

# SOLLEN WIR BAGGERN?

TEXT: Martin Petersen ILLUSTRATION: Carolin Bremer

## HAMBURG WILL ZUM NEUNTEN MAL DIE ELBE VERTIEFEN. DIE GRÜNDE DAFÜR UND DIE BEFÜRCHTUNGEN DER GEGNER — EIN KLEINES KOMPENDIUM

Da Hamburg nicht am Meer liegt, kann sein Hafen nicht von beliebig großen, beliebig schwer beladenen Schiffen angelaufen werden. Viele der Containerriesen, die im für Hamburg so wichtigen Ostasienverkehr eingesetzt werden, haben mittlerweile einen Maximaltiefgang von 14,50 Meter. Diese Schiffe würden auf den Grund der Elbe laufen, verzichtete man nicht auf eine volle Ausnutzung ihrer Ladekapazität. Befürchtet wird, dass die Reeder bald nach Antwerpen, Rotterdam oder Wilhelmshaven ausweichen. Die Stadt Hamburg ist alarmiert – ist doch der Hafen unzweifelhaft der stärkste Wirtschaftsfaktor der Stadt. Es soll also gebaggert werden, seit 1818 schon zum neunten Mal. Die politische Entscheidung ist seit Langem gefällt. Doch die Vertiefung hat negative Auswirkungen auf das Ökosystem – und die Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Union verlangt, dass sich der Gewässerzustand im Zuge von Bauprojekten nicht verschlechtern darf. Umweltverbände haben deshalb gegen die Vertiefung geklagt, das Verwaltungsgericht in Leipzig will im Oktober darüber entscheiden. Auf diesen Seiten zeigen und erklären wir einige Protagonisten und Begriffe der Debatte.



### AFRO-SIBIRISCHER KNUTT

Der Zugvogel Knutt pausiert auf seinen Reisen von Sibirien nach Afrika im Dithmarscher Watt, wo er passende Nahrung findet. Umweltschützer befürchten, dass diese Stellen durch die Elbvertiefung überspült werden.

### SCHIERLINGS-WASSERFENCHEL

Der Schierlings-Wasserfenchel ist eine seltene Pflanze. Eine sehr seltene sogar, denn es gibt sie weltweit nur noch an den Ufern der Unterelbe. Sollte die Elbvertiefung dazu führen, dass das letzte Rückzugsgebiet dieser Fenchelart vom Salzwasser überflutet wird, wird sie aussterben. Die Bundesrepublik Deutschland ist nach EWG-Richtlinie verpflichtet, die Pflanze zu schützen.



#### TIDEZEITEN

Derzeit können Schiffe mit 12,50 Meter Tiefgang die Unterelbe jederzeit mit voller Ladung befahren, Schiffe mit bis zu 13,50 Meter Tiefgang sind auf die Tidezeiten angewiesen, um maximal beladen „auf der Flutwelle“ ein- und auszulafen. Das Zeitfenster dafür beträgt etwa 60 Minuten und öffnet sich im Idealfall zwei Mal am Tag. Schiffe mit mehr Tiefgang müssen auf Ladung verzichten. Nach der Elbvertiefung könnten Schiffe bis 13,50 Meter Tiefgang tideunabhängig verkehren, Schiffe bis 14,50 Meter Tiefgang könnten zumindest auf der Flutwelle ein- und auslaufen. Ein kleiner Unterschied, der heute schon für eine Mehrzahl der Hamburg anlaufenden Containerschiffe relevant wäre.



14,50  
METER  
TIEFGANG

#### LÖFFELENT

Die Löffelente trafe es nicht zum ersten Mal. Der Zugvogel nistet gern in Hamburg. Nach seiner Vertreibung aus dem Mühlenberger Loch durch den Bau der Airbus-Landebahn befürchteten Umweltorganisationen eine Überflutung seines Ersatz-Habitats im Holzhafen.

