

# IST DER LEBENSRAUM ELBE NOCH ZU RETTEN?

Alternativen zur 9. Elbvertiefung  
Kooperation deutscher Nordrangehäfen

Olaf Specht

---

## **JA, die Elbe ist noch zu retten**

- **Dafür ist Stopp exzessiver Baggeraktivitäten bis zur Wiederherstellung des vorigen Zustands **notwendig****

Mit Wahrung bereits erreichter Verbesserungen von Küstenschutz und Ausweichstrecken

**1. Die 9. EV verfehlt deutlich ihre Ziele – Sie ist unnötig!**

**2. Bedarfsanalyse von Anfang an **geschönt** und **grundfalsch****

---

**3. Kooperation** deutscher Nordrangehäfen ist **notwendig** und für Hamburg am vorteilhaftesten. (Prof. Ordemann, ILM)

- Unter Fachleuten **lange bekannte Erkenntnisse**, Titel: „**SOS für die Tideelbe – Kursänderung jetzt!**“ mit Fakten und Quellen bei **[www.hamburg-fuer-die-elbe.de](http://www.hamburg-fuer-die-elbe.de)** im Januar eingestellt. (Specht, Schuldt u.a.)

---

## Zu 1.: EV verfehlt deutlich ihre Ziele

- Studie „Zukunft des Hamburger Hafens“ (Prof. Vöpel, HWWI): **Neues Hafenmodell** entwickeln und mit neuer **nachhaltiger** und **innovativer Industrieentwicklungsstrategie** verknüpfen
- Wirklichkeit und genannte Studien belegen: **9. EV kann** gegen Ausbau + Lagevorteile der Häfen Göteborg, Danzig, Rotterdam, Triest und Piräus **nichts Wesentliches bewirken**. Denn diese schwächen Hamburgs Stärken deutlich!!

**Schon 2011** veranschaulichten  
Nix und Dr. Baumgardt von „Rettet die Elbe e.V.“  
mit folgenden Bildern die  
**Gefährdung von Hamburgs Stärken**

