

Elbvertiefung und Sportschifffahrt

von
Elmar Specht
Im April 2014

Zur Person des Autors

Elmar Specht: Jg. 1969, Tischler und Wirtschaftsingenieur, seit 1980 auf der Elbe mit unterschiedlichsten Fahrzeugen (Traditionssegler und Sportboote) unterwegs. Jugendausbilder im Sportbootverein, Sanierer alter Berufsfahrzeuge und Yachten, Nutzer und Beobachter der kleinen Häfen am großen Strom.

Dies ist ein Bericht über Beobachtungen vor Ort, die in den Seekarten noch nicht dokumentiert und deshalb zum Teil nicht gerichtsfest beweisbar sind. Dennoch zeigen sie Folgen der letzten Elbvertiefung, die zum Teil erst jetzt in ihrer vollen Tragweite sichtbar werden. Sie verdienen Beachtung und Respekt als Vorboten von Schlimmerem, was eine weitere Elbvertiefung mittel- und langfristig irreversibel verursachen könnte.

Die Tideelbe ist als zum Meer offenes Strömungsgewässer sehr komplexen Gesetzmäßigkeiten unterworfen, die sich dem Betrachter/Befahrenden oft erst spät erschließen. Wie in vielen komplexen Systemen sind die Auswirkungen einzelner Eingriffe kaum korrekt isolierbar und nur schwer bis gar nicht zuverlässig vorherzusagen. Tatsache ist, dass die hier genannten Veränderungen ein Zusammenspiel aus der Strömungssituation und dem letzten erheblichen Eingriff 1999 sind, da vorher eine so rasante Entwicklung nicht zu erkennen war. Viele der kleinen Häfen an den Nebenflüssen der Elbe sind bereits seit einigen Jahren nur noch durch Unterhaltungsbaggerungen schiffbar zu halten. Dazu ist hervorzuheben, dass sich der Aufwand seit der letzten Vertiefung überall erheblich erhöht.

Da wir bei der beabsichtigten weiteren Elbvertiefung vor dem bisher größten Eingriff stehen, wäre es fahrlässig, den bereits stattfindenden Prozessen keine gebührende Beachtung zu schenken! Dass dieses jedoch leider der Fall ist, soll im Folgenden belegt werden.

Besonders die niedersächsische Seite ist geprägt von Gemeinden mit kleinen Häfen, die im Landschaftsbild und der Gemeindestruktur aber auch der Geschichte eine wichtige Rolle spielen. Der jeweilige Hafen ist noch immer Dreh- und Angelpunkt und Begegnungsort. Er bildet in seiner amphibischen Ausprägung eine anziehende Besonderheit, die zum stetig wachsenden Tourismus in der Region wesentlich beiträgt. Die Attraktivität der Häfen und ihrer Infrastruktur wird mit EU-Mitteln unterstützt. Dazu ist die Schiffbarkeit wichtig, denn: Was ist ein Hafen ohne Schiffe?

Bis 1999 war die Unterhaltung der meisten Häfen mit Rückhaltebecken und Spülschleusen ausreichend möglich, Unterhaltungsbaggerungen in Häfen waren die Ausnahme. **Seit der letzten Elbvertiefung reicht das nicht mehr**; es werden bereits jetzt umfangreiche Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt, getragen von den Hafenbetreibern und Nutzern sowie anteilig auch der Gemeinden.

Im Folgenden wird deutlich, welche Häfen schon jetzt nicht mehr schiffbar sind und für welche die Schiffbarkeit in Zukunft auf dem Spiel steht.

