



2017/09 Inland

<https://jungle.world/artikel/2017/09/baggern-gegen-die-bedeutungslosigkeit>

Für die Konkurrenzfähigkeit des Standorts Hamburg soll die Elbe vertieft werden

Baggern gegen die Bedeutungslosigkeit

Von **Gaston Kirsche**

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Pläne für die neunte Elbvertiefung für rechtswidrig erklärt. Die Hamburger Regierung zeigt sich dennoch zuversichtlich.

»Das Urteil kann man nicht schönreden«, sagte Hauke Harders, der Landesgeschäftsführer des Hamburger CDU-Wirtschaftsrats. »Die Entscheidung sendet international ein negatives Signal.« Auch die Fraktionsvorsitzende der FDP sprach in einer Debatte in der Hamburger Bürgerschaft eine Woche nach dem Urteil von einem »Debakel für Hamburg«. Das Urteil, so Katja Suding, sei eine »Klatsche mit Ansage«. Sie warnte: »Hamburg braucht die Elbvertiefung, um nicht in der maritimen Bedeutungslosigkeit zu versinken.«

Die Elbvertiefung ist auch nach Ansicht der SPD unbedingt nötig. Der Erste Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) spricht gerne von einer »Schicksalsfrage« für Hamburg. Der rot-grüne Senat setzt sich wie alle Landesregierungen seit 2002 vehement für die neunte Vertiefung der Unterelbe zwischen dem Hamburger Hafen und der Nordsee ein. Doch das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat die Pläne in seinem Urteil vom 9. Februar für teilweise rechtswidrig erklärt.

Offiziell wird das Vorhaben als »Fahrrinnenanpassung« bezeichnet. Seit 1818 gab es acht solcher Eingriffe. Die neunte Vertiefung des Flussbetts der Unterelbe soll auf 120 Kilometern Länge eine Solltiefe von bis zu 19 Metern unter Normalnull herstellen. Dies ist den politisch Verantwortlichen zufolge erforderlich, damit große Containerfrachter bei Wellengang nicht auf Grund aufsitzen. Es wäre dann Schiffen mit einem Tiefgang von 13,5 Metern möglich, unabhängig von Ebbe und Flut zwischen Hamburger Hafen und Nordsee zu fahren. Auf der Flutwelle sollen Dickschiffe mit bis zu 14,5 Metern Tiefgang das Elbrevier passieren können.

In den vergangenen Jahren wurden immer größere Containerschiffe gebaut. Der große Boom der Megacontainerschiffe, die mittlerweile bis zu 60 Meter breit und 400 Meter lang

sind und voll beladen mit 19 000 Containern 14,5 Meter Tiefgang haben, wurde durch die seit 2007 anhaltende internationale Krise der Handelsschifffahrt beschleunigt. Wegen des 2007 eingebrochenen, seitdem im Volumen nur langsam wieder wachsenden Welthandels sanken die Frachtraten für die großen Reedereien. Je größer die Containerpötte, desto niedriger die Transportkosten für die einzelnen Stahlkisten, so die betriebswirtschaftliche Kalkulation. Auf Werften sind gegenwärtig bereits Containerschiffe in Bau, die 20 000 twenty-foot equivalent units (TEU) befördern können, wie die etwa sechs mal zweieinhalb mal zweieinhalb Meter großen Transportkisten international bezeichnet werden.

Bei der achten Elbvertiefung 1999 wurden die ökologischen Folgen von staatlicher Seite kaum beachtet, aber mittlerweile hat sich die Rechtslage verändert. Eine EU-Verordnung beinhaltet ein Klagerecht für Umweltverbände und strenge Richtlinien zum Schutz der Flora und Fauna von Fließgewässern. Von den rechtlichen Möglichkeiten haben der Naturschutzbund (Nabu) und der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Gebrauch gemacht. Die Tideelbe, der von Gezeiten abhängige Abschnitt des Flusses zwischen dem Stauwehr Geesthacht und dem Mündungstrichter, verfügt über Süßwasserwatten, Mischwasseruferzonen und eine große, bedrohte Artenvielfalt (Jungle World 37/2014). Ein Symbol hierfür ist der Schierlingswasserfenchel, der vom Aussterben bedroht ist. Wegen der umfangreichen Ausbaggerung und Vertiefung hat sich nach 1999 die Strömungsgeschwindigkeit des Flusses erhöht, mit sichtbaren Auswirkungen: Schilfzonen versandeten, Brutgebiete wurden überflutet, mit der Flut wurde zudem mehr Sediment aus dem Wattenmeer in die Elbe geschwemmt.

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts könnte für die Gegner der Elbvertiefung also ein Anlass zur Freude sein. Es hat allerdings einen Haken: Das Gericht hat den klagenden Umweltverbänden nur in Einzelpunkten recht gegeben. In der Presseerklärung des Gerichts heißt es: »Die Planfeststellungsbeschlüsse für den Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe sind wegen Verstößen gegen das Habitatschutzrecht rechtswidrig und nicht vollziehbar.« Nach Verbesserungen könne jedoch neu verhandelt werden: »Diese Mängel können aber geheilt werden und führen daher nicht zur Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse.«

Bürgermeister Scholz zeigte sich einsichtig: »Trotz aller Sorgfalt müssen wir jetzt noch weitere Maßnahmen zum Schutz des Schierlingswasserfenchels ergreifen.« Der Einsatz für den Erhalt dieser weltweit nur an der Unterelbe vorkommenden Pflanze ist eine der Auflagen. Sie zu erfüllen, scheint Scholz ein Leichtes zu sein. In einer Regierungserklärung sagte er vergangene Woche, es handele sich um keine »zu großen Aufgaben«. Der Sieger steht für den Bürgermeister ohnehin fest. »Es gibt Rechtssicherheit. Und das bedeutet unwiderruflich: Die Fahrrinnenanpassung kommt.« Mit Pathos fuhr er fort: »Die Wirtschaftsnation Deutschland braucht einen Seehafen, der im weltweiten Wettbewerb mit Rotterdam und Antwerpen oder den expandierenden Häfen am Mittelmeer bestehen kann.«