gemäß der ursprünglichen Zielbestimmung genutzt und nicht durch eine weitere Großinvestition zum Ausbau der seewärtigen Zufahrt nach Hamburg für schätzungsweise 600 Mio. Euro zu Lasten von Steuerzahlern, Wilhelmshaven und der Unterelberegion konterkariert werden. Die Unterzeichner appellieren an die Verantwortlichen, sich diesem vernünftigen Konzept einer nationalen tiefgangsbezogenen Hafenkooperation nicht weiter zu verschließen.

02. Juli 2014

- Dr. Walter Feldt (1990 – 2003 im Niedersächsischen Umweltministerium zuständig für Umweltverträglichkeitsprüfung - UVP)
- Herbert Nix (Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.)
- Walter Rademacher (Küstenschutz- und Wasserbauingenieur)
- Klaus Schroh (Ehemaliger Leiter der Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen in Cuxhaven, ehemaliger Hafenkapitän in Wilhelmshaven)
- Ernst-Otto Schuldt (Ehem. Nautiker, Wasserschutzpolizeibeamter a.D.)

¹ Diese kommt aufgrund der überwiegend mitgeführten Transitcontainern, die erst in Folgehäfen abgeladen werden, i.d.R. nicht dem Hamburger Hafen zugute, sondern der Gewinnorientierung der Reeder.

² Fast 40 % mehr als beim „Bemessungsschiff“ der „Fahrrinnenanpassung“.