

Tiefgang bleibt eingeschränkt

Nabu Cuxhaven warnt vor endlosem Milliardengrab in der Unterelbe

Kreis Cuxhaven. Trotz Dauerbaggers verstopft die Fahrrinne der Elbe immer weiter. Deshalb werden die Einschränkungen für Mega-Schiffe zwischen Elbmündung und Hamburger Hafen verlängert. Umweltverbände fordern ein radikales Umdenken.

Für den Schifffahrtsexperten des Naturschutzbundes (Nabu) Klaus Schroh ist die Bekanntmachung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Elbe-Nordsee ein erneuter Offenbarungseid. Es hat am 15. November die Tiefgangsbeschränkungen des vergangenen Jahres für Mega-Schiffe verlängert. Der Bund begründete die Restriktion mit „verstärkten Sedimenteinträgen“ in der Elbe - in der Fahrrinne und im Fahrwasser sowie insbesondere im Böschungsbereich.

Die verstärkte Verschlickung sei nicht nur eine Folge der „mehrjährigen Anpassungsreaktionen des Gewässerbettes nach dem Fahrriennausbau“, sondern auch eine Folge mehrerer Sturmfluten und des andauernenden, zu niedrigen Abflusses aus dem Oberlauf der Elbe. Das verstärke die Sedimentationen in der Tideelbe. Für eine Übergangszeit stehen der Schifffahrt zwischen der Elbmündung und Hamburg „vorübergehend geringere nutzbare nautische Tiefen



Weil der Bund den eigenen Saugbagger „Osteriff“ nicht nutzen kann, verdienen Unternehmen wie Van Oord mit dem Schlickbaggern viel Geld - aus der Steuerzahlerkasse. Foto: Vasel

zur Verfügung“, führt Frank Richters von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) in der Bekanntmachung für Seefahrer aus.

Trotz alledem stellen laut Bund die Einschränkungen die Elbvertiefung nicht infrage. Diese stelle sicher, „dass der verkehrswirtschaftliche Nutzen der Fahrriennaupassung so effektiv wie möglich zur Verfügung steht“. Der Vorteil der Fahrriennaupassung bleibe laut WSV „auf einem eingeschränkten Niveau“ durch die um 20 bis 90 Zentimeter erhöhten Tiefgänge

erhalten.

Der Bund hatte bereits 2022 angekündigt, verstärkt zu baggern. Doch die Tieferlegung um 1,50 Meter scheiterte, die steile Fahrriennaupassung ist nicht stabil. Ohne Dauerbaggern droht die Verstopfung. Das kostet den Steuerzahler rund 200 Millionen Euro im Jahr - Tendenz steigend. Fahrverbote und -beschränkungen sollen zur Sicherheit auf der vielbefahrenen Wasserstraße beitragen.

Eigentlich wollten Bund und Hamburg mit der Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinne die Erreichbarkeit des Hamburger

Hafens für Containerschiffe mit einem Tiefgang von 13,50 Metern tideunabhängig und mit 14,50 Metern tideabhängig ab Sommer 2022 möglich machen. Doch bereits bei der Freigabe gab es viele Untiefen. Frachter mussten Slalom fahren. „Es ist fraglich, ob die beabsichtigte neunte Vertiefung jemals nachhaltig erreicht werden kann“, sagt Schroh. Die Zeche zahle der Steuerzahler.

Die Kosten der Elbvertiefung sind von 800 Millionen auf 1,4 Milliarden Euro, die Baggermengen von 23 Millionen auf 40 Millionen Kubikmeter jährlich gestiegen, rechnet der Ex-Leiter der Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Ölunfällen vor. Es sei unverantwortlich, dass Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) und Hamburgs Wirtschaftsministerin Dr. Melanie Leonhard (SPD) die Elbe weiter zum „endlosen Milliardengrab“ machen wollen - verbunden mit der dauerhaften Schädigung des Ökosystems der Elbe und der Nordsee. Schließlich sinke auch der Containerumschlag stetig. Prognostiziert waren im Ausbauantrag für 2023 rund 25 Millionen Standardcontainer (TEU), heute sind es acht Millionen. Die Vertiefung gehöre auf den Prüfstand. (bv)