

SOS für die Tideelbe -Kursänderung jetzt!

(Langfassung mit Begründung)

Hamburg und der Bund haben - auf der Grundlage höchstrichterlicher Rechtsprechung und erkennbar grob fehlerhafter Gefälligkeitsgutachten - begonnen, Hab und Gut von Menschen und die Lebensgrundlagen von Fauna in und Menschen an der Tideelbe schon heute, morgen und in großem Stil übermorgen zu vernichten oder zumindest massiv zu gefährden. Zwei wachsende Konflikte wurden fahrlässig ignoriert: Der Klimawandel mit Meeresspiegelanstieg erfordert Milliarden für zusätzlichen Küstenschutz. Die Elbvertiefung bewirkt das Gegenteil. Sie erhöht die Scheitelwasserstände zunehmender Sturmfluten und treibt die Baggerkosten bis 2040 wohl auf insgesamt über 3 Mrd. hoch (vgl. These 6). Die Absicht, Hamburgs Containerumschlag in 15 Jahren von 7,9 Mio. Standardcontainern (TEU) 2010 auf 25 Mio. 2025 etwa zu verdreifachen, ist durch neue Containerhäfen in Nord- und Südeuropa, d.h. völlig neue Wettbewerbsstrukturen, gescheitert. Denn in Wirklichkeit liegt der Containerumschlag seit langem unter 10 Mio. TEU p.a. – Zusätzlich droht Hamburg Unheil durch nicht mehr nachhaltig beherrschbare Mengen an Baggergut und die daraus erwachsende finanzielle Belastung. Wirtschaft und Politik der Tideelberegion geraten, durch Corona verschärft, unter Sanierungsdruck. Das zeigen der Schlicknotruf von HPA, die Umsatzeinbrüche und die Kooperationserwägungen von HHLA und Eurogate. Klares Umdenken ist ein Gebot der Stunde. Das belegen folgende Thesen:

TEIL I Hochwasserschutz und Sicherheit des Schiffsverkehrs zeigen große Defizite

These 1: Systematische Vorbereitung des Küstenschutzes auf Anstieg der Meeresspiegel wegen des Klimawandels wird durch die Elbvertiefung (EV) ignoriert und beeinträchtigt.

Der durch den Weltklimarat IPCC prognostizierte Anstieg des Meeresspiegels wird nach einer Untersuchung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) aus dem Jahre 2017 noch schneller kommen und dazu höher ausfallen. Die in Kenntnis dieser Probleme 2019 dennoch begonnene 9. Elbvertiefung stellt eine menschengemachte Vergrößerung dieser Bedrohung dar. Eine mit den Niederlanden vergleichbare Strategie koordinierter Vorsorge ist nicht erkennbar.

These 2: Die laufende 9. Elbvertiefung verschärft, forciert durch Gefälligkeitsgutachten, die Hochwasser- und Sturmflutgefahr.¹

Eine der Folgen bisheriger Elbvertiefungen (EV) ist ein wesentlich höheres und schnelleres Auflaufen der Flut. Die Sturmflutscheitelwasserstände der letzten 60 Jahre sind in Hamburg gegenüber Cuxhaven - nicht nur, aber hauptsächlich - wegen vier EV'en um 1 m gestiegen.² Die Europäische Hochwasser-rahmenrichtlinie (2007/60/EG vom 23.10.2007) untersagt jedoch Maßnahmen, die eine Erhöhung von Hochwasser zur Folge haben. Bei der Berechnung der zukünftigen Sturmflutscheitelwasserstände in Folge der 9. EV durch die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) wurden die Annahmen über die Rauigkeitsbeiwerte der Vorländer zwischen den Deichen erhöht und so der zunächst ermittelte Anstieg in Hamburg um 15 cm auf nur noch 1-2 cm gedrückt, was als vernachlässigbar eingestuft wurde.³ Das Gutachten im Auftrag der Kommunen und Fachverbände⁴ hält das für eine unzulässige Verzerrung der Systemgeometrie, deren Ergebnisse nicht mit der erforderlichen Sicherheit für die Prognose zu erwartender Veränderungen herangezogen werden können.

¹ W. Rademacher, Experte für Wasserbau und Küstenschutz, in K. Hintz, E.-O. Schuldt, „WAHR-SCHAU zur geplanten Elbvertiefung“, Norderstedt 2014, S. 86, 89 ff., 133 ff.

