

Notfahrpläne für große Schiffe

Bundestagsabgeordneter Wenzel: „Das Projekt Elbvertiefung ist gescheitert“

KREIS CUXHAVEN. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat eingeräumt, dass die vorgesehene Flusstiefe auf der Elbe nicht gewährleistet werden kann, sich die Schlickprobleme verschärft haben und die gebaggerten Böschungen unter Wasser immer wieder einbrechen. In der Folge ist der Schiffsverkehr für große Schiffe auf der Elbe nur eingeschränkt möglich; es wurden Notfahrpläne erstellt.

Niedersachsens Umweltminister Olaf Lies (SPD): „Unsere Bedenken und Sorgen, die wir bei der Elbvertiefung immer hatten, bestätigen sich jetzt“, so Lies. Fest stehe, dass das Schlickproblem nicht zu Lasten von Umwelt und Natur in Niedersachsen gelöst werden dürfe. „Scharhörn darf nicht zur Schlickgrube für den Hafen in Hamburg werden.“ Lies mahnte erneut eine nationale Hafenkooperation an.

Der Grünen-Bundestagsabgeordnete Stefan Wenzel aus Cuxhaven spricht von einem „Offenbarungseid bei der Elbvertiefung“.

„Was Experten, Verbände und Initiativen seit Jahren vorhergesagt haben, ist eingetroffen: Das Projekt Elbvertiefung ist gescheitert.“ Wenzel fordert eine Ursachenanalyse und die Überprüfung des Verfahrens der Planfeststellung. „Entweder ist von den zuständigen Stellen bei der Vorbereitung der Genehmigung der Elbvertiefung mit falschen Daten und Annahmen gearbeitet worden oder es wurden im Interesse der Durchsetzung der Hamburger Hafenpläne Planungsunterlagen geschönt.“ Wenzel: „Die einseitige Durchsetzung von Hamburger Hafeninteressen verschärft die Lage in den Nachbarbundesländern beim Küstenschutz, in der Fischerei, in den kleineren Häfen, bei Fährverbindungen und im Tourismus; insbesondere in den kleineren Städten und Gemeinden an der Niederelbe.“

Zwischen Januar und September hätten lediglich 35 Schiffe einlaufend und 135 Schiffe auslaufend die neuen Tiefgänge ausgenutzt, verweist Walter Radema-

cher vom Regionalen Bündnis gegen Elbvertiefung auf die Statistik. Die Frachter hätten 25.000 Standardcontainer (TEU) mehr nach Hamburg gebracht, 125.000 TEU mehr den Hafen verlassen. Zum Vergleich: Im Jahr 2021 lag der Containerumschlag - gemessen in TEU (20-Fuß-Standardcontainer) - im Hamburger Hafen nach offiziellen Angaben bei rund 8,7 Millionen TEU.

Ökonomisch sinnlos

Der Tiefgang der Schiffe soll schon vor der Freigabe der Elbvertiefung zugenommen haben. Vermutlich waren mehr (Leer-) Container auf den Schiffen über 8000 TEU im Umlauf. Rademacher rechnet in diesem Jahr mit 750 größeren Schiffen, 2019 liefen noch 935 den Hafen an. Die neue Tiefgangsstatistik beweise, dass die Vertiefung ökonomisch keinen Sinn mache, sagt Rademacher. Diese habe 800 Millionen Euro gekostet. Hinzu kommen 200 Millionen Euro an laufenden Unterhaltungskosten. (bv/red)