



Nordelbische Evangelisch-
Lutherische Kirche



Vertiefung der Unterelbe

Eine Argumentationshilfe
des Ausschusses der Kirchenleitung
für Umwelt und Nachhaltigkeit





Vorwort	4
Eine Argumentationshilfe des Ausschusses der Kirchenleitung für Umwelt und Nachhaltigkeit zum Thema Vertiefung der Unterelbe	6
1. Geschichte und Ziel der Elbvertiefung	6
2. Grundsätzliche Nutzungskonflikte im Natur- und Kulturraum Unterelbe	7
3. Kritische Punkte in der Diskussion	9
4. Resümee und Ausblick	10
Reaktion auf die Argumentationshilfe des Ausschusses Jörg Oellerich Hamburg Port Authority	12
Reaktion auf die Argumentationshilfe des Ausschusses Manfred Braasch BUND Hamburg	16
Positionspapier von Elbanrainerkirchen der EKD zur Zukunft der Elbe	18
Impressum	22



Vorwort Wir leben in einer Gesellschaft, die sich daran gewöhnt hat, weitreichende Eingriffe in die Natur vorzunehmen. Dies beginnt schon im Kleinen, wenn wir einen Garten am Haus anlegen, setzt sich in der Weise fort, wie unsere Städte und Dörfer historisch gestaltet worden sind, und hört in unserer seit vielen Generationen von Landwirten gestalteten Kultur-Landschaft nicht auf. Vieles davon dient unserem Leben, unserer Ernährung und unserem Wirtschaften. Es dient auch unserer Sicherheit, zu der z. B. seit dem Mittelalter Deichbau betrieben und die gesamte Westküste in der Auseinandersetzung mit der Nordsee geformt wurde.

Auch wenn wir mit und von solchen Eingriffen leben, wissen wir doch heute, dass die Lebensbedingungen für viele Arten und Naturräume immer enger werden. Konkurrierende Nutzungsansprüche tun ihr Übriges dazu, kleinere und vor allem größere Vorhaben in kontroverse Diskussionen zu bringen. Solche Projekte dürfen nicht mehr selbstverständlich sein, denn immer mehr steht auf dem Spiel, weil immer weniger da ist, was man noch bewahren könnte. Das ist heute den Befürwortern weitreichender Eingriffe sowie den Kritikern sehr bewusst.

Seit nunmehr zehn Jahren wird vor diesem Hintergrund über eine weitere Ver-

tiefung der Unterelbe gestritten. Dabei geht es nicht nur um eine reine Umweltdebatte und die Bewahrung der Schöpfung, sondern es geht genauso um soziale und ökonomische Faktoren. Die Argumente werden teilweise gegeneinander abgewogen, teilweise gegeneinander ausgespielt. Es geht um Ausgleich für unbestrittene Verluste an Natur und Lebensräumen; um die Frage, ob wir uns überhaupt eine weitere Vertiefung leisten können und sollten; es geht aber auch um unterschiedliche wirtschaftliche Nutzungen der Unterelbe, die sich zukünftig gegenseitig behindern oder gar ausschließen könnten.

In dieser Situation hat sich die Kirchenleitung 2010 mit einem „Positionspapier zur Zukunft der Elbe“ beschäftigt, das von verschiedenen Elbanrainer-Kirchen verfasst worden ist (siehe S. 18ff). Die Kirchenleitung hat das grundsätzliche Anliegen des Papiers, „Zukunftsperspektiven für Mensch und Natur entlang der Elbe zu wahren“, begrüßt und unterstützt die Anliegen für einen anderen und neuen Umgang mit der Elbe. Sie hat sich aber für das Thema „Elbvertiefung“ eine ausführlichere, die Situation gründlicher erörternde Stellungnahme gewünscht. Diese liegt mit einem Text des Umweltausschusses der Kirchenleitung nunmehr vor.

Die Stellungnahme erörtert nicht die vielen einzelnen fachlichen Aspekte des Vorhabens. Das ist an anderen Stellen ausführlich geschehen. Sie widmet sich vielmehr den grundsätzlichen Fragen, der Kommunikation in der Auseinandersetzung und der Transparenz des Projektes und seiner Folgen. Sie will auch die Frage stellen nach den Werten und den Zielen, die der geplanten Elbvertiefung zugrunde liegen. Damit sind Aspekte berührt, die auch für andere Konflikte dieser Art hilfreich sein können.