² K. Hintz, E.-O. Schuldt, „WAHR-SCHAU ...“ S. 248

³ ebenda S. 248

⁴ Ingenieurbüro Manzenrieder und Partner, („WAHR-SCHAU ...“, S. 249)

These 3: Grob fehlerhaftes Gutachten leugnet Gefährdung der Deiche durch Schiffswellen.⁵

Der Planfeststellungsbeschluss (PFB) führt ein Gutachten zur Deichsicherheit an, nach dem ein **Jogger den Deich angeblich 14-fach so stark erschüttert wie durch Schiffe erregte Wellen**. Der Wasserbauingenieur Walter Rademacher begründet ausführlich 14 methodische Mängel dieses Gutachtens, die ein Versehen ausschließen und belegt damit den Tatbestand eines „Scheingutachtens“⁶. Das ist Außer-Acht-Lassen der in Geschäften erforderlichen Sorgfalt, also Fahrlässigkeit im Sinne von § 276 BGB.

Auch die eingeführten Geschwindigkeitsbeschränkungen für Schiffe ab 90 m Länge stellen u.E. kein geeignetes Mittel zur Verhütung künftiger Schäden an Ufern und Strombauwerken dar, weil Schiffsführungen wetterbedingt (z.B. durch starke seitliche Winde) gezwungen sein können, zur Vermeidung von Havarien ihre Geschwindigkeiten deutlich zu erhöhen. Vorfälle und Schadensereignisse in der Vergangenheit belegen dieses.

These 4: Verkehr der Großcontainerschiffe auch nach Vertiefung nicht PIANC-konform sicher.⁷

Dem PFB zur Fahrrinnenerweiterung liegt das sogenannten „Bemessungsschiff“ mit 350 m Länge und 46 m Breite mit Ladekapazität von etwa 9.500 TEU zugrunde. Mit der „HMM Algeciras“, 2020 als größtes Containerschiff mit 400 m Länge, 61 m Breite und einer Ladekapazität von knapp 24.000 TEU auf der Elbe, bedeutet dies wegen der erheblich größeren Längen- und Breitendimensionen ein zusätzliches Havarierisiko. Die 1969 von der damaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg (WSD) für verschiedene Elbabschnitte festgelegten, ausgebauten und bis heute unveränderten Fahrwasserabmessungen waren auf die damals größten Containerschiffe mit maximalen Längen von 220 m und Breiten von 31 m abgestellt. Wenn die laut Ausbauplanung vorgesehene Verbreiterung oberhalb der Störkurve nur 20 m, entsprechend 7 %, bzw. nur in einem kurzen Teilstück („Begegnungsbox“) 54 %⁸ betragen soll, andererseits aber die Schiffsgrößen um bis zu 80 % in der Länge und bis zu 95 % in der Breite zugenommen haben, wird ein nicht vertretbares Ungleichgewicht zu Lasten der Sicherheit hin genommen. Die Behauptungen im PFB zur quasi nicht bestehenden Havariegefahr sind verharmlosend und durch mehrere Ereignisse in der Vergangenheit widerlegt. Nach den Richtlinien der Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC)⁹ ergäbe sich für Schiffsbegegnungen unter den Wind- und Strömungsbedingungen der Tideelbe eine notwendige Fahrwasserbreite von mindestens der 8,4-fachen Breite des größten dort verkehrenden Schiffes, mithin von bis zu 500 m.

TEIL II Das Ökosystem Tideelbe ist bedroht durch Vernichtung von Lebensraum

These 5: Zunahme des Tidal Pumping vernichtet das Ökosystem des Elbeästuars¹⁰

Die Baggermengen auf der Tideelbe zwischen Cuxhaven und Hamburg stiegen für die freie Zufahrt zum Hamburger Hafen von 4 Mio. m³ 1965 auf rund 18 Mio. m³ p.a. von 2001 - 2011.¹¹

2020: Trotz maximaler Nutzung von Ablagerungen bei Tonne E 3 steigt die zu deponierende Sedimentmenge weiter an.

Der Zeitplan für die Freigabe der beabsichtigten neuen Fahrrinntiefe ist in Gefahr.

⁵ „WAHR-SCHAU ...“, S. 133 ff.

⁶ ebenda, S. 146-152

⁷ Klaus Schroh, Schifffahrtsexperte in „WAHR-SCHAU ...“, S. 38 -48; zu „PIANC“ vgl. Fußnote 9

