

Argumente der Akteure: eine Anwohnerin im Hinterland des Deiches an der Unterelbe (contra): „Wenn die Deiche brechen, ist alles in Gefahr.“

Ich bin Frauke und betreibe mit meinem Mann einen kleinen Hof in Drochtersen. Ehrenamtlich bin ich im Stadtrat tätig. Wir leben hauptsächlich vom Obstanbau, der an der Unterelbe eine lange Tradition hat und ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im ländlichen Raum ist. Unsere Obstpflanzungen liegen direkt an den Deichen an der Unterelbe.

Die Landschaft dort ist sehr flach. Dass wir nicht jeden Tag bis zu den Knien im Wasser stehen, liegt an den Deichen. Sie schützen uns vor der Flut der Nordsee und dem Hochwasser der Elbe und garantieren, dass auch bei höherem Wasserstand nicht der ganze Ort überflutet wird. Natürlich müssen die Deiche immer wieder überprüft, ausgebessert und verstärkt werden, da ihnen die Wellen, die von den vorbeifahrenden Schiffen verursacht werden, und die wechselnden natürlichen Strömungen zusetzen.

Jetzt wollen der Hafenbetreiber und der Hamburger Senat, dass die Elbe zum wiederholten Male vertieft wird. Ich habe da viele Bedenken. Wenn die Fahrrinne in der Elbe vertieft wird, dann wird sich auch die Lage der Brackwasserzone weiter landeinwärts verschieben. Dies wurde schon bei früheren Elbvertiefungen beobachtet. Die Brackwasserzone ist die Zone, in der sich das Süßwasser der Elbe und das Salzwasser der Nordsee miteinander vermischen. Das bedeutet, dass sich damit auch die Lebensräume von Tieren und Pflanzen verändern, denn nicht alle Arten können im Brackwasser existieren.

Wir gehen davon aus, dass eine Fahrrinnenvertiefung einen unmittelbaren Einfluss auf das Grundwasser hätte. So zeigen es Beobachtungen an anderen Flüssen, die vertieft wurden. Wenn die Fahrrinne vertieft wird, dann dringt verstärkt salzhaltiges Wasser in das Grundwasser ein. Das ist gefährlich für unsere Obstpflanzungen, denn Obstbäume und -sträucher vertragen kein salzhaltiges Wasser. Wenn es im Sommer einmal mehrere Wochen nicht regnet, dann könnten wir auch nicht mehr wie bisher bewässern. Wir müssten dann Ertragseinbußen hinnehmen. Das ist für kleine Höfe wie unseren sehr problematisch.

Sollte der Grundwasserspiegel sinken, wäre außerdem zu befürchten, dass Grundstücke absacken und die darauf gebauten Häuser Schäden davontragen, zum Beispiel Risse. Feuchtwiesen können austrocknen. Damit würde sich die Artenvielfalt verringern und für die Kulturlandschaft charakteristische Biotope gingen verloren.

Weiterhin sind mein Mann und ich besorgt, dass die Deiche unter der höheren Belastung leiden können. Wenn zum Beispiel nach der Fahrrinnenvertiefung der Tidenhub ansteigt, dann nehmen die Strömungen bei Ebbe und Flut zu. Das führt zu erhöhter Erosion an den Deichen. Ähnliches war zum Beispiel nach der Vertiefung der Weser in Bremen zu beobachten.

Hinzu kommt, dass durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Elbe der Wellenschlag der Schiffe stärker wird. Schon heute werden dadurch Befestigungssteine aus den Deichen gelöst. Wenn der Deich bricht, steht hier alles unter Wasser. Ich will gar nicht an die großen Überschwemmungen von 1962 denken. Ich war damals zehn Jahre alt, und wir hatten alles verloren, was wir besaßen. Unsere Existenz war bedroht. So etwas darf nicht wieder passieren!

**Argumente der Akteure: eine Vertreterin einer Umweltschutzorganisation (contra):
„Die Umwelt ist unser Gut, und wir müssen sie schützen.“**

Wir als Umweltschützer sehen das Projekt der Fahrrinnenvertiefung kritisch. Zum einen zerstört das Ausbaggern die Lebenswelt von Pflanzen und Tieren im und am Fluss, auch das zunehmende Verkehrsaufkommen auf der Elbe bleibt nicht ohne Auswirkungen. Im Bereich der zu vertiefenden Unterelbe befinden sich große Naturschutzgebiete, zum Teil mit europaweiter Bedeutung. Sie sollen zum Beispiel Vogelarten, die in Feuchtgebieten an der Küste brüten, vor Störungen durch den Menschen bewahren.