Beobachtungen entlang der Niederelbe von Hamburg nach Cuxhaven:

- Im **Hamburger Hafen** ist die Sedimentation der weniger befahrenen Bereiche, wie z.B. dem Reiherstieg, anhand inzwischen trockenfallender Pontonanlagen eindeutig zu erkennen.
- Im **Mühlenberger Loch** werden Aufschlickungen von 10 cm pro Jahr beobachtet. Die Arbeit der bundesweit größten Jugendarbeit des Segelsportes ist gefährdet, nachdem das Finkenwerder Airbuswerk weite Bereiche des Revieres ohnehin schon zugeschüttet hat. Die Probleme im Betrieb der Sperrwerksanlage des **Cranzer** Sperrwerkes sind bereits Anlass breiter öffentlicher Diskussion.
- Der **Schulauer Hafen** ist trotz Anbringung eines Wellenbrechers immer weiter verlandet und das nahe Fahrwasser und die schlauchartige Form führt zu immer stärker setzendem Sog und Wellenschlag, so dass der Hafen nach umfangreichen Beschädigungen an Booten und Anlage stillgelegt wurde.

- Der **Hetlinger Hafen** ist der einzige Hafen, der sich durch seine Form und extrem nahe Lage zum Fahrwasser von selbst tief hält.
- Die **Yachtsportanlage hinter Lühesand** auf dem Gelände des ehemaligen Pionierübungsplatzes beklagt erhebliche fortschreitende Verlandung, die auf Dauer den Betrieb der Anlage gefährdet. Die Jugendausbildung an dieser Anlage wird wegen zu starker Strömung teilweise schon ausgesetzt.
- Die Nebenflüsse der Elbe, **Schwinge**, **Stör** und **Oste**, sind von der Verlandung weniger betroffen, da die eigene Strömung, durch Baggerungen unterstützt, die Sedimente hinausträgt. Ähnliches gilt bisher auch für den Bereich des Glückstädter Hafens (doch dazu später).
- Das **Dwarsloch** und die **Haseldorfer Binnenelbe** verflachen stetig, zuletzt 2012 so stark, dass Hamburgs beliebtester Ankergrund für Yachten mittleren Tiefgangs von bis zu 1,5 m nicht mehr in Frage kam.
- Die Unterhaltungsmaßnahmen im Bereich des **Bützflether** Industriehafens reduzierten sich 2012 stark. Bei der Firma Elbclearing gab es hierfür keine Erklärung, es bleibt zu vermuten, dass es sich um ein ähnliches Phänomen handelt wie in Hetlingen, da der Hafen quasi am Fahrwasserrand liegt.
- **Im Revier fahren bisher zwei bis drei Hopperbagger, im Herbst 2012 war nur noch ein Fahrzeug im Einsatz, zusätzlich kamen mehrere Injektionseggen zum Einsatz, die das Baggergut nur aufwühlen, so dass es sich als Sediment zusätzlich in den Randbereichen ablagert und den Prozess der Verlandung noch weiter beschleunigt.**
- Die Schlickbank südlich der **Pinnaumündung** wächst stetig.
- Der Bereich hinter **Schwarztonnensand** unterliegt starken Schwankungen, die Sandbank an Schwarztonnensand Nord wächst ebenfalls, das **Barnkruger Loch** verlandet zusehends, die Zufahrt nach **Assel** wird enger und flacher. Es ist fraglich, ob ein Besuch mehrerer Fahrzeuge wie zum 950jährigen Bestehen der Gemeinde Assel 2011 in Zukunft noch möglich sein wird. Der Hafen von **Ritsch** ist nicht mehr vorhanden.
- Die Uferbefestigungsmaßnahmen im Bereich **Ruthenstrom** auf Krautsand wurden vor eineinhalb Jahren komplett weggespült (das Befestigungsvlies lag oberhalb am Ufer, die Steine wahrscheinlich in der Fahrrinne).
- Die Durchfahrt hinter der **Rhinplate** von Glückstadt nach Hamburg (das sogenannte **Kartoffelloch**) verlandete 2012 so stark, das Yachten mittleren Tiefgangs bei normalem Niedrigwasser im Fahrwasser (!) auf Grund liefen. Sollte das Fahrwasser vor Glückstadt verlanden, hat das nicht nur verheerende Auswirkungen auf den Unterhaltungsaufwand des Hafens, sondern auch auf die Wirtschaft der betriebsamen kleinen Stadt.
- Die Zufahrt zu **Wischhafener Süderelbe** verlandet nach Krautsand hin zusehends, die Rinne wird für den Fährverkehr und die Schiffe der Firma Meyer tief gehalten, also regelmäßig gebaggert. Die alte Fahrrinne hinter der Brammer Bank, noch vor zehn Jahren bei Niedrigwasser mit 1,5 m Tiefgang befahrbar, fällt nun bei Niedrigwasser trocken! Dadurch haben motorlose Segelboote beim Einlaufen erhebliche Nachteile, da sie mit starker Gegenströmung die Südrinne befahren müssen und dies unter Segeln oder unter Ruderriemen oft nicht zu schaffen ist. Auf der Wischhafener Süderelbe ist eine starke Verengung spürbar, die jedoch schon vor 1999 begann. Der alte Hafen von Wischhafen hat am Anfang des Sommers nach umfangreicher Reinigung des Rückhaltefleetes und des Bereiches um die Spülschleuse eine Tiefe in der Rinne von 2.8 m bei Hochwasser gehabt. Durch einen Mangel an sog. „Achterwasser“, welches zur Feldbewässerung genutzt wurde und einem Mangel an Niederschlägen war das Freihalten mittels Spülschleuse nicht mehr möglich, also schlickte die Hafenerinne innerhalb des Sommers und Herbstes auf nur noch 1,5 m Tiefe wieder zu. **Also 1,3 m Aufschlickung in sechs Monaten. Ein so hohes Maß an Verschlickung war bisher hier nicht zu beobachten.**