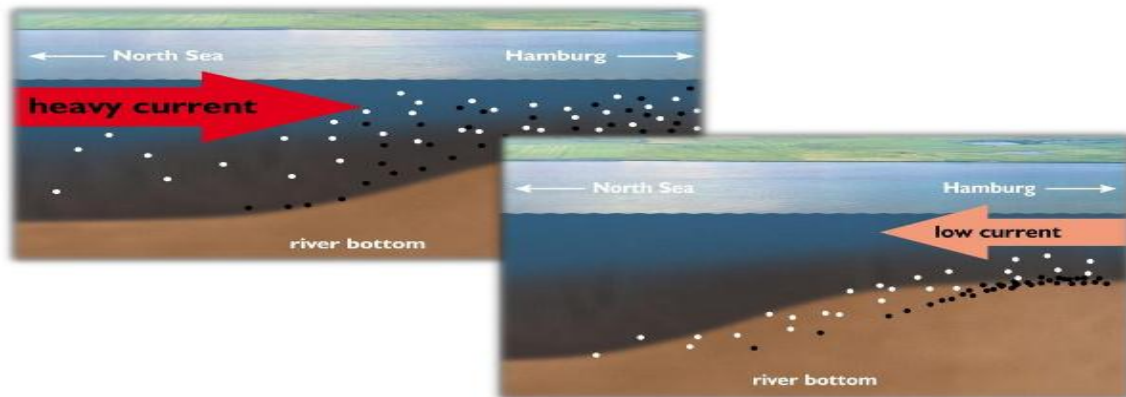
⁸ Selbst in der Begegnungsbox wird die Breite dann trotzdem noch um rd. 100 m zu niedrig sein.

⁹ **PIANC** ist eine der ältesten weltweit tätigen technisch-wissenschaftlichen Vereinigungen des Hafen- und Wasserstraßenbaus und der Schifffahrt im See- und Binnenbereich einschließlich der Sport- und Freizeitschifffahrt.

¹⁰ Analysen, Fakten, Organisationen vgl. Ergebnisbericht Forum Tideelbe, Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V., 2020, S. 5-7

¹¹ „WAHR-SCHAU ...“ S. 85

Changing Estuary: Tidal Pumping



Dr. Boris Hochfeld, HPA

14

Bei näherer Betrachtung entpuppt sich der Begriff „Sedimente“ als Zeitbombe und Fass ohne Boden. Die Aufweitung des Gewässerquerschnitts führt zu erhöhter Strömungsgeschwindigkeit und damit höherer Schleppkraft mit verstärkten Erosionsfolgen. Nicht nur die erodierte Menge nimmt zu, sondern auch die Grobheit des Materials. Statt in der Vergangenheit nur mit Schlick geschieht dies inzwischen auch mit Sand. Die Hälfte des Schlickwatts der Elbe ist heute durch Sand überlagert. Die Reinigungswirkung durch Zusammenwirken von Schlick und Wasser der Unterelbe ist entsprechend verringert, mit Folgen für Nebenflüsse, kleine Häfen, Fischerei und Sportschifffahrt.

Trübung: Höhere Strömungsgeschwindigkeiten wirbeln mehr Sediment auf und trüben das Wasser. Beatrice Claus und Vera Sandel (WWF) trugen dazu im Symposium 2017 vor, dass die Trübung in der Elbe zugenommen hat. Sie warnten, die Elbe entwickle sich vergleichbar mit der Ems, in der sogar auf weiten Strecken ein „Fluid Mud“¹² das Gewässerleben ersticke [<https://www.forumtideelbe.de/files/download/a4-beatrice-claus-vera-sandel-wwf-fluid-mud-in-der-ems-170926.pdf>]. Selbst wenn der schlimmste Fall in der Elbe nicht einträte, wird eine höhere Trübung das Lichtklima verschlechtern (zulasten der Sauerstoffproduktion durch Algen), sowie Fischbestände beeinträchtigen, weil die Fische schlechter Nahrung fangen können, und ihre Kiemen und ihr Laich von Schwebstoffen verklebt werden.¹³

Verlust an Lebensraum, Fisch- und Seevogelsterben, Tourismus beeinträchtigt.

Höhere Strömungsgeschwindigkeit transportiert mehr Sediment, das sich an geeigneten strömungsarmen Orten absetzt. Ist das ein Hafenbecken, wird der „Schaden“ durch Baggern umgehend behoben. Auf Watten und im Flachwasser akkumuliert jedoch das Sediment.

Durch Verschlickung seines Laichgebiets Mühlenberger Loch stirbt der „Leitfisch“ Stint. ... Sportboothäfen verschlickten ebenfalls und der Tourismus wird beeinträchtigt¹⁴

These 6: Hamburgs Schlickdesaster darf nicht zu Lasten von Naturschutz und der Nachbarländer gelöst werden und dafür auch noch deren Zustimmung erhalten. Die Kosten der Unterhaltungsbaggerung für den Unterelbebereich und den Hamburger Hafen stiegen von 53 Mio. € 2011 - auf 150 Mio. € 2019, nach Vollendung der Elbvertiefung deutlich weiter steigend¹⁵

¹² Flüssigschlick – unverfestigte biogene bzw. klastische Sedimentablagerungen

¹³ Vgl. Ergebnisbericht Forum Tideelbe, Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V., 2020, S. 5-7