Der Umweltausschuss hat sich bei der Erstellung des Papiers von Befürwortern und Gegnern der Elbvertiefung beraten lassen. Dies findet auch darin seinen Ausdruck, dass sie selbst in dieser Broschüre zu Wort kommen. Auf diese Weise mögen die Texte zur Öffnung des Gesprächs über unser Tun beitragen und unsere Sinne schärfen, dass wir gut sind zu dem, was uns von Gott anvertraut ist, und gut sind zu uns selbst, die wir unser Leben Gott verdanken.

Gerhard Ulrich,
Bischof und Vorsitzender der
Kirchenleitung der NEK



Eine Argumentationshilfe des Ausschusses der Kirchenleitung für Umwelt und Nachhaltigkeit zum Thema Vertiefung der Unterelbe

1. Geschichte und Ziel der Elbvertiefung

Die Landschaft im Hafengebiet von Hamburg und der darunter gelegene etwa 100 km lange Elbabschnitt bis zur Einmündung in die Nordsee werden bereits seit dem Mittelalter durch zahlreiche Baumaßnahmen beeinflusst. Vertiefungen des Fahrwassers werden seit 1818 durchgeführt. Sie haben mit der achten Vertiefung 1999 ihren bisherigen Abschluss gefunden. Leitend war bei diesen Maßnahmen – wie auch der gegenwärtig geplanten Vertiefung – das wirtschaftliche Interesse, immer größeren Schiffen die Einfahrt in den Hamburger Hafen zu ermöglichen. Außer der Wassertiefe wurden im Zuge dieser Anpassungen u. a. auch die Fließgeschwindigkeit und damit die Sedimentfracht, die Verlandungsgeschwindigkeit im Uferbereich, das Auflaufen des Hochwassers, die Ausdehnung der Brackwasserzone und die Überflutungshäufigkeit der Vordeichflächen verändert.

Die Elbvertiefungen sind dabei keine einmalige Maßnahme, sondern ein stetiger Prozess: derzeit müssen im Rahmen eines „Sedimentmanagements“ jährlich ca. 15 Millionen Kubikmeter Baggergut bewegt und behandelt werden. Mit einer erneuten Elbvertiefung

wird diese Menge weiter ansteigen. Die Kosten der Sedimentbaggerung und der eigentlichen Elbvertiefungen werden aus öffentlichen Haushalten des Bundes und der Hansestadt bestritten.

Der Hamburger Hafen hat sich aufgrund dieser Eingriffe gegenüber anderen deutschen Häfen den Vorteil verschafft, erhebliche Gütermengen aus dem globalen Warenverkehr per Schiff (heute zumeist Containerschiffe) weit in das Land hineinzubringen. Die bisher ausreichende Infrastruktur des Hamburger Hafens ermöglicht einen raschen Transport der Güter in das Hinterland. Im Hamburger Hafen haben sich seither eine Reihe von Unternehmen der Logistikbranche und des Handels angesiedelt, die eine große Zahl an Arbeitsplätzen bieten und zur Wohlfahrt der Hansestadt und der Metropolregion beitragen.

2. Grundsätzliche Nutzungskonflikte im Natur- und Kulturraum Unterelbe

Obwohl inzwischen die Lebenstätigkeit der gesamten Biosphäre vom Menschen beeinflusst wird, bleibt es für die Analyse ökologischer Faktoren sinnvoll Naturraum und Kulturraum gegenüber zu stellen.

Die Unterelbe als Naturraum

Trotz der anthropogenen Beeinflussung der Unterelbe über lange Zeiträume haben sich hier Lebensräume mit charakteristischen Artengemeinschaften heraus gebildet. Dazu gehören Salzwiesen und Süßwasserwatten. Das je nach Nutzung oft artenreiche Grünland bietet Brut- und Rastplätze für Vögel. In den verschiedenen Gewässerzonen lebt eine artenreiche Fischfauna. Zu den floristischen Besonderheiten gehört der auf wenige Elbuferstandorte beschränkte, in seiner Verbreitung sehr wechselhafte Schierlings-Wasserfenchel. Der Schutz solcher Naturräume und die Erhaltung ihrer Funktionsfähigkeit ist nicht nur ein gesellschaftliches Ziel, sondern ethisch geboten und vielfältig gesetzlich geregelt.