Der Verlauf und die Veränderungen des Gewässers lassen sich besonders bei Niedrigwasser eindeutig ablesen. Ab dem Anleger der Firma Meyer in Richtung Dornbusch flacht das Gewässer stark ab, der Hafen von **Neuland** – vor zwei Jahren mit kleinen Booten noch zu befahren - ist nicht mehr vorhanden. Er war trotz Erneuerung der großen Spülschleuse nicht mehr zu halten. Der Hafen von Dornbusch wächst stark zu, verflacht stark und steht kurz davor, nicht mehr befahren werden zu können. Im Moment hat er noch eine Gewässertiefe von 0,7 m bei mittlerem Hochwasser.

- Die Zufahrt nach **Freiburg** war 2012 nicht mehr zuverlässig zu halten - die Freiburger Segler brachten dort in Richtung Elbe eigene Kanister als Orientierungsbojen aus - eine dauerhafte Unbefahrbarkeit hätte gerade für Freiburg mit seinen zwei Yachtwerften und dem Segelverein in der Ortsmitte eine verheerende Auswirkung.
- Bis nach Cuxhaven ist die Elbe nun geprägt vom stark strömendem Hauptfahrwasser, wobei die Oste - ebenfalls stark strömend - dabei ihren Mündungsbereich selbst gestaltet und **Otterndorf** und **Altenbruch** langfristig wieder um die Sicherheit des Ufers fürchten, obwohl umfangreiche Investitionen in Befestigungsmaßnahmen gerade abgeschlossen wurden.
- Gegenüber im Bereich von **Neufelder Sand** und **Medemgrund** sind ebenfalls Verlandungen zu verzeichnen, die sich bei einer geplanten Verengung der Medemrinne voraussichtlich signifikant verstärken werden. Ein Verlust der Fischgründe und des Fahrtgebietes der Cuxhavener und Neufelder Fischer und Freizeitkapitäne wäre vorprogrammiert

Der Planfeststellungsbeschluss besagt, dass es durch die Elbvertiefung keine Einschränkung des Segelrevieres gäbe. Durch die Vertiefung selbst vielleicht nicht, wohl aber durch die dadurch verstärkte Verlandung ist die **Einschränkung allerorten als Einschränkung früherer Möglichkeiten** erkennbar.