¹⁴ ebenda, S. 9

¹⁵ Auskunft WSV; Unterhaltungsbaggerung von Hamburger Hafen bis Elbmündung, 06.12.2020

Die Strategie, alles Baggergut aus dem System unwiederbringlich in die Nordsee zu entfernen, kann dazu führen, dass das Ästuar in einen vertieften „Fjord“ verwandelt wird, eingerahmt von Wattflächen. Die Tidewelle wird nahezu ungebremst bis Hamburg laufen und damit Salzwasser weiter aufwärts treiben, zusätzlich begünstigt durch den steigenden Meeresspiegel („Radikalisierung des Tidegeschehens“ - Dr. Klaus Baumgardt, Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.).

Die Vervielfachung der Baggermengen in Hamburg alarmierte die Hamburg Port Authority (HPA) und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Die Bundesanstalt für Wasserbau identifizierte die „Tidepumpe“ als Verursacher, verstärkt durch den erhöhten Tidenhub seit der letzten Elbertiefung. Dabei wurde seit 2016 das Sedimentmanagement deutlich zu Lasten der Umwelt verändert. Nachdem die WSV seit 2006 dazu überging, Baggergut nicht mehr im Ästuar umzulagern, sondern im Ebbstrom dominierten Bereich unterhalb Brokdorfs bzw. in der Nordsee zu verklappen, zog HPA 2016 nach mit der Verbringung zur Tonne E 3. HPA erwirkte sich die Genehmigung Schleswig-Holsteins, indem sie versprach, die Baggermengen zu reduzieren und Flutraum zu schaffen. Das Gegenteil trat ein.

Der Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Rüdiger Nebelsieck, nimmt zu einer eventuellen Verklappung von Baggergut bei Scharhörn Stellung, dass es sich um Maßnahmen handeln könne, die von einer „... Genehmigungserfordernis freigestellt ...“ seien. Eine Freistellung finde ihre unionsrechtliche Grenze in den „... nicht hinreichend sicher auszuschließenden Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des FFH-Gebiets und ... Vogelschutzgebiets Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer“. Daraus könne sich das Erfordernis einer FFH-Verträglichkeitsprüfung mit Beteiligung anerkannter Umweltverbände ergeben, mit der Möglichkeit, das Vorhaben zu stoppen, wenn diese Prüfung nicht positiv verlaufe. Nebelsieck schließt: „Werden diese Maßgaben nicht eingehalten, können anerkannte Umweltvereine dagegen zulässige Umweltvereinsklagen erheben.“¹⁶ Diese Rechtslage gibt Anlass zu der Sorge, wirtschaftlicher Druck und das Argument bedrohter Arbeitsplätze könnte am Ende wieder zum Scheitern von Klagen führen, die zur Durchsetzung von Naturschutz angestrengt würden. Deshalb ist ergänzende politische Argumentation und Bürgerinitiative dringend erforderlich.

TEIL III Deutsche Seehäfen ignorieren ihre Wettbewerbsnachteile und verpassen ihre Chancen.

These 7: Die Wirklichkeit widerlegt riskante Umschlagsziele und falsche Wirtschaftlichkeitsrechnung

1. Der Hamburger Hafen verfehlt „krachend“ seine Containerumschlagsziele. Während der Finanzkrise fiel der Containerumschlag von 8 Mio. Standardcontainern (TEU) 2007 auf etwas über 6 Mio. TEU 2008. Von diesem Einbruch erholte sich der Hamburger Hafen nur schleppend auf lediglich etwas über 9 Mio. TEU 2020, statt der geplanten 20 Mio. TEU. Nach dieser Erfahrung liegt das Ziel von 25 Mio. TEU im Jahr 2025 - das wäre eine Verdreifachung in knapp 20 Jahren - nicht mehr im Bereich realistischer Erwartung. – Es ist deshalb notwendig, die Ursachen der Abweichung zu klären.
2. Nimmt man vereinfachend an, Hamburgs Hafen hätte etwa folgende idealisierte Umschlagsstruktur: Knapp 1/3 Umschlag in seine und aus seiner Metropolregion, kurz: Locoverkehr, reichlich 1/3 nach und aus dem Großraum Süddeutschland und Südosteuropa und schließlich 1/3 Transitumschlag mit Feederverkehren, vorwiegend in die Ostsee, dann müsste man besorgt sein, dass nur das erste dieser Geschäftsfelder nicht durch starke neue Wettbewerber wachstumsbegrenzend unter Druck geraten ist. Deshalb verdient der Umschlag aus und für die Metropolregion in Zukunft besondere Aufmerksamkeit und Förderung. Es ist zu erwarten, dass die laufende Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens durch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), das