Zum anderen ändert sich durch die Fahrrinnenvertiefung das gesamte Wassersystem an der Unterelbe: Strömungen, Fließgeschwindigkeiten, Tidenhub, Grundwasserspiegel, Brack- und Süßwasserbereiche ... Die Folgen reichen weit über den Fluss hinaus. Die tief gelegenen Landschaften an der Unterelbe sind traditionell von diesem Wassersystem geprägt. Ändert sich das Wassersystem, ändert sich die Landschaft.

Eine Elbvertiefung ist nach unserer Meinung nicht nötig. Schließlich steht der Hamburger Hafen wirtschaftlich gut da. Er ist der zweitgrößte Hafen in Europa und hat exzellente Verkehrsanbindungen in sein Hinterland. Deshalb wird er von den Reedereien sehr geschätzt und gerne genutzt. Schon heute können Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 15 Metern die Elbe passieren. Sie müssen dafür allerdings auf die Flut warten, bei Ebbe ist das Befahren der Unterelbe für solche Schiffe nicht möglich.

Zu berücksichtigen ist auch, dass 2012 der neue Jade-Weser-Port an der Wesermündung fertig gestellt wurde. Dieser Hafen liegt nicht weit von Hamburg entfernt, erlaubt einen maximalen Tiefgang von 17 Metern und ist ebenfalls sehr günstig gelegen. Wenn es in Deutschland zwei so große Häfen gibt, die nahe beieinander liegen, dann könnten diese auch zusammenarbeiten.

Wir fordern, dass die Vertiefungsarbeiten wenigstens aufgeschoben werden. Es ist derzeit noch nicht klar, welche Auswirkungen die letzte Elbvertiefung 1999 hatte. Die Untersuchungen dazu dauern an. Dass heute im Hamburger Hafen ständig ausgebaggert werden muss, ist ein Indiz dafür, dass man die Strömungen der Elbe nur sehr schwer beeinflussen kann. Deshalb ist es fast unmöglich, die Auswirkungen einer weiteren Fahrrinnenvertiefung und deren Einfluss auf die Sicherheit der Deiche verlässlich abzuschätzen.

Ein schwieriges Problem ist aus unserer Sicht der Verbleib des ausgebaggerten Materials. Es ist stark durch industrielle Einleitungen in die Elbe und durch Rückstände aus dem Hafenbetrieb belastet. Beispielsweise ist der Gehalt an Schwermetallen sehr hoch. Das ausgebaggerte Material müsste daher fachgerecht entsorgt werden. Das ist aufwendig und teuer.

Wir kritisieren auch die geplanten ökologischen Ausgleichsmaßnahmen. Die Ausgleichsmaßnahmen der letzten Fahrrinnenvertiefung von 1999 sind noch gar nicht vollendet. Da kann man doch nicht schon von neuen Ausgleichsmaßnahmen reden.

**Argumente der Akteure: ein Vertreter einer Bürgerinitiative gegen die Elbvertiefung (contra):
„Es kann nicht über den Kopf anderer hinweg entschieden werden!“**

Gegen die Elbvertiefung gibt es viele regionale Bürgerinitiativen. Dort engagieren sich vor allem direkt betroffene Anwohner und Gewerbetreibende. Sie sehen die Elbvertiefung prinzipiell ebenso kritisch wie viele Umweltschützer, gehen in ihren Argumentationen aber auch stark auf wirtschaftliche Aspekte ein. So sehen wir das häufig genannte Argument der Arbeitsplätze kritisch. Der Hafенbetreiber spricht von drohenden Arbeitsplatzverlusten ohne Elbvertiefung. Aber stimmen seine Prognosen? Die Weltwirtschaftskrise 2009 hatte die Umschlagmengen zeitweilig zurückgehen lassen, und dennoch ist es kaum zu Entlassungen gekommen. Durch die Elbvertiefung entstehen, wenn überhaupt, ein paar hundert neue Arbeitsplätze.