Deshalb werden als nächstes an einigen Beispielen Veränderungen des Segel- und Schiffsbetriebes im Revier dargestellt und die sich ergebenden Nachteile erläutert:

Die Strömungsfenster im Bereich des Tidenverlaufes haben sich innerhalb der letzten zehn Jahre stark verändert. Das hat auch eine Auswirkung auf die Sedimentation. Zu beobachten ist diese Entwicklung besonders an dem Zeitfenster, das mir zum Segeln mit meiner 1,9 m tief gehenden Yacht zur Verfügung steht. Als ich das Boot 2001 kaufte, konnte ich ca. von drei Stunden vor bis zwei Stunden nach Hochwasser segeln. Die Tide kam gleichmäßig, war in ihrer zeitlichen Mitte am stärksten und flaute dann gleichmäßig ab, so dass sich rund um Hoch- und Niedrigwasser im Mittel ca. eine Stunde Stauwasser ergab.

Seit ca. fünf Jahren hat sich die Tidekurve (also die Wassermenge pro Zeiteinheit) verschoben: Die Hauptmenge fließt - bedingt durch den größeren Querschnitt - in den ersten zwei Stunden nach Einsetzen der Flut auf, so dass die Schiffe schneller aufschwimmen, aber nach einsetzender Ebbe auch schneller trockenfallen. Hieraus ergeben sich zu den genannten Zeiten auch merkbar höhere Strömungsgeschwindigkeiten. Aus dieser Situation ergeben sich vielfältige Auswirkungen. Heute erstreckt sich das Tidefenster von 4 h vor bis 1 h nach Hochwasser.

Nach einer alten Klemmnerregel darf ein Abwasserrohr nicht zu stark abschüssig sein, sonst läuft das Wasser zu schnell ab und die Exkremate bleiben liegen. Dieser Fall liegt bei der schneller ablaufenden Tide vor. Unter anderem daher haben wir stärkere Ablagerungen!

Beim Segeltraining in Wischhafen wirken sich die früher einsetzende stärkere Tide und das mangelnde Stauwasser direkt aus. Wenn ich den Zeitpunkt des Trainingsendes um zehn Minuten zu spät setze, kommt es immer häufiger vor, dass die kleinen Optimisten-Jollen nicht mehr gegen die Strömung der Wischhafener Süderelbe ankommen und ich sie einschleppen muss. Diesen Effekt gibt es erst **seit drei Jahren**.

Durch den starken Strom bekomme ich neuerdings mein Boot in der Wischhafener Süderelbe oft nicht gedreht, da man an der Stelle mit ausreichender Gewässerbreite vorbeigetrieben wird. Das kann und wird sicherlich bei größeren Booten und Berufsfahrzeugen zu kritischen Situationen führen. In der Oste-Mündung und vor Cuxhaven ist die Strömungssituation schon jetzt so stark, dass schwächer motorisierte Fahrzeuge sich durchaus riskanten Situationen aussetzen, wenn sie einlaufen. Die Wellenbildung bei Wind gegen den Strom im Bereich zwischen Brunsbüttel und Otterndorf wird von jeher ab Windstärke 4 unangenehm und ist ab Windstärke 6 auch für stärker motorisierte Yachten nur noch schwer zu meistern.

Zum genaueren Verständnis hier eine kurze Situationsbeschreibung:

Meine Kreuzeryacht „Lot Mi“ von 1921 ist 10,70 m lang und 10 t schwer. Sie hat unter ihrem Voreigner europaweite Reisen, etwa nach Nordnorwegen und Schweden, unternommen und gilt für ihre Größe auch unter modernen Yachten als seetüchtiger und guter Segler.

Beim Auslaufen aus dem Nord-Ostsee-Kanal im August 2011 sollte mit einigen Freunden noch nach Otterndorf oder Cuxhaven gesegelt werden. Es war beim Auslaufen 17.00 Uhr und ca. 1 Std. nach Hochwasser. Es herrschten Windstärken von 4-5 Beaufort aus Südwest; dadurch entwickelte sich ein unangenehmer Wellengang, der ein sicheres Manövrieren unter voller Besegelung unmöglich machte. Ich entschloss mich daher, ein Reff einzustecken (Segel zu verkleinern). Als das Manöver beendet war, wurde offensichtlich, dass wir weder Otterndorf bei ausreichend Wasser (Hafen fällt größtenteils trocken) noch Cuxhaven vor der Dunkelheit erreichen würden. Also entschlossen wir uns, umzudrehen, um in die Oste zu laufen, die wir eine Viertelstunde vorher passiert hatten. Nun hatten wir Wind von achtern und Strom von vorne. Für die 1,5 Seemeilen brauchten wir 1,5 Stunden.

