FUEL POWER ENERGY e.V.

Pressemitteilung

26. Januar 2016

Hamburger Hafen: Schlickauf

Viel Schlick - hohe Kosten. Der Hamburger Hafen hat ein weiteres Problem, gewissermaßen einen Schlickauf. Die Baggerkosten für die notwenige Befreiung der Hafenbecken und deren Zufahrten vom Schlick stiegen 2015 um 89 %. Von 14,1 Millionen € in 2014 auf jetzt 26,6 Millionen €.

Was steckt hinter der aktuellen Zahl?

Die Hamburg Port Authority verfügt, man glaubt es kaum, über keine eigenen Bagger. Sie müssen teuer gemietet werden. Zum Beispiel von holländischen Unternehmen.

Doch die mangelnde Ausbaggerung des Hafens - teils fehlen drei Meter an der Soll-Tiefe, ist nur eine Teilmenge der Vorwürfe. Die Verklappung des Baggergutes klappt ebenfalls nicht.

Gunther Bonz, wortgewaltiger Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg, sieht sich bzw. den UVHH als "gehörnten Ehemann, der davon als Letzter erfährt", weil die Hamburg Port Authority mehr oder weniger heimlich schon 2012 mit der Umweltbehörde der Hansestadt vereinbarte, Schlick nicht von März bis November eines Jahres umzulagern. Eine Folge dieser Entscheidung: Etliche Terminals sind für Schiffe, insbesondere Massengutfrachter wie Tanker, nicht mehr ansteuerbar.

By the way: Die umweltverträgliche Verklappung des Schlicks kostete 2014 satte 66 Millionen €, berichtete eine Lokalzeitung.

Der Hafen Hamburg, sowieso der teuerste unter den nordeuropäischen Seehäfen, verliert weiter an Wasser. Er fiel 2015 beim Containerumschlag von Rang 2 in Nordeuropa, hinter Rotterdam, auf Rang 3 ab. Hinter Antwerpen. Dort meldete man bei Containern in den ersten drei Quartalen 2015 ein Plus von elf Prozent. Genau so groß war in Hamburg das Minus.

Schlickauf aktuell: Inzwischen eskaliert die Diskussion - um nicht zu sagen: der Streit - über die Verschlickung und damit um die wirtschaftsfeindliche Nutzungseinschränkung des Hamburger Hafens. Es geht um Ideologien und Fakten.

- Der Naturschutzbund behauptet, die geplante weitere Vertiefung der Elbe reiße flutbedingt noch mehr Sedimente Richtung Hafen mit sich (so genanntes Tidal Pumping.)
- Der Hamburger Senat bestreitet diesen Effekt und beruft sich auf Messungen nach der Elbvertiefung in den Jahren 1999 und 2000. Irgendwie erheiternd dabei: Die Senatsantwort ist zwei Jahre alt und ging an den Grünen Jens Kerstan - der jetzt Senator für Umwelt und Energie

ist.
- Die Hamburger Wirtschaftsbehörde selbstbewusst: "Wir werden Ende März in allen wirtschaftlich relevanten Gebieten und in der Fahrrinne die Solltiefe wiederhergestellt haben."

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.