¹⁶ RA Rüdiger Nebelsieck, Mohr Rechtsanwälte: Rechtliche Stellungnahme zur Schlickablagerung Scharhörn, Hamburg, 18.11.2020, Ziffer 3-4 der abschließenden Ergebniszusammenfassung S. 16

Fraunhofer Institut und andere dazu Entsprechendes und konkrete Empfehlungen ergeben wird. Die Gründe dafür sind:

- a) Transitverkehre in die Ostsee laufen - unter Umgehung Hamburgs - zunehmend neu ausgebaute Containerhäfen (z.B. Danzig und Göteborg) direkt an. Auf lange Sicht wird der Jade-Weser-Port deutliche Zeit- und Kostenvorteile im Transitverkehr bieten.
- b) Im Umschlag für Süddeutschland und Südosteuropa behält Hamburg seine Wettbewerbsstärke durch räumliche Nähe und starke Schienenanbindung. Aber der Ausbau der Mittelmeerhäfen von Rijeka, Genua und Piräus schafft Alternativen, erhöht den Wettbewerbsdruck und begrenzt das Wachstumspotenzial. Zudem hat Rotterdam begonnen, Schienenverkehre nach Südosten zu erschließen.
- c) Deshalb verdient die Konzentration auf zukunftsweisende Industrieförderung mit Innovationen für den Locoverkehr höchste Priorität.

Professor Ordemanns Studie des Instituts für Logistikmanagement (ILM) vom Januar 2020¹⁷ bestätigt obige Überlegung mit Details und startet seinen Bericht über die Lage des Hamburger Hafens mit folgender gravierender Klarstellung: 2014 bis 2018 habe beim Containerumschlag in der Hamburg-Antwerpen-Range Hochkonjunktur geherrscht. Mit einem wesentlichen Unterschied, dass über diesen Zeitraum von fünf Jahren der Containerumschlag der Westhäfen Rotterdam und Antwerpen im zweistelligen Prozentbereich um bis zu 30 % gewachsen sei, während der Umschlag der großen deutschen Häfen Hamburg und Bremerhaven um bis zu 6 % gefallen sei. Das ergebe eine Entwicklungsdifferenz in fünf Jahren von bis zu 36 %. Ordemann hat *„exemplarisch am Beispiel des Hamburger Hafens dessen in der jüngeren Vergangenheit negative und sich voraussichtlich weiter verschlechternde Situation“* ausführlich untersucht und fasst seine wesentlichen Ergebnisse in folgenden ILM-Thesen zusammen:

ILM-These 1: Verloader im Containerverkehr der Hamburg-Antwerpen-Range haben einen Transitzeitnachteil von bis zu sechs Tagen, wenn sie über einen deutschen Hafen verladen, weil die Containerschiffe häufig einkommend als erstes einen Westhafen und ausgehend als letztes einen Westhafen anlaufen, mit bis zu sechs Tagen Transportzeitverlängerung vor beziehungsweise nach dem Anlaufen eines deutschen Hafens.¹⁸

ILM-These 2: Die Elbvertiefung wird an der grundlegend nachteiligen Position des Hamburger Hafens nichts ändern, weil die großen Containerschiffe auch nach der Vertiefung um einen Meter nicht voll abgeladen ein- und auslaufen können, sondern im Schnitt 7.000 Container weniger als ihre Maximalladung geladen haben können und deshalb interessiert bleiben werden, einlaufend vorher und auslaufend nachher noch einen weiteren Hafen der Nordrange anzulaufen. *„Wenn die deutschen Seehäfen im Containerverkehr zukünftig wieder ernstzunehmende Konkurrenten zu den beiden großen Westhäfen sein möchten, dann müssen sie in Kooperation miteinander Lösungen für Containerschiffe anbieten, die 400 Meter lang und 60 Meter breit sind mit Konstruktionstiefgang 16 Meter und mehr“*. Kurz: Es ist deshalb in Hamburgs Interesse, dass der Jade-Weser-Port für Reeder und Verloader einkommend als erster und ausgehend als letzter europäischer Hafen anstelle eines großen Westhafens attraktiv wird.

ILM-These 3: Die Seefrachten bis/von den Nordrangehäfen sind gleich. Verloader in weiten Teilen Deutschlands müssen zwischen zwei Optionen wählen:

1. Längere Transportzeiten, mit eventuell niedrigeren Hinterland-Transportkosten, dann werden sie weiterhin über deutsche Häfen verschiffen, oder umgekehrt
2. kürzere Transportzeiten mit eventuell höheren Hinterland-Transportkosten, dann werden sie über einen Westhafen verschiffen.