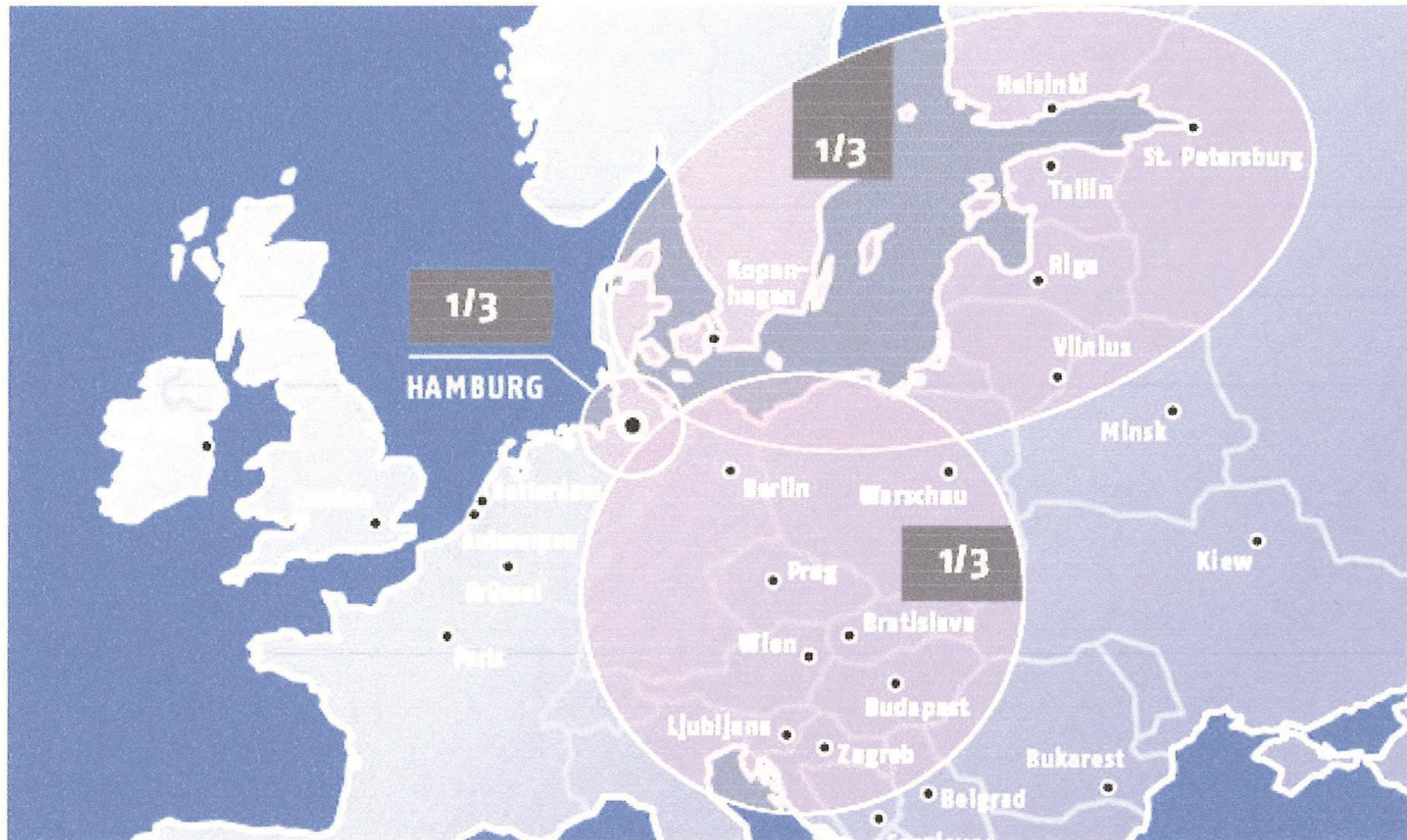
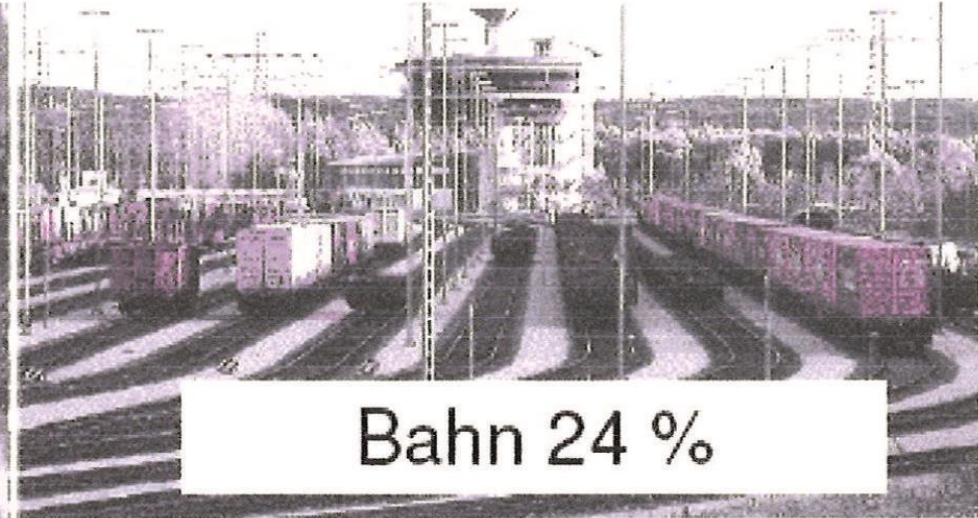