Nach unserer Meinung ist eine Vertiefung der Elbe nicht notwendig. Schon heute können bei Flut Containerschiffe mit bis zu 15 Metern Tiefgang in den Hafen einlaufen. Zugeständnisse würden wir bei der Verbreiterung der Fahrrinne machen. Es sind schon öfter Probleme aufgetreten, wenn Schiffe sehr nah aneinander vorbeigefahren sind. Hier können wir Risiken vermindern.

Die Diskussion über die Fahrrinntiefe lenkt davon ab, dass es noch andere Aspekte gibt, die über die Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens entscheiden. Nur durch eine tiefere Fahrrinne kann sich Hamburg nicht besser positionieren. Hamburg wirbt zu recht mit seiner einzigartigen Anbindung an das europäische Verkehrsnetz und dem schnellen Umschlag im automatischen Containerterminal Altenwerder.

Oder: Die Verknüpfung von klassischen Hafenaktivitäten wie Güterumschlag mit modernen Logistikaktivitäten wie Verpacken, Versenden und Abrechnen scheint uns ein wichtiges Zukunftsthema zu sein. Mit Investitionen in solche Bereiche könnte der Hafенbetreiber zum Beispiel auf die Entwicklungen im Ostseeraum reagieren. Dort hat sich die Hafенinfrastruktur in den letzten Jahren deutlich verbessert. Es könnte sich demnächst lohnen, Ostseehäfen direkt mit größeren Frachtern anzulaufen, ohne den Zwischenhafen Hamburg, wo bislang auf kleinere Feederschiffe, auf Güterzüge oder auf Lkw umgeladen wurde. Dies wäre für die Reeder nicht nur wirtschaftlich interessant, sondern in Hinblick auf die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Güterverkehr ein Fortschritt, denn der direkte Seeweg ist schließlich von allen Transportwegen der günstigste und umweltfreundlichste. Eine breite Palette an Investitionen und Maßnahmen wäre daher ein wichtiges Argument, Reedereien in Hamburg zu halten.

Schließlich achten wir auch auf die Deiche. Sie müssten ja den neuen Strömungsverhältnissen nach einer Fahrrinnenvertiefung standhalten. Eine Erhöhung der Deiche bedeutet nicht automatisch eine größere Sicherheit. Die Stabilität der Deiche hängt auch vom Grundwasserspiegel und der Stabilität des Untergrundes ab. Hier drängen wir auf regelmäßige gründliche Überwachungen und ggf. rasche bauliche Maßnahmen.

**Argumente der Akteure: ein Bürger aus Ottendorf, einer Gemeinde an der Elbmündung (contra):
„Es gibt nicht nur die Hafенwirtschaft, es gibt auch Tourismus an der Unterelbe.“**

Mit jeder Elbvertiefung wurde die Stadt Hamburg reicher, die Natur ärmer, der Fluss schneller und salziger. Früher reichte bei uns das Watt 900 Meter vom Deich weg – heute sind es nur noch 300 Meter, und das Wasser kommt immer näher. Es geht uns nicht um eine seltene Pflanze – es geht um unsere Lebensgrundlagen, unsere Landwirtschaft und den Tourismus.

Wir befürchten für unseren Ort ein wirtschaftliches Desaster. Hier leben 7000 Einwohner. Wir haben 600 000 Gäste pro Jahr. Die Touristen baden hier, während die Schiffe vorbeifahren. An der Uferkante kann man sehen, wie schon kleine Frachter das Wasser vom Ufer saugen und kurz darauf die nachfolgende Bugwelle zurückkommt. Je größer das Schiff, desto gewaltiger die Welle. Durch die Vertiefung der Fahrrinne nimmt die Strömungsgeschwindigkeit zu. Aufgrund solcher Gefahren könnte es zu Badeverboten kommen. Das wäre das Ende für den Badetourismus.

Offensichtlich sind die ökologischen Folgen und Schäden durch die vorausgegangenen Elbvertiefungen: Auf einigen Weiden kann das Vieh nicht mehr aus den Wassergräben trinken, weil das Grundwasser versalzen ist. Je schneller und tiefer die Elbe wurde, desto mehr Deichvorland riss sie mit sich. Deshalb fehlt wertvoller Boden, auf dem die Wellen uferwärts ausrollen könnten, statt wie heute direkt auf den Deich zu treffen.