¹⁷ Vgl. Prof. Dr. Frank Ordemann (Institut für Logistikmanagement – ILM) *„Deutsche Häfen verpassen Wettbewerbschancen – Studie zu den verpassten Chancen der deutschen Containerseehäfen, ihre Wettbewerbsfähigkeit in der Hamburg-Antwerpen-Range zu behaupten“*, Jan. 2020; (zusammengefasst aus dortiger Kurzfassung), S. 1-9

¹⁸ Genauere Details ebenda S. 3-4

„Beide Vorteile werden immer weniger gleichzeitig zu haben sein. ... Es ist davon auszugehen, dass sich immer mehr Verlagerer für die Option 2 entscheiden.“ Weil in internationalen Lieferketten Schnelligkeit ein wichtiger Faktor ist und die Westhäfen begonnen haben, sich Bahnverbindungen in Hamburgs Einzugsgebiete, inklusive Osteuropa, zu erschließen, nimmt Hamburgs Fähigkeit ab, Zeitnachteile wirksam auszugleichen.

ILM-These 4: Die durch Container-Hinterlandtransporte hervorgerufene CO₂-Belastung steigt, wenn mit Hinterlandtransportmitteln transportiert wird. Es ist daher umso günstiger, je weiter die Schiffe an ihre Ladungsquellen oder -ziele herangeführt werden. Wegen seiner bleibenden Tiefgangsrestriktionen für die großen Schiffe kann Hamburg seinen diesbezüglichen Vorteil gegenüber den Westhäfen nur begrenzt nutzen. Deutsche Seehäfen sollten durch attraktive Angebote an Verlagerer und Reeder Einfluss auf die Anlaufreihenfolge der Schiffe nehmen, die ökonomisch und ökologisch für die Allgemeinheit Vorteile bewirken.

ILM-These 5: *„Die deutschen Seehäfen befinden sich in einer Abseitsposition. ... ein ‚Weiter so‘ im Alleingang und in Konkurrenz zu sowohl den jeweils anderen deutschen Häfen als auch zu den Westhäfen erscheint geradezu absurd.“*

ILM-These 6: *„Das Kooperationskonzept bietet eine echte Perspektive für die deutschen Seehäfen.“ ... „Bei der hier vorgeschlagenen Hafenkooperation würde es zu einer Arbeitsteilung zwischen dem Jade-Weser-Port und dem Hafen Hamburg (alternativ Bremerhaven) kommen. Der Jade-Weser-Port würde dabei überwiegend, aber nicht nur, die Funktion des Feederhafens übernehmen. Hamburg (oder Bremerhaven) mit besonderen Standortvorteilen, würden überwiegend solche Container umschlagen, die für ihre Region bestimmt sind. Weiterhin solche Container, für die die Hinterlandverkehre, allen voran die Bahnverkehre, höhere (Kostenvorteile bieten würden, als sie vom Standort Wilhelmshaven erzielbar wären. Die Zusammenarbeit muss sich vor allem auf die Terminalbetreiber in den Häfen beziehen ... Das Hauptziel der Kooperationsbildung ist es, einen echten und ernst zu nehmenden Wettbewerber gegenüber den beiden großen Westhäfen zu etablieren“* - damit es dadurch zu Mehrumschlägen über die deutschen Häfen kommt, durch Mehrwert und kürzere Transitzeiten für Versender und Empfänger in Deutschland und den Feederregionen. *„Dafür müssen Reeder die Möglichkeit haben, ihre Schiffe so weit wie möglich beladen zu können, bevor sie nach Asien fahren. Das wird perspektivisch in Hamburg und Bremerhaven immer weniger der Fall sein.“*

ILM-These 7: *„Hamburg wäre der größte Profiteur einer Hafenkooperation ...“* Modellrechnungen des ILM zu der skizzierten Kooperationsform haben für den Zeitraum 2015 bis 2018 für die drei genannten deutschen Containerhäfen *„einen Mehrumschlag von 3,6 Mio. TEU ergeben, davon 2 Mio. TEU für Hamburg. Tatsächlich war Hamburg in dem Zeitraum mit einem Rückgang von rund 500.000 TEU der größte Verlierer in der Hamburg-Antwerpen-Range.“* (Ende der Ordemann-Zitate)

Hamburg entscheidet über große Hafeninvestitionen aufgrund lückenhafter und wesentlich geschönter Wirtschaftlichkeitsrechnung.