Unter diesen Bedingungen lief „Lot Mi“ laut Logge 6-6,5 Knoten durchs Wasser, also hatten wir eine Strömungsgeschwindigkeit von ca. 5 Knoten. Bei schwächerem Wind hätten wir zu wenig Kraft gehabt, um noch sicher manövrieren zu können. Bei mehr Wind gerät die Wellensituation allmählich außer Kontrolle.

Entgegen der Planfeststellung des Vorhabensträgers müssen wir nach einer weiteren Elbvertiefung in weiten Bereichen mit noch stärkerem Strom und aggressiverem Wellengang rechnen. Welcher Wind ist zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven wäre dann für Yachten noch zu meistern? Die geschilderte Situation gilt auch für Motorboote und kleinere Berufsfahrzeuge als nicht ungefährlich.

Sechs Knoten (sm/h) sind für viele Küstenfahrzeuge in der Nähe ihrer Höchstleistung. Entsprechend ist das Anlaufen des Cuxhavener Hafens mit dem 45 m langen Museums-Küstenmotorschiff (Frachter) „Untereibe“ auch nur mit voller Maschinenkraft zu bewerkstelligen, um nicht auf die Hafemole gedrückt zu werden. Die normale Reisegeschwindigkeit beträgt 5 Knoten. Auch für diese Gegebenheiten ist eine Verschlechterung der Bedingungen bedenklich.

Bis in die 90er Jahre war die Außenelbe bis Neuwerk für erfahrene Jugendsegler mit motorlosen Fahrzeugen wie der 5 m langen Piratenjolle oder dem 8,5 m langen Jugendwanderkutter ein gern befahrenes Revier. Hiervon wird inzwischen aus Sicherheitsgründen abgesehen. Die langjährige Regatta: Das „Blaue Band der Niederelbe“ (von Wedel nach Cuxhaven) wurde seit einigen Jahren für Jugendkutter und kleinere Boote nicht mehr ausgetragen, da die Strömungsverhältnisse ein Ankommen im Zielhafen vor der Dunkelheit unmöglich machten und dies auf einem derart stark befahrenen Revier ein zu großes Risiko darstellt.

Im Jahr 2012 fand die Regatta erstmalig aus Mangel an Beteiligung nicht mehr statt, da die Strecke nur noch für besonders schnelle Boote zu schaffen ist.

Seit fünf Jahren gibt es vermehrt Seehunde in unserem Revier und Pockenbewuchs an Schiffen und Anlagen. Dies ist nicht grundsätzlich eine negative Auswirkung, allerdings spricht es für eine eindeutige, spürbare Veränderung der Wasserqualität in Richtung auf eine erhöhte Salinität.

Die hier gesammelten Beobachtungen sind zum größten Teil erst mehrere Jahre nach der letzten Elbvertiefung deutlich geworden. Sie widerlegen eindeutig die folgenden Antworten des Planfeststellungsverfahrens auf vorgelegte Einwendungen.