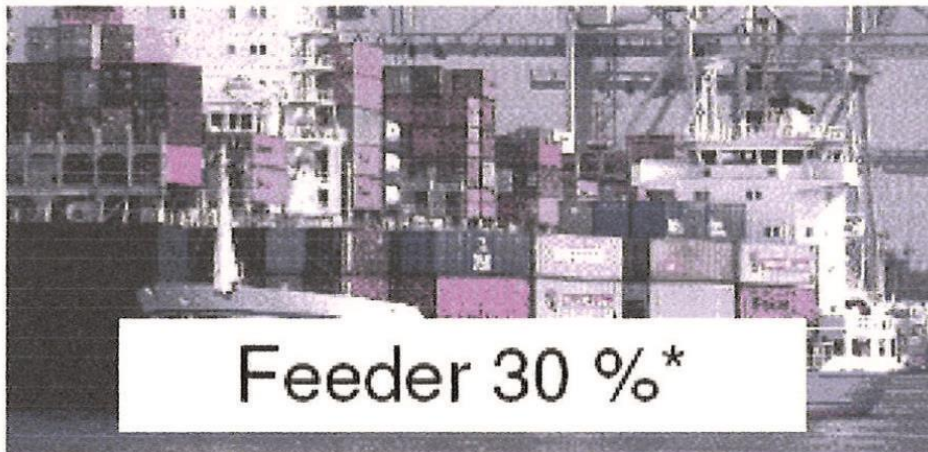
**Abbildung 8 : Ziel- und Quellregionen der Hamburger Hinterlandverkehre (INITIATIVE „ZUKUNFT ELBE“ / UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG März 2006: 8)**



LKW 45 %\*



Bahn 24 %



Feeder 30 %\*



Binnenschiff 1 %

\*) ohne Doppelzählung bei Feederschiffen; Gesamtumschlag = 9.89 Mio. TEU; geschätzte Werte für LKW und Feeder (Quelle: HHM e.V.)

**Abbildung 9: Modal-Split im Hamburger Container-Hinterlandverkehr 2007**  
(7,6 Mio. TEU =100%) ([www.hk24.de](http://www.hk24.de), Einsicht 15.12.2008)

---

## Zu 2.: Bedarfsanalyse der 9. EV von Anfang an grundfalsch

- Risiken und wichtige Alternativen (best and worst case) wurden Sorgfaltspflichten verletzend außer Acht gelassen
- Erwartete Einnahmen utopisch und ohne Begründung
- Laufende **Unterhaltungskosten nicht berücksichtigt**
- **Methodisch** amtlich, aber **mangelhaft**

## Zu 3.: Kooperation deutscher Nordrangehäfen ist notwendig

---

- Großcontainerschiffe (ULCV) brauchen im Hafen Hamburg das Stauhochwasser (→ Stromstillstand) zum Wenden.
- Hamburg **auch nach 9. EV** für **voll** abgeladene Großcontainerschiffe **unerreichbar**.
- Verladung/Warenempfang über Hamburg bis zu sechs Tage länger als über Rotterdam
- JWP u. Direktverkehre in Ostsee : 1-2 Tage Zeitvorteil gegenüber Feederverkehr über Hamburg.

---

„... Strukturwandel historischen Ausmaßes ..“ (Prof. Vöpel HWWI)

- 9. EV verschärft Gefahren steigender Meeresspiegel, verstärkt Tidal Pumping, bereits jetzt 150 Mio. Baggerkosten p.a.
- „Weiter so“ ergibt in 20 Jahren Baggerkosten von 3 Mrd. €, → fehlen dann für Küstenschutz, Innovation etc.
- HAPAG-LLOYD ordert mehrere Schiffe, zu groß für CTA
- Fazit: Fokus auf Steigerung des sog. „Loko-Anteils“ und Minderung von Wettbewerbsnachteilen durch Kooperation

---

**Aktuell zauderndes Umdenken** wird der Lage nicht gerecht.  
Stattdessen:

- Prof. Vöpels Empfehlungen Loko-Anteil forcieren !
- Prof. Ordemanns Analyse-Schritte; Ziel: gemeinsame Tochtergesellschaft von HHLA +Eurogate, damit
- JWP ergänzend zu Hamburg (oder Bremerhaven) einkommend als erster und ausgehend als letzter europäischer Hafen attraktiv wird.
- Service, Zeit und Kosten für Ablader optimierungsbedürftig

- 
- Dafür zeitnahe Bildung einer **Kommission zur Entwicklung zukunftsfähiger Strategie für deutsche Nordrangehäfen** auf der Basis der HWWI + ILM Studien (!) mit kompetenter Vertretung und Mitarbeit aller stark Betroffenen und ausgewiesenen Experten + Expertinnen unter Vorsitz der für die Tideelbe zuständigen Regierungen

---

Dat Buddeln helpt nix. Hamborg  
mut nu mit de Nabern  
tosomen gon, un dat gau!