Die **offizielle Wirtschaftlichkeitsrechnung** des Trägers des Vorhabens Elbvertiefung (TdV) nimmt für den Fall einer unterbleibenden Elbvertiefung Verkehrsumlenkungen über Land in großem Stil an, leitet daraus utopische Einsparungen durch die Elbvertiefung von 2,5 Mrd. € ab und ermittelt folglich in Verbindung mit einer viel zu niedrigen Investitionssumme von nur 180,2 Mio. € (statt voraussichtlich 800 Mio. €) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 13,8:1. Diese Zahlen werden ohne Nachweis behauptet. Unsere Prüfung begründet, warum das **Nutzen-Kosten-Verhältnis** höchstens 2,33:1 beträgt, also vom TdV mindestens um den **Faktor 5,9** übertrieben wurde¹⁹. Die Methode des Nutzen-Kosten-Vergleichs

¹⁹ vgl. O. Specht, in „Wahr-Schau ...“, S. 15-16

ist, obwohl durch das BMVI angewendet, veraltet und mangelhaft, u.a. weil sehr hohe Kosten für Projektunterhaltung und Finanzierung etc. unbeachtet bleiben.

Die Wirtschaftlichkeit ist deshalb noch deutlich schlechter, d.h. die Kosten werden wahrscheinlich höher als der Nutzen, wenn man aus den zu erwartenden Gesamtkosten des Hamburger Hafens von mehreren Mrd. €²⁰. diejenigen Mehrkosten in Höhe von 975 Mio. für Unterhaltungsbaggerei, Baggerdeponie und Umweltausgleichsmaßnahmen berücksichtigen würde, die durch die Elbvertiefung verursacht werden, aber vom TdV im Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht korrekt berücksichtigt wurden und auch vom Projekt Elbvertiefung verursachte Mindereinnahmen des Jade-Weser-Ports einbezöge.²¹

Nach der Stagnation des Hamburger Containerumschlags unter 10 Mio. TEU ist es an der Zeit zu prüfen, wie vielen Schiffen die Elbvertiefung heute Vorteile bietet.

2020: Bis zum 06.12. liefen 751 Containerschiffe ab 8.000 TEU Konstruktionsgröße Hamburg an (rd. 1.500 Passagen). **Die ungenutzten Tiefgangsreserven betragen durchschnittlich einlaufend 2,45 m, auslaufend 1,23 m.** Ihre für die Elbe individuell zulässigen Maximaltiefgänge nutzten nur 75 Schiffe (10 % der anlaufenden Schiffe) und zwar nur auslaufend (5 % aller Passagen), vollständig oder fast vollständig aus. Nur für sie - und nur auslaufend - hätte die Elbvertiefung Vorteile geboten.

These 8: Fazit zur Zukunft des Hamburger Hafens von HWWI-Chef Henning Vöpel: Hamburg sei von einem sehr grundlegenden technologischen und ökonomischen Strukturwandel historischen Ausmaßes betroffen und brauche ein „Neues Hafenmodell“.²²

Vöpel charakterisiert Hamburgs „**Altes Hafenmodell**“ mit folgenden negativen Faktoren: Sinkende Wertschöpfungsintensität; steigender Flächenbedarf; steigende Infrastrukturkosten; geringe wechselseitige positive Effekte (sog. „Spillovers“) und zunehmende Zielkonflikte. Er plädiert für ein „**Neues Hafenmodell**“ mit folgenden positiven Faktoren: Steigende Innovationsfähigkeit; steigende Flächenproduktivität; neue Stadtentwicklungspotenziale; hohe wechselseitige positive Effekte und hohe Zielkongruenz²³ und fügt hinzu, je früher Hamburg mittelfristige Umschlagsprognosen im Rahmen eines Hafenentwicklungsplanes revidiere, umso größer sei die Chance, den Strukturwandel für eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Dynamik zu nutzen.

These 9: Die obigen Studien aus 2020 begründen, zur Überwindung seiner Verwundbarkeit benötigt Hamburgs Hafen unabhängig von partikularen Interessen mit hoher Priorität eine Kursänderung.

1. Die Integration der Hafenentwicklung in eine übergeordnete Strategie industrieller Transformation insbesondere in den Bereichen der digitalen und klimafreundlichen Industrie (Vöpel).²⁴
2. Eine kluge Kooperation deutscher Containerhäfen zur Linderung deren Wettbewerbsdefizite (aus Lage-, Zeit- oder Kostennachteilen für Versender oder Empfänger) gegenüber Rotterdam und Antwerpen.

Die ökologisch problematische Elbvertiefung erreiche das nicht (Ordemann).²⁵

²⁰ Für Hafen-Kapazitätserweiterung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit Köhlbrandbrücke. Kosten für Hafenerweiterung: www.hamburg-fuer-die-elbe.de/?page_id=1239; für Straßenprojekte: www.hamburg-fuer-die-elbe.de/?page_id=156 und für Bahnprojekte: www.hamburg-fuer-die-elbe.de/?page_id=199

²¹ Zum Nachweis der Kosten vgl. Bürgerinitiative „Hamburg für die Elbe“, „Kosten des Hamburger Hafens“, Stand 12. Mai 2013, S. 11-16.

