



# Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

Nernstweg 22 • 22765 HAMBURG • Tel.: 040/39 30 01  
eMail: foerderkreis@rettet-die-elbe.de • <http://www.rettet-die-elbe.de>

---

Projektbüro Fahrrinnenanpassung  
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg  
Herrn Jörg Osterwald  
Moorweidenstraße 14  
20148 Hamburg

Hamburg, den 22.08.2008

Ihr Schreiben vom 18.08.2008  
Aktenzeichen 231.2-PB-Elbe-D-123/08

Fahrrinnenanpassung Außen- und Unterelbe: Hintergrundinformation „Tiefgangsausnutzung“

Sehr geehrter Herr Osterwald,

es liegt in der Natur der Sache, dass der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV in der Bewertung der geplanten Elbvertiefung zu einer anderen Bewertung als das Projektbüro Fahrrinnenanpassung kommt.

Bevor wir zu Ihren teilweise unsachlichen und unwahren Behauptungen Stellung beziehen, bittet wir Sie uns die Adressaten, an die ihr Schreiben gesandt wurde zu überlassen, um diesem Kreis unsere Stellungnahme zu übersenden.

1. Hintergrundinformation tatsächliche Tiefgänge und geplante Elbvertiefung  
Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV hat seit 1997 die Statistiken über die tatsächlichen Tiefgänge aller Containerschiffe ausgewertet und festgestellt, dass diese nur teilbeladen den Hamburger Hafen anlaufen und den jetzigen möglichen Tiefgang auf der Elbe nicht ausnutzen.

In 2007 haben 6.501 Containerschiffe den Hamburger Hafen angelaufen und da diese den Hafen auch wieder verlassen haben, gab es insgesamt 13.002 Schiffsbewegungen auf der Unterelbe. Lediglich 591 (4,55%) Schiffsbewegungen von 13.002 auf der Unterelbe hatten 2007 einen größeren tatsächlichen Tiefgang von 12,80 Meter und konnten die Unterelbe nur tideabhängig befahren, 12.411 (95,45%) hatten einen tatsächlichen Tiefgang von weniger als 12,80 Meter und konnten zu jeder Zeit den Hafen anlaufen und verlassen.

Die Anzahl der in der Regel gelöschten und geladenen Container betrug bei den großen Containerschiffen zwischen ca. 2.500 bis 4.000 TEU und könnten ohne weitere Elbvertiefung von und nach Hamburg mit kleineren Containerschiffen transportiert werden.

Mit der geplanten Elbvertiefung sollen Containerschiffe mit max. Konstruktionstiefgängen von 14,50 Meter (in Salzwasser) den Hamburger Hafen voll abgeladen tideabhängig bedienen können. 587 dieser Super-Post-Panmax Schiffe mit mehr als 14,50 Meter Konstruktionstiefgang und einer Transportkapazität von ca. 7.000 bis 10.000 TEU haben den Hamburger Hafen in 2007 ohne Probleme angelaufen.

Obwohl der Containerumschlag seit der letzten Elbvertiefung (1999) von ca.3,7 auf ca. 10 Mio. TEU in 2007 gewachsen ist und die Anzahl der Großcontainerschiffe mit einem Konstruktionstiefgang über 14,50 Meter (Salzwasser) zugenommen hat, befürchten die Planer - ohne Elbvertiefung - einen Umschlagsverlust von ca. 2 Mio. TEU und die Vernichtung von ca. 17.700 hafenabhängigen Arbeitsplätzen bis 2015. (Planfeststellungsunterlage B.1)

Die Rechnung: ohne Elbvertiefung gleich Arbeitsplatzabbau und mit Elbvertiefung gleich neue Arbeitsplätze geht nicht auf. Seit der letzten Elbvertiefung (1999) hat der Containerumschlag um ca. 6 Mio. TEU zugenommen, nach der Prognose der Planer müssten demnach ca. 50.000 neue Arbeitsplätze entstanden sein, was aber nicht der Fall ist.

