

## Öffentliche Mitteilung: Fakten zur Elbvertiefung

### Korrektur der fortwährenden Irreführung durch Träger des Vorhabens

Anlässlich des aktuellen Anlaufens der "CMA CGM Christophe Colomb" in den Hamburger Hafen ist ein Streit zwischen Kritikern und Befürwortern der gepl. Elbvertiefung entstanden, wo Planer der Hamburg Port Authority (HPA) und Kieler Planfeststellungsbehörde WSD Nord erneut maßgebliche Fakten verschweigen:

(Bezug: Hamburger Abendblatt v: 13.07.2010: „Streit um Containerschiff“):

**Fakt 1 ist**, dass nicht nur die Kapazität von 13 440 TEU (Standardcontainer) dieses bisher größten Hamburg anlaufenden Containerschiffs die Dimension des der geplanten Elbvertiefung zugrunde liegenden Bemessungsschiffes deutlich übersteigt, sondern auch dessen **Konstruktionstiefgang von 15,50 m, Länge von 365,50 m und Breite von 51,2 m**. - Die geplante Elbvertiefung wurde dagegen „nur“ für ein **Bemessungsschiff** mit 14,50 m Konstruktionstiefgang, 350 m Länge und 46 m Breite konzipiert, das heißt: Alle zur Genehmigung des Projekts notwendigen Untersuchungen wurden auf diese Schiffsabmessungen ausgerichtet und auf keine größeren.

**Fakt 2 ist**, dass das **Bemessungsschiff** den Konstruktionstiefgang – wie von den Planern neuerdings zugegeben - in der Realität **um 0,5 bis 1,5 m unterschreitet** und somit „nur“ **einen Maximaltiefgang von 14,00 m erreicht**. Die Notwendigkeit größerer Tiefgänge begründen die Planer seitdem mit den besonders großen Containerschiffen, die aufgrund höherer Konstruktionstiefgänge im Einzelfall in der Realität auch Tiefgänge bis 14,50 erreicht.

**Fakt 3 ist**, dass für besonders großen Containerschiffe wie der von der öffentlichen Hand mit über 600 Millionen € finanzierte Bau des **Jade-Weser Port in Wilhelmshaven** einvernehmlich politisch beschlossen und Ende nächsten Jahres fertig gestellt sein sollte.

Laut Hamburger Abendblatt zeigt der **Planungsträger** „wenig Verständnis“ für die geäußerte Befürchtung zur Zukunft des Jade-Weser Ports , *"Der Port in Wilhelmshaven soll nach wie vor der Tiefwasserhafen für Schiffe mit mehr als 14,50 Meter Tiefgang werden."* - Angesichts der Realität eine geradezu sarkastische Bemerkung des Hauptkonkurrenten:

**Fakt 4 ist**, dass bekanntlich auch die „**very large Containerships**“ **aufgrund ihrer Längen- und Breitenzunahme** sowie der üblicherweise auf dem Rückweg nach Asien zahlreich mitgeführten **Leercontainer** selbst im seltenen Fall einer Vollauslastung kaum höhere Tiefgänge erreichen. Damit würde der Jade-Weser Port bei Realisierung der geplanten Elbvertiefung für 14,50 m tiefgehende Schiffe und mit ihm die strukturschwache Region Wilhelmshaven und das Land Niedersachsen lange Zeit das Nachsehen haben.

WSD-Sprecher Matthias Visser laut Abendblatt: *"Bei der Elbvertiefung geht es um den Tiefgang der Schiffe, nicht so sehr um die Zahl der TEU. Denn es geht nicht darum, wie viel ein Schiff theoretisch laden kann, sondern darum, mit wie viel Ladung es tatsächlich die Elbe herunter kommt"*. - Das ist richtig und sollte mit den Fakten Maßstab im Genehmigungsverfahren sein:

**Fakt 4 ist**, dass in Hamburg im Durchschnitt jeweils „nur“ 2.000 – 2.500 TEU gelöscht oder geladen werden und in wenigen Einzelfällen bis maximal 6.000 TEU, so dass eine derartige Schiffsgröße oder eine Teilbeladung der großen Containerschiffe für die Hamburger Ladungsmengen ausreichend und eine weitere Elbvertiefung überflüssig wäre.