²² H. Vöpel, HWWI, Die Zukunft des Hamburger Hafens, Determinanten, Trends und Optionen der Hafenentwicklung, Paper 123, 2020 S. 17

²³ ebenda S.17

²⁴ ebenda S.18

Die HHLA hat Ende Mai 2020 öffentlich gemacht, dass ihr Unternehmen und Eurogate Gespräche über eine Kooperation bis hin zu einem Zusammenschluss des Containergeschäfts mit dem Ziel führen, die Kräfte der deutschen Nordseehäfen zu bündeln, um im harten Wettbewerb gegen die europäischen Konkurrenten, z.B. Rotterdam und Antwerpen, zu bestehen. Die Entwicklung einer zukunftsfähigen Strategie für die deutschen Nordseehäfen wird - wie seit 1970 - anscheinend immer noch durch Lokalinteressen und Kurzsichtigkeit der Länder Hamburg, Bremen und Niedersachsen sowie des BMVI's verhindert. – Das wird der drohenden Entwicklung nicht gerecht.

These 10: An und in der Tideelbe ist für Menschen und Umwelt Schädliches zu unterlassen, d.h. die laufende Elbvertiefung ist auf ein sinnvolles Teilvorhaben mit der Verbreiterung der Begegnungstrecken zu begrenzen.

Ein als vorgezogene Teilmaßnahme beantragtes und später auf Grund von Protesten zurückgezogenes Maßnahmenpaket plus Ausbau von Begegnungstrecken könnte mit einem Bruchteil der Kosten und Nachteile (mit etwa 85 % geringeren Baggermengen) ergänzend zur Seehafenkooperation bei zunehmender Verkehrsdichte mit Containerschiffen über 10.000 TEU wesentliche Teilziele der aktuellen Fahrinnenanpassung erreichen.²⁶

Die obigen Thesen 1-10 begründen zwei Einsichten. Erstens: Der Hamburger Hafen muss einer fundamentalen Wettbewerbsverschärfung mit wesentlichen Verbesserungen begegnen, zu denen die 9. Elbvertiefung nahezu nichts beitragen kann. Und zweitens: Die aktuellen Steigerungen der Tidendynamik sowie Baggermengen und Baggerkosten gefährden die Erreichung und Stabilisierung der angestrebten Fahrwassertiefen. Die von skeptischen Gutachtern erwartete Instabilität der Teilsperre der Medemrinne kann darauf hindeuten, dass die 9. Elbvertiefung nicht nur nutzlos ist, sondern darüber hinaus nicht nachhaltig erreicht werden kann.

Wir fordern deshalb für die Tideelbe die verantwortungsvolle Beachtung der Zusage aus Absatz 358 des Entwurfs des neuen Grundsatzprogramms von Bündnis 90/Die Grünen: *„Wertgeleitete Politik hat ihr Handeln konsequent auf ... menschenrechts- und klimapolitisch kontraproduktive Wirkungen zu überprüfen und Schädliches zu unterlassen.“* Kurz: Das Baggern muss, wie von Manfred Braasch (vormals BUND) gefordert, bis zur Wiederherstellung des Zustands von vor der 9. Elbvertiefung eingestellt werden, mit Beibehaltung der getroffenen Küstenschutzmaßnahmen vor Altenbruch. Offensichtliche Fehlentwicklungen sind durch eine überfällige Kooperation der deutschen Seehäfen zu überwinden, mit entschlossener Verwirklichung der Empfehlungen der Wissenschaftler Prof. Vöpel und Prof. Ordemann.

Autoren:

Stade, 08.01.2021/zum 16.09.2021 aktualisiert

Dr. Olaf Specht
Exportkaufmann u. VWL-Prof. (FH) i.R.

Ernst-Otto Schuldt
Nautiker, Wasserschutzpolizeibeamter i.R.

Mitunterzeichner:

Axel Godenrath
Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Bankkaufmann;

Walter Rademacher
Wasserbauingenieur, Studiendirektor a.D.;

Klaus Schroh,
Kapitän, Schiffssicherheitsexperte für NABU Cuxhaven

Dirk. Weber
Exportkaufmann

²⁵ Vgl. Prof. Dr. Frank Ordemann (Institut für Logistikmanagement – ILM), Deutsche Häfen verpassen Wettbewerbschancen - Studie zu den verpassten Chancen der deutschen Containerseehäfen, ihre Wettbewerbsfähigkeit in der Hamburg-Antwerpen-Range zu behaupten, Jan.2020

²⁶ Details vgl. „WAHR-SCHAU ...“, S. 118-119.