Die Unterelbe als Kulturraum

Hier steht die Nutzung als Transportweg im Mittelpunkt. Dazu kommt die Fischerei. Fruchtbare Böden, vergleichsweise mildes Klima und Wasserverfügbarkeit für Beregnung begünstigen die Landwirtschaft und besonders den Obst- und Gemüseanbau. Küstenschutz mit seinem ständigen Materialnachschub und den ausgebauten Versorgungswegen, Wassersport mit dem entsprechenden Raumbedarf für die Unterbringung und Wartung von Booten und die allgemeine Förderung



des Tourismus gehören zu den besonders prägenden Einflüssen auf die Landschaft.

Aus der Fülle dieser Nutzungsinteressen einerseits und der Schutz- und Wiederherstellungsbemühungen andererseits ergeben sich immer wieder, wie sich auch bei dem gegenwärtigen Vertiefungs-Vorhaben zeigt, Konflikte, die, in der pluralistischen Gesellschaft erkannt und offen ausgetragen werden müssen. Dabei sollten Vorhaben nachvollziehbar dargestellt, Einsprüche sachlich begründet und Unterschiede in der Bewertung von Eingriffsfolgen fair ausgetauscht werden. Wesentliche Konflikte bestehen mit den schleswig-holsteinischen und niedersächsischen Nutzern der Elbe, während die Hamburger diese Folgen der Elbvertiefungen jedenfalls im Stadtgebiet kaum zu tragen haben oder auch nur erleben. Dies erklärt auch die unterschiedliche Haltung der Bundesländer zu dem Projekt, selbst wenn die gesamte Metropolregion Hamburg am wirtschaftlichen Erfolg des Hafens Teil hat. Je nach Perspektive ergeben sich aus der Güterabwägung unterschiedliche Haltungen, die jeweils andere Werte - z.B. den Hochwasserschutz - in den Vordergrund stellen.

Bezüglich der Schifffahrt in den Hamburger Hafen ist festzustellen, dass ein großer Naturraum zu einem Wirtschaftsweg umgebaut wurde. Integrierte Konzepte, wie sie bei der Elbvertiefung verfolgt werden, sind zwar hochkomplex und berücksichtigen verschiedene Interessen der menschlichen Nutzung sowie der Natur, aber sie können nur Kompromisse darstellen, die mit Ausgleichsmaßnahmen arbeiten müssen und als Ergebnis vor allem eine Nutzungsoptimierung zugunsten wirtschaftlicher Tätigkeit herstellen sollen.

Argumente wie der Eigenwert der Arten oder der Landschaften haben hier keinen absoluten Anspruch, sondern müssen sich letztlich den wirtschaftlichen Zielen beugen. Begriffe wie „Fahrinnenanpassung“ bringen dies deutlich zum Ausdruck, denn angepasst wird nur an ein menschliches Bedürfnis: natürliche Gegebenheiten sollen letztlich in Finanzkapital umgeformt werden. Der Verbrauch an „Naturkapital“ ist allerdings schon weit fortgeschritten und kann nur noch mit erheblichem Aufwand weiter zugunsten wirtschaftlichen Wachstums gesteigert werden.

3. Kritische Punkte in der Diskussion

Bei den jetzt vorliegenden Planungen ist zunächst festzustellen, dass die verschiedenen Belange des Schutzes der Tide-Elbe in einem komplexen Konzept für das Vorgehen vielfach Berücksichtigung finden. Für Maßnahmen, die die negativen Auswirkungen der Vertiefung abmildern oder verhindern sollen, sind erhebliche Mittel eingeplant. Die Ausbaupläne folgen auch nicht den Maximalforderungen der Wirtschaft, sondern stellen bereits einen Kompromiss dar, da die Durchfahrt für ein „Bemessungs-Containerschiff“ erreicht werden soll, das der überwiegenden Zahl der Containerschiffe, aber nicht allen Tide-unabhängig die Einfahrt in den Hafen ermöglichen soll.

