FUEL POWER ENERGY e.V.

Pressemitteilung

26. August 2016

Große Pötte, große Pläne, große Probleme

"Die großen Schiffe sind Gift für Hamburg." Das kommt nicht von einem, der stänkern will, das sagte Ulrich Malchow, Professor für Maritime Ökonomie an der Hochschule Bremen, zitiert Mitte August 2016 in der "Süddeutschen Zeitung". Malchow in einem etwas verqueren Bild weiter: "Was da für Klimmzüge gemacht werden müssen, um die Schiffe rein- und rauszukriegen - wie mit dem Schuhanzieher."

Möglicherweise bedarf es in überschaubarer Zeit des Schuhlöffels nicht mehr. Es tut sich viel. Von primärer Wichtigkeit dabei: das nach über einem Jahrzehnt Streit Ende Dezember anstehende Urteil des Bundesverwaltungsgerichts über die Vertiefung der Elbe ab Cuxhaven. Auch die Grünen wollen sich dem Spruch der Richter fügen, wenn sie die Ausbaggerung denn zulassen.

Unabhängig von eventuellen negativen ökologischen Folgen einer Elbvertiefung steht die Alternative JadeWeserPort in Wilhelmshaven dagegen. PR-Slogan: "No Tide. No Limits". Ein eingängiges Argument. Dennoch ziehen viele Reedereien bzw. ihre Klientel den Hamburger Hafen weiterhin als Ziel vor. Erstens wegen der schnellen Anbindung ans Hinterland, zweitens weil der Containertransport von Wilhelmshaven nach Hamburg auf dem Wasserweg billiger ist als über Land.

Dazu vergleichende Zahlen: Im 1. Halbjahr 2016 wurden im JadeWeserPort 197.000 TEU umgeschlagen, im Hamburger Hafen 4,5 Millionen.

Und Hamburg rüstet aktuell auf. Die HHLA kann künftig drei Container-Giganten à 20.000 TEU gleichzeitig abfertigen: Dafür werden drei in China bestellte Containerbrücken mit 74 m langen Auslegern werden gerade am Burchardkai betriebsbereit gemacht, zwei weitere "Langhalsige" werden am Terminal Tollerort installiert.

Doch alter Ärger kommt neu auf. Die Westerweiterung des Hafens stockt mal wieder. Worum geht es?

Der Petroleumhafen soll, wie seit Jahren bekannt, zugeschüttet werden und unter Einbeziehung anliegender sanierungsbedürftiger Flächen ein 40 Hektar großes Terminalareal mit zwei Jumbo-Liegeplätzen und einem Feeder-Liegeplatz entstehen. Das könnte den Containerumchlag bei Eurogate um 50 % von bislang vier auf sechs Millionen TEU erhöhen, jedenfalls logistisch. Nicht nur das.

Denn durch die Kappung einer Landspitze kann der Drehkreis für bis zu 400 m lange Schiffe

vergrößert werden.

Indes:

Die erforderlichen Um- und Ausbaugenehmigungen, die bereits vor vier Jahren vorliegen sollten, fehlen noch immer. Hätten sie pünktlich auf dem Tisch gelegen, wäre die so genannte Westerweiterung wohl 2018 abgeschlossen worden. Doch erst musste der Planfeststellungsantrag nachgebessert werden. Dann kam ans Tageslicht, dass das notwendige Lärmschutzgutachten von einem Behördenmitarbeiter erstellt wurde, der selbst von der möglichen akustischen Belästigung betroffen worden wäre - und entsprechende Einwände formulierte. Und nun drohen auch noch Umweltschützer mit einer Klage gegen das Projekt.

FPE Fuel Power Energy e.V.
Bäckerstr. 11-13
21244 Buchholz i.d.N.
Tel +49 (0)41 81 / 216 165
Fax +49 (0)41 81 / 216 58 121
office@fpe-ev.de
www.fpe-ev.de

Über den Fuel Power Energy e.V.:
Der Fuel Power Energy e.V. ist die unternehmensneutrale Interessenvertretung für das Produkt Rückstandsöl als Energieträger und seine hohe Wirtschaftlichkeit insbesondere für die industrielle Wärmeerzeugung und als Treibstoff für die Schifffahrt. Auf diesem Gebiet sind wir anerkannte Spezialisten, die sich, in verschiedenen Branchen tätig, zu einem Förderkreis zusammengeschlossen haben. Aufgabe des FPE ist die kompetente Beratung beim Einsatz von Schweröl von der Planung über die Genehmigungsverfahren bis zum Betrieb einschließlich der Brennstofflagerung. Unsere Partner im Kommunikationsnetz setzen sich mit viel Kompetenz bei Ministerien und Behörden für das Produkt Rückstandsöl ein.