Mehr Containerumschlag bedeutet nicht zwingend mehr Arbeitsplätze, denn ca. 50% aller umgeschlagener Container werden von Schiff zu Schiff (Transshipment) umgeschlagen. Das Umladen von Überseeschiff auf Feeder ist aber die Art des Hafenumschlags, die am wenigsten Arbeitsplätze und Wertschöpfung schafft. Nur wenige Minuten hochrationalisierte Arbeit werden hineingesteckt.

Die geplante Elbvertiefung entbehrt jeglicher ökonomischer Grundlage und muss aus ökologischen Gründen unterbleiben.

Die vollständigen Auswertungen können unter <http://www.rettet-die-elbe.de/> eingesehen werden.

2. Stellungnahme zum Schreiben vom 18.08.2008

Ihre Aussage (Schreiben vom 18.08.2008, zweiter Absatz):

*“Nach diesen Auswertungen kommt der Verein „Rettet die Elbe e.V.“ zu dem Schluss, dass die geringe volkswirtschaftliche Bedeutung der großen Containerschiffe mit dem augenscheinlich geringen Anteil tideabhängiger Fahrten (Tiefgang > 12,50 m Salzwasser) an den Schiffsbewegungen insgesamt belegbar wäre.“*

ist unwahr.

Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV hat dies nicht behauptet, sondern kommt zu dem Schluss, dass die geplante Elbvertiefung jeglicher ökonomischer Grundlage entbehrt und auch aus ökologischen Gründen unterbleiben muss.

In unserer Einwendung zur geplanten Elbvertiefung haben wir kritisiert, dass keine volkswirtschaftliche (gesamtwirtschaftliche) Untersuchung unter Einbeziehung aller geplanten Maßnahmen der norddeutschen Häfen vorhanden ist. (Einwendung Rettet die Elbe, 04.05.2007, S. 16)

Ihre Aussage (Schreiben vom 18.08.2008, dritter Absatz):

*“Diese Argumentation ist wenig sachgerecht und als Diskussionsgrundlage untauglich. Mit demselben Recht könnte man die volkswirtschaftliche Bedeutung großer LKW bestreiten, da ihr Anteil an den Verkehrsbewegungen auf der Straße (inkl. Radfahrer und Skater) ja gering sei“.*

Hier verlassen Sie bereits jetzt schon die von ihnen im letzten Absatz eingeforderte politische und sachliche Debatte und suggerieren dem Leser, »Rettet die Elbe« würde Äpfel mit Birnen vergleichen. Tatsächlich haben wir in unseren Auswertungen die Anzahl aller Containerschiffe die Hamburg angelaufen und wieder verlassen haben und ob diese Schiffe tideabhängig (Tiefgang  $\geq 12,80$  Meter) oder tideunabhängig (Tiefgang  $< 12,80$  Meter) die Elbe befahren haben aufgeführt.

Das Projektbüro Fahrrinnenanpassung betrachtet hingegen nur Containerschiffe mit Konstruktionstiefgängen von  $> 12,50$  Meter in Salzwasser.

Ihre Aussage (Schreiben vom 18.08.2008, vierter Absatz):

*“Die volkswirtschaftliche Bedeutung der großen Containerschiffe lässt sich nur über ihren Anteil am Hamburger Umschlag erschließen. Und dabei sind nicht allein die tideabhängigen Fahrten zu betrachten, sondern auch die tideunabhängigen. Denn viele Reedereien nehmen eine unwirtschaftliche Unterauslastung ihrer großen Schiffe bewusst in Kauf, um noch tideunabhängig fahren zu können“.*

»Rettet die Elbe« hat nicht allein die tideabhängigen Fahrten betrachtet, sondern auch die tideunabhängigen.

Welche volkswirtschaftliche Bedeutung die großen Containerschiffe haben, wird vom Projektbüro Fahrrinnenanpassung nicht begründet!

### 3. Stellungnahme zur Anlage vom August 2008

*“Die großen Containerschiffe sind schon da ...“* (Seite 1 der Anlage)

Die Grafik 1 (Anzahl Schiffsbewegungen) ist wegen der groben Skalierung nicht unbedingt vergleichbar, aber offensichtlich identisch mit den von »Rettet die Elbe« veröffentlichten Zahlen.