**Fakt 5 ist**, dass die Forderung einer weiteren Elbevertiefung für größere Schiffe mit größeren Ladungsmengen vorwiegend daraus resultiert, dass Reeder ihre Ladung auf dem Weg nach Hamburg bereits vorher - z. B. in Rotterdam - aufladen wollen, um diesen Hafenstop auf dem anschließenden Rückweg nach Ostasien einsparen zu können. Die geforderte höhere Beladungsmöglichkeit großer Containerschiffe sind somit vorwiegend Transitcontainer ohne erkennbaren Nutzen für den Hamburger Hafen.

**Fakt 6 ist** die Tatsache, dass auch die geplante Elbevertiefung, die vorwiegend den Reedern und bedingt durch leichte Ladungsgewinne auch der Hamburger Hafenwirtschaft nutzt **auf Kosten des Steuerzahlers mit ca. 400 Mio. €** finanziert werden soll.

**Fakt 7 ist**, dass die von Hamburg beantragte weitere Elbevertiefung angesichts

- der damit verbundenen voraussichtlich gravierenden Beeinträchtigungen der Umwelt,
- der weiteren negativen Erhöhung des Tidenhubs (trotz „Dämpfungsmaßnahmen“),
- der erhöhten Wasserstände und Strömungsgeschwindigkeiten,
- der dadurch erhöhten Risiken für Hochwasserschutz/Deichsicherheit,
- vieler weiterer Nachteile für die betroffene Bevölkerung an der Unterelbe wie z. B. durch zunehmende Verschlickung von Häfen und Nebengewässern, weiteren Uferverbau mit Lebensraumverlust, Nachteile für Obstbau und Landwirtschaft v. V. m.
- der befürchteten erheblichen Beeinträchtigungen europäischer Schutzgebiete,
- der von den verantwortlichen Planern bisher weder qualitativ noch quantitativ ausreichend nachgewiesenen Ausgleichsmaßnahmen,
- der zu befürchtenden weiteren Verschlechterung der hydrologischen Verhältnisse der Tidelbe wie des gravierenden Sauerstoffmangels in der warmen Jahreszeit,
- der Negativfolgen für die letzten Berufsfischer und zahlreichen Sportfischer,
- des bald fertigen Jade-Weser Ports,
- vorhandener Alternativen wie einer tiefgangsbezogenen Kooperation deutscher Seehäfen, einer möglichen und nautisch ausreichenden Geschwindigkeitsbegrenzung für große Schiffe auf der Tidelbe auf 9 - 12 Knoten, einer deutlich reduzierbaren Ausbautiefe,
- der weiterhin einseitigen Bevorzugung der Häfen von Hamburg und Bremerhaven gegenüber anderen deutschen Seehäfen,

**mit dem nationalen öffentlichen Interesse unvereinbar und insofern aufzugeben ist.**

**Unter Berücksichtigung vorgenannter Fakten stellen die behördlichen Darstellungen gemäß jüngster Berichterstattung im Hamburger Abendblatt v. 13.07.2010 eine Irreführung der Öffentlichkeit dar.**

Die planungsrechtlich wesentlichen Darstellungen der Planungsträger wurden von Kritikern bis Ende der Einwendungsfrist am 14.07.2010 **widerlegt** und sollten endlich sachgemäß öffentlich diskutiert werden.

### **Für das Regionale Bündnis gegen Elbvertiefung**

Walter Rademacher, (verantwortlich i.S.d.P.)

Dr. Walter Feldt (Umwelt Media Consult, beratend)