Die geplanten Maßnahmen befinden sich allerdings in einem Bereich, der eine Ausnahmegenehmigung der Europäischen Union erforderlich macht. So müssen u.a. „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ angeführt werden, um die Zustimmung der EU-Behörden zu erreichen und die Eingriffe zu rechtfertigen. Zudem hat die Stadt Hamburg lange Zeit eine kritische Haltung zur Erklärung des Hamburger Anteils am Wattenmeer zum „Weltnaturerbe“ gehabt,

um keine Probleme bei der Genehmigung der Elbvertiefung zu bekommen. Später als die anderen deutschen Wattenmeeranrainer hat sie ihre Haltung dazu erst 2010 geändert.

Während der gesamten Verfahrensdauer von nunmehr über 10 Jahren mussten die Pläne dreimal ausgelegt und revidiert werden. Mehrere tausend Einsprüche wurden abgearbeitet, auch Stellungnahmen anderer Behörden wie des Bundesamtes für Naturschutz und der anderen betroffenen Bundesländer, fielen kritisch aus. Die von den einschlägigen Umweltverbänden lange geforderten Prüfungen und Ausnahmeverfahren im Rahmen des EU-Rechtes sind erst in der jüngsten Planänderung berücksichtigt worden.

Bei der Planung des Vorhabens ist ferner in den letzten Jahren immer wieder kritisch die mangelnde Prüfung von Alternativen ins Feld geführt worden. Dies betrifft u.a. die Zusammenarbeit mit anderen deutschen Häfen, die bald (JadeWeserPort) von größeren Schiffen angefahren werden können. Ablehnende Stimmen der Reeder zu einer derartigen Kooperation führen zu der Frage, wie viel Kompromissbereitschaft auch von der Wirtschaft erwartet werden könnte.



Schließlich deuten die Wachstumsszenarien für den Güterumschlag im Hamburger Hafen, die für die Elbvertiefung als Grundlage dienen, darauf hin, dass auch die Hafenterrassen erheblich ausgebaut werden müssen. Fraglich bleibt, welche weiteren Folgen solche Wachstumserwartungen in der Stadt für den Verkehr (Straßenverkehrsanbindung mit Hafenterrassen, Neubau der Köhlbrandbrücke sowie der Ausbau der Hafenbahn und der Güterumgehungsbahn) und den Flächenverbrauch (Lager-, Gewerbe- und Industrieflächen) haben werden.

4. Resümee und Ausblick

Der Umweltausschuss sieht auf der einen Seite den Anspruch der Wirtschaft, den Hamburger Hafen auf Dauer konkurrenzfähig zu halten und das wirtschaftliche Wohlergehen der Stadt und der ArbeitnehmerInnen zu sichern.

Zugleich sieht er einen Konflikt, der seit über 10 Jahren schwelt und von Seiten der Vorhabensträger in den Planungsunterlagen nicht immer überzeugend bearbeitet wurde. Die späte Berücksichtigung relevanter EU-Gesetzgebung und die späte Meldung der Hamburger Wattenmeer-Flächen als

Weltkulturerbe sind nicht geeignet, das Vertrauen in die Vorhabensträger zu bestärken und können den Eindruck erzeugen, dass der politische Wille bei diesem Projekt stärker war als die Pflicht zu einer gründlichen, alle Aspekte abwägenden Planung und dem Schutz der Natur. Hier ist ein Vertrauensverlust festzustellen, der teilweise die schweren und langwierigen Diskussionen erklärt.

Der Verbrauch von „Naturkapital“ zugunsten wirtschaftlichen Wachstums ist zwar der Regelfall unserer Art zu wirtschaften, muss aber angesichts endlicher Ressourcen zukünftig mehr beachtet werden, um das eigene Handeln, den Sinn und das Ziel solcher Maßnahmen angemessen bewerten zu können. Zudem kann gegen die Kräfte der Natur bei solchen Veränderungen nur mit erheblichem, dauerhaftem Aufwand gearbeitet werden, worüber sich alle Akteure im Klaren sein sollten. Dies sollte auch politisch deutlich kommuniziert werden. In diesem Licht betrachtet handelt es sich bei der „Elbvertiefung“ nicht nur um ein isoliertes wasserbauliches Projekt, sondern um einen volkswirtschaftlichen, wirtschaftspolitischen, kulturellen und ethisch relevanten Vorgang, der auch als solcher von Anfang an hätte diskutiert werden müssen.

