

Hamburger Hafen wächst 2014 ohne Elbvertiefung

Ungenutzte Tiefgangsreserven auf der Elbe

Die Größe der Containerschiffe wurde in den letzten zehn Jahren verdreifacht. Die Ladekapazität stieg von 6.500 auf 19.000 TEU, die Länge von 300 auf 400 m und die Breite von 40 m auf fast 60 m. Kaum verändert haben sich dagegen die Tiefgänge der Großschiffe. Was zunächst erstaunlich ist, hat eine ganz einfache physikalische Erklärung. Alle Schiffe dieser Klasse laden zwei Containerstapel übereinander, weshalb der Tiefgang weitgehend unverändert bleibt. Einlaufend waren es 2007/08 genau wie 2014 durchschnittlich 12,28 m.

Das Regionale Bündnis gegen Elbvertiefung analysiert die Tiefgänge seit 2007 und legt jetzt die Daten aus 2014 vor. Dabei wird für jedes Schiff auch der mögliche Tiefgang bei den aktuellen Fahrwasser-Verhältnissen ermittelt. Durch Abzug des tatsächlichen Tiefgangs ergibt sich die Tiefgangsreserve. Unter Berücksichtigung des Völligkeitsgrades wird dann daraus die Ladungsreserve errechnet.

Für 2014 wurde bei 925 Großschiffen so ermittelt, dass die durchschnittliche Tiefgangsreserve einlaufend 2,49 m und die Ladungsreserve ca. 3.000 TEU betragen hat. Auch auslaufend sind im Schnitt noch 1,34 m Tiefgangsreserve und ca. 1.600 TEU Ladungsreserve vorhanden. Diese Zahlen erklären, warum selbst die weltgrößten Schiffe wie derzeit in Hamburg liegende „CSCL Pacific Ocean“ den Hamburger Hafen ohne Tiefgangsprobleme anlaufen und auch der Umschlag im tideabhängigen Hamburger Hafen 2014 stärker steigen konnte, als in den benachbarten Tiefwasserhäfen. „Die alltägliche Praxis des Schiffsverkehrs weist beim Tiefgang erhebliche Spielräume auf und zeigt, dass eine weitere Vertiefung nicht erforderlich ist“, sagte Bündnissprecher Walter Rademacher, „denn was könnte man mehr wollen, als Spitzenwerte bei Umschlagssteigerung und Schiffsgröße?“

Die Verdreifachung der Schiffsgröße bei gleichbleibendem Fahrwasser überschreitet jedoch andere Grenzen und führt zwangsläufig zur Erhöhung der Havarierisiken auf der Elbe. Vor allem die Schiffs-länge von 400 m macht Rademacher Sorge, da weder die Fahrrinnenbreite noch der Drehkreis-durchmesser den weltweit geltenden Empfehlungen des Permanent International Navigation Congresses (PIANC) entsprechen.

„Laut PIANC sind ab Störmündung bis zur Lühekurve Fahrwasserbreiten von mindestens 398 m statt 300 m und ab Lühekurve bis Hafengrenze eine Breite von mindestens 367,2 m statt 250 m erforderlich. Der Drehkreis in Hamburg sollte anstelle der vorhandenen 480 m mindestens die 1,5-fache Schiffslänge aufweisen, also einen Durchmesser von 600 m haben wie z. B. in Bremerhaven, sagte Kpt. Klaus Schröd , ehemaliger Leiter der Bundessonderstelle für die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen. Im Übrigen müsse gemäß PIANC die Breite einer vertieften Fahrrinne bei größerem Tidefall mindestens der Länge der größten dort verkehrenden Schiffe entsprechen, wenn sie nahezu mit dem Scheitel der Hochwasserphase einlaufen“

„Der Verkehr der Großschiffe auf der Elbe weist einerseits deutliche Reserven beim Tiefgang auf, hat andererseits aber erhebliche Defizite bei der Sicherheit. Daran ändert die geplante 9. Elbvertiefung nichts“, fasst Rademacher zusammen, „der Wettbewerbsdruck führt offenbar zum Ausblenden von international üblichen Sicherheitsstandards.“

Bei Rückfragen: Walter Rademacher, Bülsdorfer Str. 12a, 21785 Neuhaus, 04752-841074

Anhang Bilder: „CSCL Pacific Ocean“ am 5. Februar 2015 einlaufend bei Brunsbüttel (Bildautor: Walter Rademacher, bei Veröffentlichung entsprechend Lizenz CC-BY-SA-3.0 namentlich nennen)