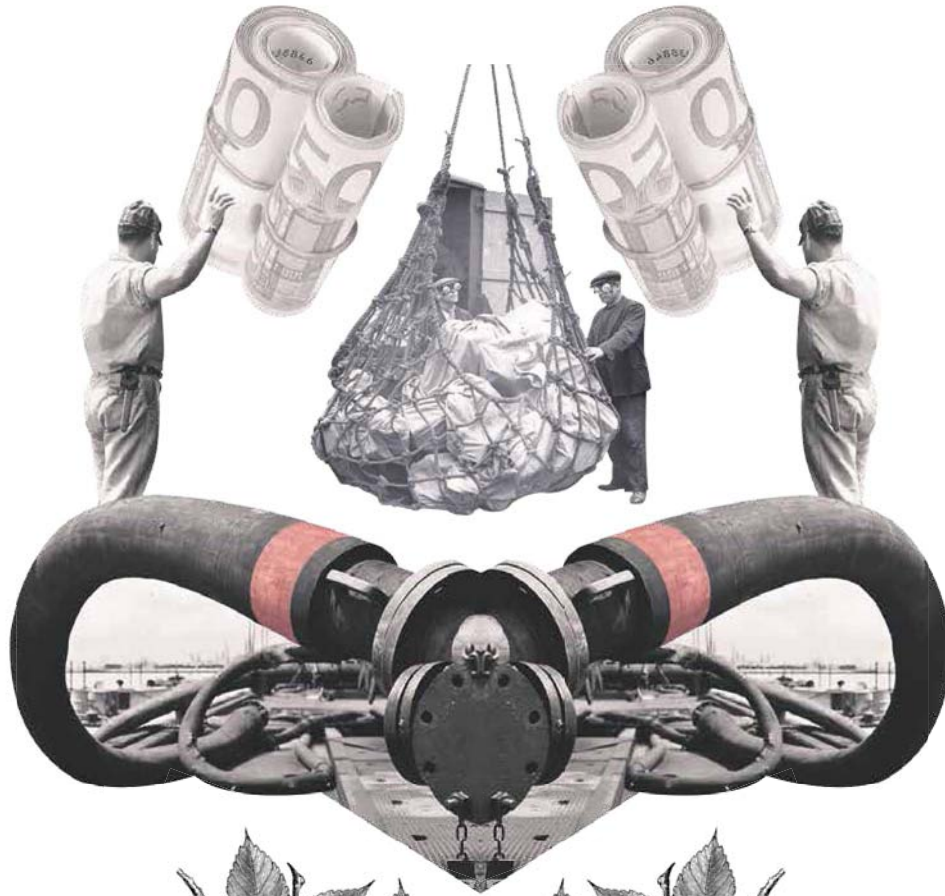
#### FAHR RinNE

Die Fahr Rinne ist nur ein schmaler Teil der Elbe und sie ist nicht überall gleich tief. Für die geplante neunte Anpassung würde an den flachsten Stellen gebaggert werden, insgesamt würden so 42,5 Millionen Kubikmeter Sand, Kies und Mergel abgetragen. Außerdem soll die Rinne auf der Strecke zwischen Glückstadt und Hamburg um 20 Meter verbreitert werden, bei Wedel sogar um 135 Meter, um ein aneinander Vorbeifahren von großen Schiffen zu ermöglichen. Darüber hinaus sind diverse Ausgleichsmaßnahmen geplant, denn jede Vertiefung verändert das Strömungsverhalten der Elbe. Seit 1818, als die Elbe noch drei bis vier Meter tief war, wurde die Fahr Rinne regelmäßig den Schiffstypen angepasst.



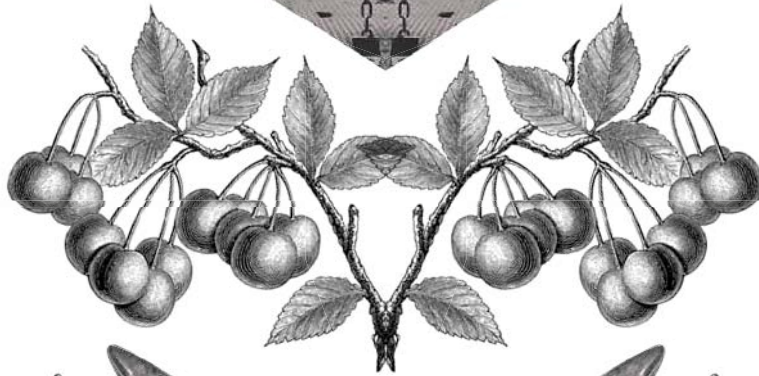
## WIRTSCHAFTSMOTOR

Arbeitsplätze und Steuern sind traditionell Themen, mit denen man die Herzen der Wähler gewinnt. Entsprechend kräftig wird darum gestritten, wie viele Arbeitsplätze in Hamburg tatsächlich direkt und indirekt vom Hafen abhängen, manche Schätzungen gehen von über 120.000 aus. Unstrittig ist, dass Hamburg durch die Hafenvirtschaft große Steuereinnahmen hat. 2012 waren es laut Wirtschaftsbehörde mit 791 Millionen Euro knapp 11 Prozent des gesamten Steueraufkommens. Kaum möglich ist hingegen eine seriöse Prognose, wie sich diese Zahlen abhängig von einer neunten Elbvertiefung in Zukunft verändern würden. Dass sich ohne Elbvertiefung der Wettbewerbsnachteil Hamburgs zu Tiefwasserhäfen wie Rotterdam, Antwerpen oder Wilhelmshaven verstärken wird, gilt dabei als sicher – aber die Annahme, dass der Ostasienhandel in Zukunft einen Bogen um Hamburg machen würde, ist Spekulation, zumal etwa ein Drittel der nach Hamburg transportierten Waren auch in der Hansestadt verbraucht werden.