Eine Aussage im Planfeststellungsbeschluss¹ auf Seite 2368 unter „Zu 13“, letzter Absatz, lautet u.a.:

*„Diese Veränderungen sind jedoch insgesamt ungeeignet, spürbare Auswirkungen in den Nebenelben hervorzurufen. **Ungeachtet der Frage, ob es zu ausbaubedingten geringeren Wassertiefen kommen wird, können die Sportboote in Gebiete mit ausreichenden Wassertiefen ausweichen.***

Unter den geschilderten Bedingungen bleibt im Wesentlichen das Fahrwasser, das, um die Sicherheit des Schiffsverkehrs im Fahrwasser nicht zu beeinträchtigen, zu meiden ist. Das läuft logischerweise auf Verdrängung der Sportfahrzeuge hinaus. **Also verlassen sie bitte das Revier?!**

Auf Seite 2368 des Planfeststellungsbeschlusses heißt es unter „Zu (14)“ weiter:

*„Zwar sind infolge der Fahrrinnenanpassung durch erhöhten Schwebstoffeintrag und/oder eine Änderung der Tidewasserstände **geringfügige Einschränkungen der Nutzbarkeit einzelner Häfen nicht auszuschließen, allerdings sind diese durchweg als nicht erheblich zu bewerten.** Eine vorhabensbedingte Befahrenseinschränkung von Elbabschnitten oder Nebenflüssen bzw. Nicht-Erreichbarkeit von Häfen ist auszuschließen.“*

Hier werden Fakten, mit denen wir vor Ort seit Jahren zu kämpfen haben, ohne sachliche Beweise wahrheitswidrig einfach bestritten **Dieser Teil der Einwendung ist also nicht widerlegt!**

Um sich über die Verhältnisse vor Ort ein Bild zu machen, lade ich den interessierten Leser zu einer Bootsfahrt auf dem Revier ein.

Bereits jetzt sind die Unterhaltungsmaßnahmen wegen Sedimentation in den Häfen und Nebenarmen ein erheblicher Kostenfaktor innerhalb des Etats der Hafenbetreiber. Durch die zu erwartende Verschlechterung wird die Unterhaltung weiter Bereiche des Niederelbrevieres finanziell nicht mehr tragbar. Der Fond, der zur Verteilung von finanziellem Ausgleich der Unterhaltungsmaßnahmen gegründet wurde, wird nur einen Bruchteil der zu erwartenden Unterhaltungsmaßnahmen abdecken können. Die Hauptlast dieser Maßnahmen tragen schon jetzt, aber erst recht in Zukunft, die Hafenbetreiber und Anlieger – **Hier wird bereits jetzt das Verursacherprinzip umgangen, das ist nicht akzeptabel!**

In seiner Stellungnahme vom 13. Januar 2012 stellt Samtgemeindebürgermeister Edgar Goedecke die Position Nordkehdingens und des Bundes wie folgt dar:

*Die Positionen von Jork und Nordkehdingen sind unterschiedlich. Jork lehnt die Fahrrinnenanpassung generell ab. Nordkehdingen akzeptiert die Fahrrinnenanpassung, wenn keine nachteiligen Auswirkungen hingenommen werden müssen. **Die nachteiligen Auswirkungen haben wir wie dargelegt bereits jetzt. Bei einer Verschlechterung muss von einer Verstärkung der Auswirkungen ausgegangen werden.** Die genauen Daten der Gewässerverengung und Abflachung sind aus den Peilprotokollen des Wasser- und Schifffahrtsamtes ersichtlich, die regelmäßig vorgenommen werden müssen.*

Eine weitere Schutzauflage gibt es zur Verschlickung: Der Bund verpflichtet sich, die Nebenflüsse vor Verlandung zu bewahren. Wenn von einem Vorhaben „schädliche Auswirkungen“ ausgehen, sowie Allgemeinwohl und Gewässerbenutzung beeinträchtigt werden, kommen Schutzauflagen laut Verwaltungsverfahrensgesetz und Wasserstraßengesetz in Betracht.

¹ Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, „[Planfeststellungsbeschluss für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5m tiefegehende Containerschiffe](#)“, Kiel 2012.

Gesetze gelten unabhängig von Einzelmaßnahmen, das bedeutet, dass der Bund bereits jetzt für den Ausgleich der Verschlechterungen und Einschränkungen der letzten Elbvertiefung zuständig ist. Das Vorgehen des Bundes hierzu ist hinlänglich bekannt: Die Oste wurde kurzerhand entwidmet und muss als nun niedersächsisches Landesgewässer von dort unterhalten werden.