Sinnvollerweise sollten aufgrund der vorliegenden Wachstumserwartungen auch die Pläne für das Verkehrsaufkommen und den Flächenverbrauch in der Stadt deutlicher gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern kommuniziert werden, um das Projekt angemessen einschätzen zu können. Ebenso wie eine dauerhafte Unterhaltung der Tide-Elbe notwendig ist, werden offenbar auch in der Stadt selbst dauerhafte Veränderungen notwendig sein.

Jetzt steht zu erwarten, dass Gerichte über das weitere Geschehen entscheiden werden. Unter politischen Gesichtspunkten ist das keine gute Lösung, weil dies einmal mehr die mangelnde Fähigkeit der gesellschaftlichen Akteure einen Konsens herzustellen an den Tag legt. Ein solcher Konsens sollte zukünftig einen breiteren Ansatz verfolgen, die Stadt und die Lebensbedingungen für Mensch und Natur in den Blick nehmen, die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit umfassend prüfen und fragen, was Wachstum in einer Stadt wie Hamburg zukünftig bedeuten kann und wie sich Wachstum zum Wohle der Menschen unter den Bedingungen begrenzter natürlicher Ressourcen entwickeln soll.

Auch wenn von vielen Seiten zu hören ist, dass diese Elbvertiefung die letzte

sein werde, drängt sich der Eindruck auf, dass mit diesem Eingriff die Grenze des Machbaren und Zumutbaren erreicht worden ist, wenn nicht überschritten zu werden droht.



Reaktion auf die Argumentationshilfe des Ausschusses

Jörg Oellerich
Hamburg Port Authority

Große öffentliche Investitionsvorhaben unterliegen in Deutschland mittlerweile seit vielen Jahren einem mehr oder minder heftigem Diskurs, bei dem der wirtschaftliche Nutzen den Folgen dieser Maßnahmen für Mensch und Natur gegenüber gestellt wird. Die jetzt von der Hamburg Port Authority gemeinsam mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes geplante Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe bildet hier keine Ausnahme: Gegen die aus verkehrlicher Sicht unabweisbare enorme Bedeutung dieses Vorhabens für die wirtschaftliche Zukunft des Hamburger Hafens und damit der gesamten norddeutschen Region werden mögliche negative Folgen des Vorhabens auf die natürliche Umwelt, landwirtschaftliche Nutzungen und die Hochwassersicherheit ins Feld geführt. So sehr es mich als Planer des Fahrrinnenausbaus drängt, noch einmal unsere Argumente für die Notwendigkeit und Umweltverträglichkeit des Fahrrinnenausbaus im Detail zu verdeutlichen, ist es mir an dieser Stelle wichtiger, einige grundsätzliche Aspekte mit Blick auf diesen Konflikt aufzugreifen.

Die ökologische Situation der Unterelberegion ist ein Spiegelbild intensiver menschlicher, teilweise konkurrierender, Nutzungsinteressen. Neben der

Schifffahrt und den sich hieraus ableitenden Fahrrinnenausbaumaßnahmen der vergangenen 100 Jahre waren und sind hier insbesondere die vielfältigen Maßnahmen des Hochwasserschutzes ein besonders prägendes Element. Die Entwicklung von Industriegebieten sowie eine erst durch die Maßnahmen des Hochwasserschutzes mögliche stetige Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung haben das Ihrige zur heutigen Situation von Natur und Umwelt beigetragen. Gleichwohl ist die gesamte Unterelberegion trotz aller anthropogenen Prägung nach wie vor ein reicher und schützenswerter Naturraum. Seinen Niederschlag hat diese große ökologische Bedeutung in einem außerordentlich dichten Netz nationaler wie europäischer Naturschutzgebiete, die einen großen Teil der gesamten Unterelberegion einschließlich der Stromelbe selbst einnehmen, gefunden.

Die Planungen des jetzt erneut vorgesehenen Fahrrinnenausbaus standen also vor der großen Herausforderung, einen wasserbaulichen Ansatz zu entwickeln, der dieser Gesamtsituation der Unterelbe gerecht wird und gleichzeitig die Anforderungen der weltweiten Containerschifffahrt erfüllt. Hier wurde daher ein Ausbaukonzept entwickelt, das zum einen jegliche Beeinträchtigung der Deichsicherheit vermei-

det und zum anderen Natur und Umwelt so weit wie möglich schont. Dabei soll nicht verschwiegen werden, dass der Fahrrinnenausbau trotz aller Minderungsmaßnahmen ökologische Beeinträchtigungen hervorrufen wird, die die Durchführung umfangreicher Ausgleichsmaßnahmen erforderlich macht.

