

## Schiffs-Statistik zeigt: Elbvertiefung rechnet sich nicht

Neun Jahre nach dem die geplante Elbvertiefung in die öffentliche Kritik geraten ist wird sie fragwürdiger denn je. Immer mehr und immer größere Schiffe laufen den Hamburger Hafen längst regelmäßig an, selbst die weltgrößten mit über 19.000 TEU sind darunter – ohne Elbvertiefung. Gleichzeitig nehmen die tatsächlichen Tiefgänge ab und die derzeit bereits möglichen Tiefgänge werden immer seltener genutzt. Nur noch weniger als zwei Promille der Schiffe über 8.000 TEU haben den möglichen Tiefgang ausgeschöpft. Die meisten laufen ohnehin tideunabhängig ein (78 %) und aus (70 %), wie die neuesten Statistiken zeigen.

Entgegen allen Prognosen ist der diesjährige Containerumschlag in Hamburg rückläufig, obwohl die Zahl der Schiffsankünfte gegenüber dem Vorjahr um 6 % gestiegen ist und die Schiffsgrößen um 6,7 % zugenommen haben. Im Jahr 2014 wurde der Hamburger Hafen bis zum 12.9. von 256 Schiffen mit mehr als 13.000 TEU angelaufen; in diesem Jahr waren es bis zum 12.9.2015 bereits 356 Schiffe dieser Größenordnung. Die Folge ist eine deutliche Abnahme der Tiefgänge.

Die Auswertung der Statistik ergab für die einlaufenden Schiffe einen durchschnittlichen Tiefgang von 11,79 m während der Durchschnittstiefgang 2014 noch 12,40 m betrug. Bei den auslaufenden Schiffen betrugen die Tiefgänge 11,63 m (2015) bzw. 12,16 m (2014). Diese Zahlen bedeuten nicht ausgenutzten Tiefgang von durchschnittlich 2,73 m für einlaufende und 1,43 m für auslaufende Containerschiffe über 13.000 TEU. Die durchschnittlichen Ladungsreserven sind auf fast 4000 TEU je Schiff einlaufend und über 2000 TEU auslaufend gestiegen – mehr als genug Spielraum also für zusätzliche Ladung auf der vermeintlich zu flachen Elbe. „Diese Fakten widerlegen die gebetsmühlenartige Behauptung der Hafenwirtschaft und des Senats, die Elbvertiefung wäre ‚dringend notwendig‘, fasst Walter Rademacher als Sprecher des Regionalen Bündnis gegen Elbvertiefung die Zahlen zusammen, „tatsächlich fehlt nicht die Tiefe, sondern die Ladung.“

Ungünstig entwickeln sich zudem die Unterhaltungsbaggermengen und -kosten für Fahrrinne und Häfen. Zunehmend zeigen sich die Langzeitfolgen der Vertiefungen der letzten 50 Jahre. Mit jeder Vertiefung haben die Unterhaltungsbaggerungen dauerhaft um vier bis fünf Mio. m<sup>3</sup> jährlich zugenommen, von 4 Mio. auf 18,4 Mio. m<sup>3</sup>, also insgesamt das 4,6-fache. So kostet das Freihalten des Hamburger Hafens und seiner Zufahrt schon jetzt über 100 Mio. Euro jährlich. Diese Kosten würden durch die geplante weitere Vertiefung nochmals sprunghaft ansteigen. Auch die Unterbringung dieser riesigen Menge Baggergut bereitet heute schon erhebliches Kopferbrechen und belastet die Umwelt immer stärker.

Den Baukosten der Elbvertiefung von 750 – 900 Mio. € sowie den ausufernden Unterhaltungskosten und Umweltbeeinträchtigungen steht längst kein erkennbarer Nutzen durch mehr Ladung gegenüber, der das Projekt einst begründen sollte. Die prognostizierte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der Planer ist längst in allen Annahmen von der Realität ad absurdum geführt worden. „Heute spricht nichts mehr für eine weitere Elbvertiefung. Das Projekt ist als ökonomisch und ökologisch teurer und gefährlicher Irrweg entzaubert und sollte folglich zu den Akten gelegt werden“ resümiert Bündnissprecher Walter Rademacher.

*Kontakt:*

*Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz (04721-28503)*

*Regionales Bündnis gegen die Elbvertiefung (04752-841074)*