

Hamburger Hafen

Hartes Schicksal

Der Hamburger Hafen stößt an die Grenzen der Natur. Jetzt rächt sich der frühere Hochmut.

Ein Kommentar von **Marc Widmann**

Aktualisiert am 24. November 2022, 14:24 Uhr ⓘ / [10 Kommentare](#) /

AUS DER ZEIT NR. 48/2022



Der erlaubte Tiefgang der Schiffe auf der Elbe wurde beschränkt, weil sich zu viel Schlick absetzt. © Cathrin Mueller/Reuters

Die Elbphilharmonie, Hamburgs jüngstes Wahrzeichen, war eine extrem teure Angelegenheit. Wegen Planungsfehlern kostete das Konzerthaus die Steuerzahler mehr als 800 Millionen Euro [<https://www.zeit.de/hamburg/2019-01/elbphilharmonie-hamburg-bau-kosten-besucher-konzerte-bilanz>]. Was kaum einer weiß: Kürzlich haben die Hamburger zusammen mit dem Bund schon wieder mehr als 800 Millionen Euro ausgegeben, diesmal für ein völlig unsichtbares Bauwerk. Sie ließen die Fahrrinne der Elbe im Schnitt um einen Meter tiefer baggern, auf den 120 Kilometern von Cuxhaven bis zu den Hamburger Hafenbecken. Riesige Mengen Elbgrund wurden weggeschafft, damit die immer größeren Containerschiffe die Stadt noch erreichen können.

Doch die Hamburger Hybris rächt sich nun: Während die Elbphilharmonie nach wie vor steht, droht die ebenso teure Elbvertiefung im wahrsten Sinne des Wortes zu versanden. Denn die Bauherren haben ihre Rechnung ohne die Natur gemacht. Die zeigt dem Hamburger Hafen gerade seine Grenzen auf, auf extrem schmerzhaft Weise für eine Stadt, die bislang voller Gewissheit war, man

könne die Umwelt unbegrenzt an grenzenlos wachsende Schiffsgrößen anpassen. Aber die neunte große Elbvertiefung in der Geschichte war womöglich eine zu viel.



Dieser Artikel stammt aus der ZEIT Nr. 48/2022. Hier können Sie die gesamte Ausgabe lesen.

[<https://premium.zeit.de/abo/diezeit/2022/48>]

Durch die vertiefte Fahrrinne strömt das Wasser jetzt schneller denn je von der Nordsee in den Hafen – und bringt mit jeder Flut große Mengen Schlick mit sich, der sich in Hamburg absetzt, noch verstärkt durch mehrere Sturmfluten in diesem Jahr. Fatalerweise spült die Elbe zugleich immer weniger Schlick zurück ins Meer, weil sie seit Jahren immer weniger Wasser führt. Schuld sind der fehlende Regen, die Hitzewellen der jüngsten Sommer und damit wohl die Erderwärmung. Das traurige Ergebnis: Die Hafenecken und die frisch ausgebaggerte Fahrrinne

verschlickten.

Es ist nicht ohne Ironie, dass ausgerechnet die Reeder, die bisher nicht als Umweltschützer aufgefallen sind und lange ungefiltert Schweröl verheizten, nun die wirtschaftlichen Folgen des Klimawandels mit als Erste zu spüren bekommen. Sie dürfen Hamburg nicht mehr wie gewünscht ansteuern, weil das zuständige Amt den erlaubten Tiefgang der Schiffe auf der Elbe beschränkt hat.

Z+

Exklusiv für Abonnenten

Chinesische Sesam-Nudeln

Nudeln mit neuer Lieblingssoße

[<https://www.zeit.de/zeit-magazin/wochenmarkt/2022-11/chinesische-sesam-nudeln-rezept-wochenmarkt>]

Illustrator Mehrdad Zaeri

"Ohne die Dunkelheit gibt es kein Licht"

[<https://www.zeit.de/2022/48/mehrdad-zaeri-illustrator-iran-cornelia-funke>]

Immobilienkauf

Immobilie hin – oder Immobilie her?

[<https://www.zeit.de/wirtschaft/geldanlage/2022-11/immobilienkauf-kredit-finanzierung-zinsen>]

Mehr Abotexte → [<https://www.zeit.de/exklusive-zeit-artikel>]

Doch für die Reedereien ist dieses Drama das kleinste Problem. Sie können ihre Schiffe einfach umleiten in Häfen wie Rotterdam oder Wilhelmshaven, die

direkt an der Küste liegen und praktisch unbegrenzten Tiefgang ermöglichen. Das größere Problem hat die stolze Hafenstadt Hamburg. Sie muss jetzt schnell weitere Baggerschiffe chartern – und bei den benachbarten Bundesländern betteln, damit sie ihre Schlickmassen irgendwo in deren Gewässern verklappen [<https://www.zeit.de/hamburg/2020-09/hamburger-hafen-elbvertiefung-schlick-wattenmeer-umweltschutz-klimawandel>] darf. Das lassen sich die Nachbarn teuer bezahlen.

Auch das ist die Quittung für den Hochmut der Hamburger Politiker und Manager. Mit anderen deutschen Häfen wollten sie nie zusammenarbeiten [<https://www.zeit.de/2021/44/hafenfusion-hamburg-bremerhaven-wilhelmshaven-hansestaedte-nordsee>], stattdessen versuchten sie, mehr und mehr Schiffe in die eigene Stadt zu lotsen, so schwierig das auch wurde. Umweltschützer, die die Probleme voraussagten, wurden belächelt.

Mag sein, dass die Hafenmanager das Schlickproblem mit weiteren Saugbaggern in einigen Jahren halbwegs unter Kontrolle kriegen, zu horrenden laufenden Kosten. Doch klar ist auch: Sie brauchen dringend neue Ideen für ihren Welthafen – echte Wertschöpfung, anstatt weiterhin nur möglichst viele Kisten von Riesenschiffen zu heben. Der Senat will bald einen Plan präsentieren, der Wasserstoffproduktion im Hafen vorsieht, die Ansiedlung von Internethändlern und Klimaneutralität bis 2040. Das kann nur der Anfang eines echten Kurswechsels sein.