In der öffentlichen Diskussion aber auch in der Berichterstattung der Medien werden die umfangreichen Vermeidungs- und Minderungsstrategien kaum zur Kenntnis genommen. Vielmehr wird dort der wirtschaftliche Nutzen des Fahrrinnenausbaus einerseits und dessen ökologischen Beeinträchtigungen andererseits zu einem grundsätzlichen Konflikt Ökonomie contra Ökologie hochstilisiert. Eine solche von welcher Seite auch immer allein mit schwarz/weiß-Maßstäben geführte Diskussion kann zu keinem konstruktiven Ergebnis führen, da es nach objektiven Maßstäben keine eindeutige bzw. einseitige Auflösung des Konfliktes gibt oder geben wird. Nach meiner festen Überzeugung müssen wir es als Lebenswirklichkeit akzeptieren, dass ein auch in ethischer Hinsicht verantwortungsvolles und zukunftsorientiertes Handeln uns dazu zwingt, wirtschaftliche und soziale Notwendigkeiten einerseits und ökologische Belange andererseits in Einklang zu



bringen und damit gewissermaßen als zwei Seiten derselben Medaille zu verstehen.

Also weder die Umsetzung eines Großvorhabens um jeden Preis noch die vom Umweltschutz immer wieder geforderte „Nullvariante“, also die Nichtdurchführung eines Vorhabens, stellen i.d.R. problemadäquate Lösungsansätze dar. Hier gilt es daher klug abgewogene Kompromisslösungen zu entwickeln. Ich bin fest davon überzeugt, dass uns dies im Fall der geplanten Elbvertiefung hervorragend gelungen ist. Hier ist jetzt nicht der Platz, dies im Einzelnen fachlich zu erläutern. Festzuhalten bleibt jedoch, dass wir ein Ausbaukonzept entwickelt haben, das alle zu Gebote stehenden Vermeidungs- und Minderungsmöglichkeiten ausschöpft und daher – auch wenn nicht alle Beeinträchtigungen zu vermeiden waren – keinen irreversiblen und unangemessenen Verbrauch von „Naturkapital“ – wie in der Stellungnahme des Umweltausschusses befürchtet – mit sich bringt.

Auch künftig werden wir uns der Herausforderung stellen müssen, dass bauliche Maßnahmen in und an der Elbe mit möglicherweise negativen Folgen für die Umwelt erforderlich sein werden. Hier besteht also die Notwendigkeit, nicht nur bezogen auf ein Ein-

zelprojekt wie die Elbvertiefung, sondern im Sinne einer langfristigen Nutzung der Unterelbe als Schifffahrtsweg, wirtschaftliche Erfordernisse und Belange von Natur und Umwelt miteinander in Einklang zu bringen. Dies hat zur Gründung des Projektes „Tideelbe“ durch die Hamburg Port Authority geführt. Hier werden unter Berücksichtigung der vielfältigen Nutzungsinteressen an der Unterelbe langfristig angelegte Strategien und Maßnahmen entwickelt, die den negativen hydrologischen bzw. ökologischen Entwicklungen der Unterelbe in den vergangenen Jahrzehnten soweit es geht entgegen wirken sollen.

Denn nur durch einen sorgsamen Umgang mit den natürlichen Ressourcen der Tideelbe wird es uns gelingen, diesen Strom auch künftig als Lebensader für die gesamte norddeutsche Region zu erhalten. Es bleibt zu hoffen, dass damit auch möglicherweise im Zuge der Planungen für den Fahrrinnenausbau in der Öffentlichkeit verloren gegangenes Vertrauen wieder hergestellt wird. Komplexe Genehmigungsverfahren mit für den Außenstehenden nicht ohne Weiteres nachvollziehbaren juristischen Hürden sind bedauerlicherweise nicht dazu angetan, die Transparenz der Planungen für die Öffentlichkeit zu erhöhen. So wichtig es ist, das erforderliche Genehmigungs-

verfahren sachlich und ordnungsgemäß durchzuführen, sollte gerade öffentlich umstrittenen Projekten ein breit angelegter Diskussionsprozess vorangestellt werden.