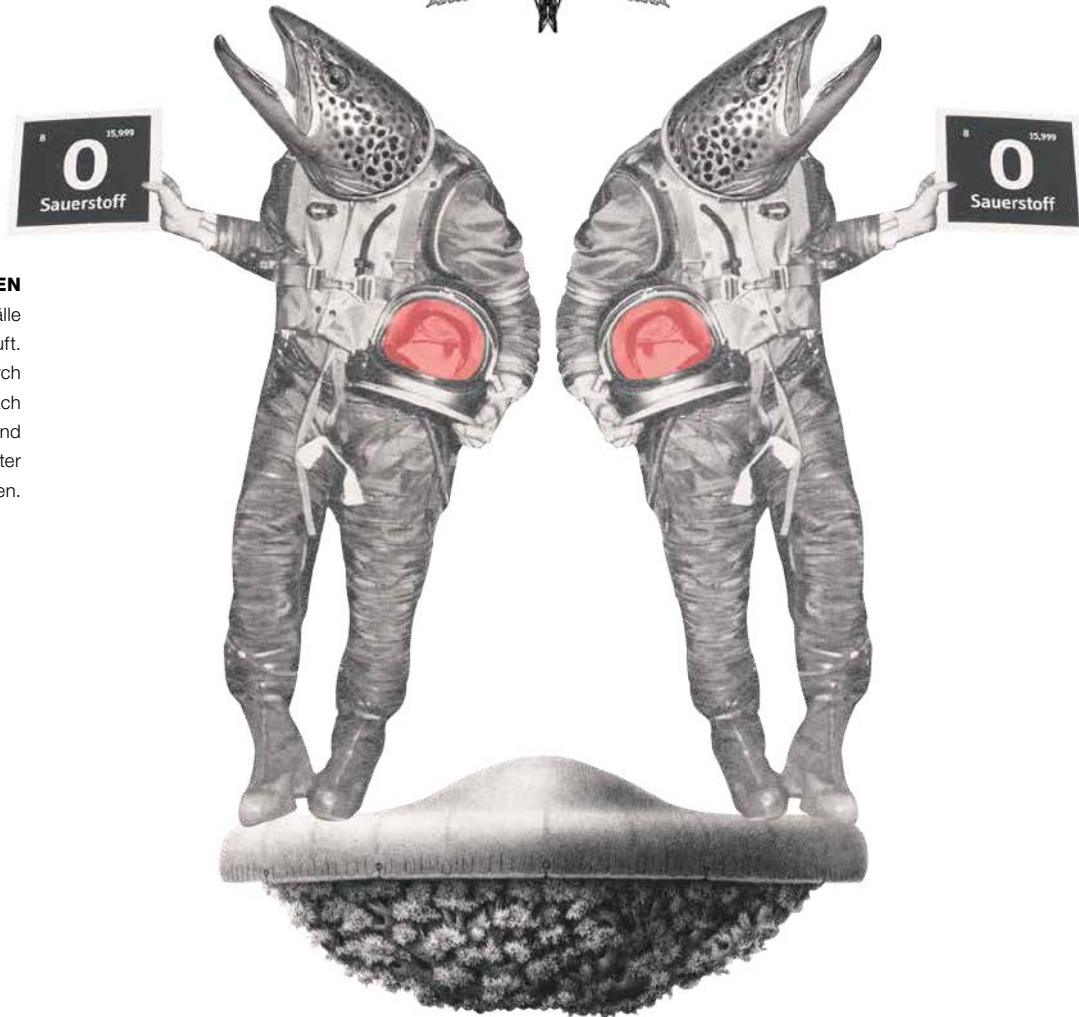
## OBSTANBAU

Die Obstbauern im Alten Land fürchten die Elbvertiefung, da das Nordseewasser weiter die Elbe hinaufströmen und die Elbe somit auch bei Jork und Stade salziger werden würde. Dort beregnen die Apfelbauern ihre Plantagen zum Frostschutz mit Elbwasser – ein zu hoher Salzgehalt würde das unmöglich machen.



## FISCHSTERBEN

In den vergangenen Sommern haben sich Vorfälle von massenhaftem Fischsterben in der Elbe gehäuft. Sauerstoffmangel war eine der Ursachen, und durch die Elbvertiefung würde sich die Situation nach Ansicht der Umweltorganisationen WWF, NABU und BUND trotz geplanter Ausgleichsmaßnahmen weiter verschärfen.



## WIE GEHTS WEITER?

Auch wenn die Baggerpläne des Senats vor Gericht Bestand haben und es gelingen sollte, die negativen Folgen für Mensch und Natur gering zu halten, so bleibt doch die Frage, wie es danach weitergehen soll. Folgen dann bis 2050 eine zehnte und eine elfte Elbvertiefung? Wird die Unterelbe irgendwann nur noch Wasserstraße sein, nicht mehr Lebensraum? Hamburgs Grüne stimmten 2008 einer neunten Vertiefung nur unter der Bedingung zu, dass dies dann bitteschön auch die letzte sei. In der Tat muss Hamburgs Hafen sich unabhängig von der Größenentwicklung der Schiffstypen machen, denn Hamburg liegt, wie eingangs bemerkt, nicht an der Küste, und irgendwann passt es halt nicht mehr.