

SCHIFFFAHRT

AKTUALISIERT: 03.05.2021, 15:46

Seeschiffe können mit mehr Tiefgang die Elbe befahren

Lesedauer: 3 Minuten

dpa

Ein Schwimmkran, ein Containerfrachter und ein Binnenschiff liegen im Hamburger Hafen.

Foto: dpa

Rund 20 Jahre wurde geplant, erbittert prozessiert und gebaggert: Nun ist die siebte Elbvertiefung seit Beginn des 20. Jahrhunderts fertig - und der Fluss für Schiffe mit mehr Tiefgang befahrbar. Den Anfang machte gleich ein Containerriesen der Megamax-Klasse.

Hamburg. Rund 20 Jahre nach Beginn der Planungen für die Elbvertiefung und Prozessen bis zum Bundesverwaltungsgericht hat das erste Containerschiff mit größerem Tiefgang den Hamburger Hafen erreicht. Die 400 Meter lange und 62 Meter breite "Jacques Saadé" sei am Montag eingelaufen, teilte die Wirtschaftsbehörde mit. Dem Schiffsnavigationsdienst Vesselfinder.com zufolge hatte das Schiff der französischen Reederei CMA CGM dabei einen Tiefgang von 13,40 Meter. Die "Jacques Saadé" gehört zur Megamax-Klasse und kann bis zu 23 000 Standardcontainer (TEU) laden.

Zuvor hatten die nautischen Dienststellen Hamburgs und des Bundes offiziell den Fluss nach rund einem Jahr und neun Monaten Baggerarbeiten für Schiffe mit größerem Tiefgang freigegeben. Zunächst können jetzt Großcontainerschiffe je nach Schiffstyp und Gezeitenstand mit 30 bis 90 Zentimeter mehr Tiefgang auf der Elbe verkehren, wie die Wirtschaftsbehörde mitteilte. Nach der endgültigen Freigabe sollen voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte etwa die doppelten Werte möglich sein.

Der rund 130 Kilometer lange Abschnitt der Elbe zwischen Hamburg und der Nordsee zählt zu den wichtigsten Wasserstraßen Deutschlands. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der Fluss dort sechsmal den Anforderungen der Schifffahrt angepasst, zuletzt 1999. Diesmal wurde der Fluss so ausgebaut, dass auf ihm Schiffe mit einem Tiefgang von 13,50 Meter unabhängig von Ebbe und Flut fahren können. Tideabhängig soll die Elbe für Schiffe mit einem Tiefgang von maximal 14,50 Metern passierbar sein. Daneben wurde die Elbe an einigen Stellen auch verbreitert, so dass auch sehr breite Seeschiffe aneinander vorbeifahren können. Die Kosten für die Elbvertiefung werden auf rund 800 Millionen Euro geschätzt.

Newsletter von der Chefredaktion

Melden Sie sich jetzt zum kostenlosen täglichen Newsletter der Chefredaktion an

E-Mail*

Mit meiner Anmeldung zum Newsletter stimme ich der [Werbvereinbarung](#) zu.

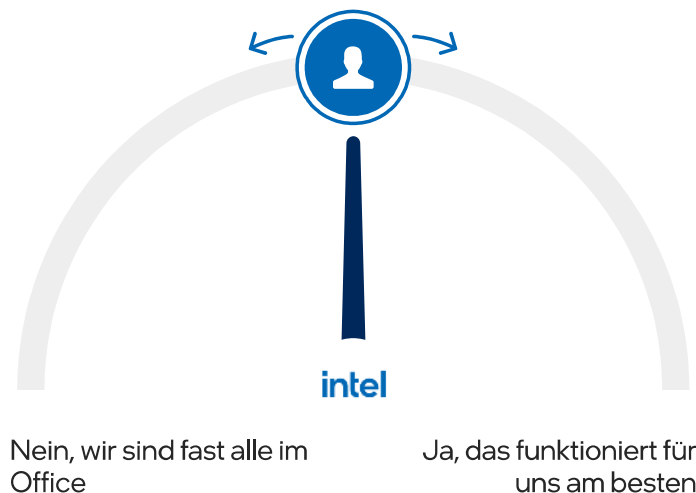
Jetzt anmelden

Mit * markierte Felder sind Pflichtfelder. Eine Abmeldung ist jederzeit über einen Link im Newsletter möglich.

Wirtschaftssenator Michael Westhagemann sprach von einem guten Tag für den Hafen, die Wirtschaft und die Umwelt, "da durch den Fahrrinnenausbau das Seeschiff als umweltverträgliches und klimaschonendes Verkehrsmittel eine deutliche Stärkung erfahren hat". Der Chef der Hafenverwaltung Hamburg Port Authority (HPA), Jens Meier, sagte: "Wir haben jetzt die besten Voraussetzungen, die größten Containerschiffe der Welt zu empfangen."

LIVE ABSTIMMUNG  29.053 MAL ABGESTIMMT

Arbeitet Ihr Team inzwischen mehr von Zuhause als im Büro?



ANZEIGE



Der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Hans-Heinrich Witte, verwies auf eine konstruktive Zusammenarbeit von Bund und Hamburg bei der Elbvertiefung. Der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg, Gunther Bonz, begrüßte die Freigabe, forderte aber auch, "die noch verbleibenden Arbeiten zügig auszuführen und das Projekt so schnell als möglich fertigzustellen".

Die im Bündnis "Lebendige Tideelbe" zusammengeschlossenen Umweltverbände BUND, Nabu und WWF kritisierten dagegen die Freigabe scharf: "Es ist skandalös, dass das Flussökosystem der Elbe massiv und dauerhaft geschädigt wird, und dies ohne absehbaren wirtschaftlichen Nutzen." Denn von dem zu Beginn der Elbvertiefungsplanung erwarteten Umschlag von jährlich 25 Millionen TEU im Hamburger Hafen sei nicht mehr viel übrig. So seien dort im vergangenen Jahr nur 8,5 Millionen Container über die Kaikanten gegangen - Tendenz geringfügig steigend.

Die schon jetzt bei jährlich 150 Millionen Euro liegenden Kosten für das Freihalten der Fahrrinne und des Hafens stiegen dagegen sehr wohl weiter an. Die Umweltverbände gehen davon aus, dass wegen der nun deutlich erhöhten, stromauf transportierten Sedimentmenge die planfestgestellten Fahrwassertiefen im Hamburger Hafen dauerhaft nicht aufrechterhalten werden können. BUND, Nabu und WWF sprachen von einer katastrophalen Bilanz für ein unverantwortliches Großprojekt.

© dpa-infocom, dpa:210503-99-448283/4

Mehr Artikel aus dieser Rubrik gibt's hier: [Hamburg](#)

LINKS ZUM ARTIKEL

UPDATE Tjaden's Biomarkt mit Waffe überfallen – Zeugen gesucht

Schleswig-Holsteins Importe steigen stärker als Exporte

HVV-Kunden fahren gratis – aber diese Strecken sind gesperrt