Dies ist trotz früh angelegter und vielfältiger Informationsveranstaltungen der Planer nicht hinreichend gelungen. Insoweit ist in diesem Punkt der Stellungnahme des Umweltausschusses zuzustimmen. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Einbindung politischer Entscheidungsebenen, insbesondere der Parlamente.



Reaktion auf die Argumentationshilfe des Ausschusses

Manfred Braasch
BUND Hamburg

Die Tideelbe zwischen Hamburg und Cuxhaven soll erneut um bis zu zwei Meter vertieft werden. Im Vergleich zur letzten Elbvertiefung von 1999 ist geplant, nun die dreifache Baggermenge mit rund 40 Mio. m³ zu bewegen. Allein dies zeigt schon, wie groß der Eingriff in den Fluss diesmal sein wird.

Die Folgen für diesen einzigartigen Lebensraum sind aus ökologischer Sicht nicht mehr akzeptabel. Wertvolle Flachwasserzonen, die in den letzten Jahrzehnten bereits deutlich abgenommen haben, werden weiter verschwinden. Für die Fischwelt verschärft sich die Sauerstoffproblematik insbesondere zwischen Wedel und Blankenese und auch die ständige Unterhaltungsbaggerung nimmt zu. Es wird mehr Erosionen an den Ufern geben und die Strömungsgeschwindigkeiten in der Elbe nehmen zu.

Die geplante Elbvertiefung kostet den deutschen Steuerzahler nach neuester Schätzung bis zu 500 Mio. Euro – gleichzeitig wird ebenfalls mit Steuergeldern der JadeWeserPort in Wilhelmshaven gebaut und die Weser vertieft. Dies geschieht, um an allen Standorten große Containerschiffe bedienen zu können.

Der BUND Hamburg ist für eine Arbeitsteilung an der deutschen Nord-

seeküste und für ein integriertes Hafenkonzept. Dies würde die neuen Flussvertiefungen überflüssig machen. Gerade der neue JadeWeserPort kann Containerschiffe, die tatsächlich über 14,50 Meter Tiefgang haben, problemlos abfertigen. Im Hamburger Hafen gehen auch bei einem Verzicht auf die Elbvertiefung nicht die Lichter aus, da weiterhin viele Vorteile für den Hamburger Hafen sprechen (z. B. gute Hinterlandanbindungen, hohe Umschlagkompetenz). Mehr als 90 % der Schiffe der Weltcontainerflotte können Hamburg weiterhin anlaufen. Und die Container selbst werden im Trend leichter, folglich tauchen die Schiffe nicht mehr so tief ein. Schon heute laufen Containerschiffe mit über 12.000 Containern den Hamburger Hafen im Linienverkehr an.

Trotz guter Argumente gegen die Elbvertiefung muss man eins feststellen. Die Politik in Hamburg und Berlin hat sich auf das Projekt festgelegt und stellt nicht nur auf jeder Chinareise eine schnelle Umsetzung in Aussicht. Alternativen haben da keine Chance, die würden vermeintlich als wirtschaftspolitische Schwäche ausgelegt – kein Politiker geht da gerne mit.

Es ginge auch anders: An der Schelde wurde nach erbitterten Streit eine Ver-

tiefung für den Hafen Antwerpen „nur“ auf 13,10 Meter für den tideunabhängigen Verkehr vorgenommen (Hamburg plant 13,50 Meter), begleitet durch umfangreiche zusätzliche Maßnahmen für den Naturschutz.

Der BUND Hamburg hält den geplanten Eingriff in die Tideelbe für nicht vertretbar, zudem enthalten die Planunterlagen zur Elbvertiefung zu viele Mängel und die vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen reichen bei weitem nicht aus. Aus heutiger Sicht scheint ein Gang vor das Bundesverwaltungsgericht unvermeidlich.



**Positionspapier von
Elbanrainerkirchen der EKD
zur Zukunft der Elbe
10.06.2010**

Die Elbe prägt Landschaft und Kultur in weiten Teilen Deutschlands. Die unterzeichnenden Landeskirchen sehen sich gemeinsam in der Verantwortung, Zukunftsperspektiven für Mensch und Natur entlang der Elbe zu wahren. Die Erde ist als Teil der Schöpfung dem Menschen anvertraut, sie zu bewahren und zu gestalten (Gen 1,28; 2,15). Dieser Auftrag erscheint mitunter als in sich widersprüchlich. Aber gerade die Elbe in ihrer heutigen Gestalt zeigt, wie Menschen durch verantwortungsvollen Umgang mit Wissen und technischem Können Lebensräume gestalten und erhalten können. Aktuelle Probleme wie die Erosion der Flusssohle am Mittellauf der Elbe zeigen, wie sensibel ein solches System ist. Die mit großer Intensität geführten Diskussionen über Für und Wider baulicher Maßnahmen demonstrieren die Emotionalität des Themas, aber auch die Bedeutung der Elbe für das Selbstverständnis der sie umgebenden Regionen und ihrer Bewohner.