*“... dass sie eine tideabhängige Fahrt ggf. mit Wartezeiten in Kauf nehmen mussten.“* (Seite 1 der Anlage)

Wie auch bei der letzten Elbvertiefung, werden über Wartezeiten und deren Auswirkungen keinerlei belastbare Daten aufgeführt, die beweisen könnten, in welchem Umfang Wartezeiten von den Reedern in Kauf genommen werden und wie viel Ladung verloren gehen könnte. Die Aussagen sind spekulativ und entbehren jeglicher Grundlage.

*“Die Zahlen belegen, dass die Bedeutung der großen Containerschiffe in der Hamburg-Fahrt wächst, dass innerhalb dieser Schiffsgruppe Schiffe aus der Größenklasse des Bemessungsschiffes bereits dominieren und dass zunehmend tideabhängig gefahren wird.“* (Seite 2 der Anlage)

Wenn zunehmend die großen Containerschiffe tideabhängig fahren, unterstützt dies unsere Auffassung, dass die geplante Elbvertiefung nicht notwendig ist.

»Rettet die Elbe« hat auf seiner Internetseite veröffentlicht, das sich die Anzahl der Containerschiffe mit einem Konstruktionstiefgang über 14,50 Meter (Salzwasser) vergrößert hat.

*“... aber sie fahren zumeist nicht vollbeladen. Der Grund liegt nicht in einem Mangel an Ladung“ (Seite 2 und 3 der Anlage)*

Den ersten Halbsatz können wir nur bestätigen, unsere Auswertungen zeigen dies deutlich und können unter <http://www.rettet-die-elbe.de/> eingesehen werden. Der *Mangel an Ladung* ist keine Begründung von »Rettet die Elbe«, sondern eine Erfindung vom Projektbüro Fahrrinnenanpassung.

Unser Argument lautet: bevor die Containerschiffe von Asien kommend Hamburg erreichen, laufen sie in der Regel in Europa mehrere Häfen an und kommen daher nur teilbeladen nach Hamburg.

*“Tatsächliche Tiefgänge der großen Containerschiffe im Hamburger Hafen 2007“*  
und:

*“Denn in den meisten Fällen stellt sich die tideunabhängige Fahrt bis 12,50 m Tiefgang als wirtschaftlicher dar gegenüber der tideabhängigen Fahrt (12,50 m bis 13,50 m Tiefgang) mit zeitlichen Beschränkungen.“ (Seite 3 der Anlage)*

Die angegebenen Tiefgänge vom Projektbüro Fahrrinnenanpassung beziehen sich auf Salzwasser, in Hamburg betragen die Tiefgänge deshalb 12,80 m bzw. 13,80 m. Die Grafik 3 ist insofern mit den Daten von »Rettet die Elbe« nicht vergleichbar, weil wir die Anzahl Containerschiffe und deren tatsächlichen Tiefgänge nicht nach Metern in Salzwasser auflisten, sondern in Frischwasser, wie es nun mal in Hamburg vorhanden ist.

Die Reedereien planen ihre Fahrtrouten nach Wirtschaftlichkeit, das heißt zum Beispiel: in welchen Häfen wird gelöscht und geladen, welche Zeit- und Tiefgangsrestriktionen sind zu beachten, wo und wann kann gebunkert werden usw.. Da sich der Containerumschlag im Hamburger Hafen, ohne erneute Elbvertiefung, seit der letzten Elbvertiefung mehr als verdoppelt hat, zeigt, das es sich für die Reedereien unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten lohnt, den Hamburger Hafen auch tideunabhängig anzulaufen.

Zu den weiteren Punkten auf Seite 4 und 5 beziehen wir keine Stellung, da diese undifferenziert sind und keine überprüfbare oder belastbare Daten enthalten.

Wir gehen davon aus, das alle strittigen Punkte in einer sachlichen Debatte während der Erörterungstermine zur geplanten Elbvertiefung, sollten diese jemals stattfinden, geklärt werden können.

Mit freundlichen Grüßen,

Herbert Nix