Im Jahre 2012 wurde der Bereich der Wischhafener Süderelbe nur bis zu Slipbahn des Yachtclubs ausgebaggert (durch MS Njörd, Induktionsbagger), der restliche Bereich bis zum Anleger der Firma Meyer verflachte und verengte sich zusehends. Entscheidet sich nun der Bund, dieses Gewässer ebenfalls zu entwidmen, um die Kosten zu senken, müsste die Firma Meyer den Standort verlagern und Arbeitsplätze in Wischhafen gingen verloren. Diese Befürchtung ist in Wischhafen allgegenwärtig und nimmt bei einer Verschlechterung der Verhältnisse der Verlandung immer klarere Konturen an.

Sollten die Wasser- und Bodenverbände in der Marsch bei der Entwässerung- nach einer weiteren Vertiefung- Probleme bekommen, werde der Bund die Mehrkosten beim Abpumpen des Wassers übernehmen und sich bei Bau und Unterhaltungsmaßnahmen beteiligen. Auch hier gilt laut Katrin Grünwald von der WSD die Regel: **Mehrkosten werden in den ersten sechs Jahren ohne Nachweis übernommen.**

1. **Wo hat man je gehört, dass im öffentlichen Bereich Kosten ohne Nachweis übernommen werden?**
2. **Und was machen wir nach sechs Jahren? (→ wie wir versucht haben darzustellen, haben wir es mit sehr langfristigen Auswirkungen zu tun); man wird den Eindruck nicht los, über den Tisch gezogen zu werden.**

Wir hantieren im Bereich der Niederelbe seit Jahren mit einem sich immer weiter verstärkendem Phänomen, was sich durch die bereits stattgefundenen und der ggf. weiteren Elbvertiefung nicht zeitlich begrenzen lässt.

Die Verlagerung der Verantwortung aus der Region zum Bund führt dazu, dass auch regional entfernt entschieden und ausschließlich nach Belangen des Bundesverkehrsministeriums und nicht in angemessener Abwägung mit regionalen Belangen entschieden wird. So wird nur nach verkehrstechnischen Kostenerwägungen gehandelt und die Regionalentwicklung hinten angestellt.

Das beste Beispiel hierfür ist die Einvernehmenserklärung durch den ehemaligen Niedersächsischen Ministerpräsidenten McAllister, der die Bereiche Wasserwirtschaft und Landeskultur zu vertreten hatte. Beide Bereiche sind jedoch – wie in diesem Artikel umfangreich beschrieben – umfangreich tangiert.

Es gibt in diesen Bereichen keinen erzielbaren Konsens, allenfalls eine Abwägung und Gewichtung, die allerdings nicht stattfindet, da der Erste Bürgermeister Hamburgs sie ablehnt und unser Ministerpräsident sie trotz angeforderter regionaler Unterlagen nicht zur parlamentarischen Diskussion stellt. Er hat das Einvernehmen ohne vorhergehende Anhörung der zuständigen Bereiche erklärt und somit die Interessen Niedersachsens, auch Wilhelmshavens, hinter denen Hamburgs zurückgestellt.

Wenn Konsens darüber besteht, dass regionale Interessen übergeordneten nationalen Interessen grundsätzlich untergeordnet werden müssen, dann gilt in einem Rechtsstaat die Regel: Gleiches Recht für alle - und das Prestige einer einzelnen Stadt muss einer nationalen Hafenkonzepktion untergeordnet werden!

Jeder mündige Bürger muss einen Skandal darin erkennen, dass mehr als ½ Mrd. € an Steuergeld verschwendet werden soll, um konzeptionslos einen vor kurzem für mehr als 1 Mrd. € Steuergeld fertiggestellten deutschen Tiefwasserhafen überflüssig zu machen. Wenn es dazu käme, müsste ein Sturm der Entrüstung den Bundesverkehrsminister wegen Verletzung seiner Sorgfaltspflichten aus dem Amt jagen.