Wir sind der Überzeugung, dass ein tragfähiges Zukunftskonzept für die Elbe nur im konzertierten Vorgehen aller Beteiligten erfolgreich erstellt werden kann. Wir bitten die Bundesregierung, sich diese Aufgabe zu Eigen zu machen.

Gemeinsam erklären wir:

- Vor dem Hintergrund der gewachsenen Einsicht in die gesamtgesellschaftliche Bedeutung des Umwelt-, Natur- und Klimaschutzes fordern wir die Überprüfung der Planungen und Baumaßnahmen auf der Basis der EU- Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der EU-Wasserrahmenrichtlinie.
- Aus ökonomischer Perspektive ist die Elbe von vielfältiger Bedeutung. In den betroffenen Regionen sind Unternehmen und somit Arbeitsplätze vom Fluss abhängig. Die Belange von Güterverkehr, Schifffahrt, Hafen-, Tourismus, Land- und Forstwirtschaft, Wasserkraftwerksbetreibern sowie der Fischereiwirtschaft müssen in einer makroökonomischen Betrachtung gemeinsam betrachtet und unter Berücksichtigung der ökologischen Folgekosten abgewogen werden.
- Wir erwarten die öffentliche Zurückweisung der Forderungen nach einem weiteren Ausbau der Elbe durch Staustufen oder Wehre seitens der Bundesregierung und eine diesbezügliche Abstimmung mit den Bundesländern sowie allen beteiligten Behörden.
- Wir begrüßen die Bemühungen, der Vertiefung des Flussbettes durch Sohlerosion entgegen zu wirken und fordern die Konzentration der Kompetenzen und Ressourcen der zuständigen Behörden auf die Weiterentwicklung und Durchführung des Sohlstabilisierungskonzeptes und auf den Hochwasserschutz.
- Wir hinterfragen die ökonomische Notwendigkeit einer weiteren Vertiefung der Unterelbe und befürchten, dass sich die negativen ökologischen Folgen der bisherigen Vertiefungen bei einer weiteren Vertiefung verschärfen werden. Wir fordern dementsprechend den Bund und die beteiligten Länder auf, die Planungen auf ihre volkswirtschaftliche und ökologische Bedeutung zu überprüfen und möglichst von einem weiteren Ausbau der Unterelbe Abstand zu nehmen.

Wir bitten die Bundesregierung um die Einsetzung einer ressortübergreifenden Planungsgruppe von Bundes- und Landesbehörden unter Einbeziehung von Interessensverbänden und Organisationen zur Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für die Elbe.



Notizen

Impressum

Herausgeber:

Nordelbisches Kirchenamt,
Dezernat für Theologie und Publizistik,
Dänische Straße 21-35, 24103 Kiel.
Im Auftrag der Kirchenleitung der Nord-
elbischen Evangelisch-Lutherischen Kirche

Ausschuss der Kirchenleitung für Umwelt und Nachhaltigkeit:

- Beate Dopatka
- Hinrich Goos
- Sylvia Hansen
- Nicoline Henkel
- Ulrich Ketelhodt
- Dr. Karl-Heinrich Melzer (Vorsitzender)
- Gisela Lütke-Twenhöven
- Prof. Dr. Friedhelm Taube
- Dr. Thomas Schaack
- Dr. Reinhold Stauß
- Prof. i.R. Dr. Klaus Wächtler

Redaktion:

- Dr. Daniel Mourkojannis
- Ulrich Ketelhodt
- Dr. Thomas Schaack

Produktion und Vertrieb:

Amt für Öffentlichkeitsdienst
Königstraße 54
22767 Hamburg
040-306201100
afoe@nordelbien.de

Grafik-Design: Anke Dominik-Unruh
Foto: @dipego-Fotolia.com

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.

www.nordelbien.de

