

Gefährdet sind nicht nur die Elbdeiche, denn das Wasser findet den Weg bis Buxtehude, Stade oder Bremervörde. Ein Blick auf die topografischen Karten mit Höhenlinien zeigt die individuelle Gefährdung der jeweiligen Wohnlage.



Die Auswirkungen der letzten Elbvertiefung von 1999 sollten lt. Planfeststellungsbeschluss bis 2015 (!) ermittelt werden, damit die Folgen des Eingriffs beurteilt werden können und weitere Bauvorhaben von den gewonnenen Erkenntnissen abhängig gemacht werden. Doch vor der Fertigstellung in 2000 hat der Zentralverband Deutscher Seehäfenbetriebe e. V. eine weitere Vertiefung gefordert.

Inzwischen hat sich zweifelsfrei herausgestellt, dass erheblich mehr Schäden entstanden sind, als seinerzeit prognostiziert wurden. Vorbeugung und Schadensbegrenzung sind also das Gebot der Stunde – doch das Gegenteil ist der Fall: Ohne Not wird vorzeitig die 9. und größte (!) Elbvertiefung aller Zeiten geplant!

Die weitere Elbvertiefung um 1,5 bis 2,5 m erhöht das Risiko für Deichbrüche und Überschwemmungen.

Die Elbe wird ein Schifffahrtskanal.

Mehr Containerschiffe bedeuten u. a. auch

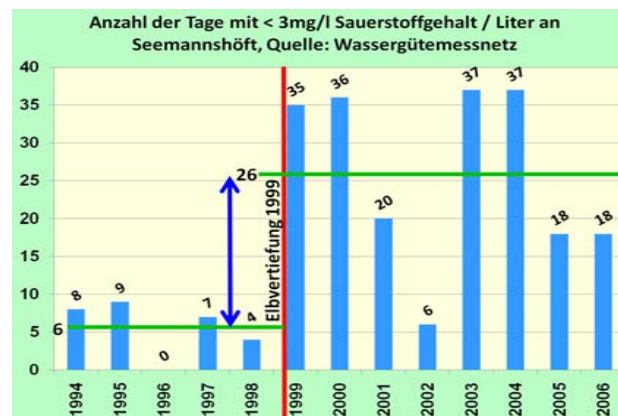
- stärkere Luftverschmutzung durch Schweröl-Abgase
- zunehmendes Havarie-Risiko.

Seit 1800 wurde die Elbe in 8 Schritten von ca. 4 m unter NN auf 16,70 unter NN auf mehr als das 4-fache vertieft

und dem Schiffsverkehr angepasst. In dieser Zeit hat sich der Tidenhub (Differenz zwischen dem mittleren Hoch- und Niedrigwasser) von 1,5 m auf über 3 m verdoppelt (St. Pauli). In den letzten 100 Jahren wurden 70 % des Deichvorlandes vernichtet, viele Flachwasserzonen und in Europa einzigartige Tideauwälder sind verschwunden.

Lichtdurchflutete, nährstoffreiche Flachwasserzonen sind für die Fischwelt, den Sauerstoffhaushalt und die Kleinstlebewesen des Flusses von großer Bedeutung. In 30 Jahren von 1965 – 95 hat das Volumen der flachen Nebengebiete um 44 % abgenommen und der Trend hält weiter an, die Elbe wird steiler. Bald wird es nur noch tiefe Rinnen mit schnellem Wasser und steilen Ufern geben:

Durch moderne Abwasserklärung und das Ende der DDR-Industrie wurde die Wasserqualität in den 80er und 90er Jahren erheblich verbessert. Der Fischbestand hat sich aber dennoch durch menschliche Eingriffe stark verändert. Der Stint, ein „Freiwasserfisch“, macht 90 % der Fänge aus, bei Hamburg sogar 97 %! Fischarten die auf konstante Lebensräume angewiesen sind wie z. B. die Flunder (1990 noch 17 % der Fänge), werden durch die Veränderungen des Flussbettes und der Uferzonen immer weiter dezimiert. Der Sauerstoffgehalt hat sich seit 1999 wieder deutlich verschlechtert.



Eine weitere Elbvertiefung ist allein aus ökologischen Gründen nicht zu verantworten.

Der Obstbau im Alten Land ist in Gefahr.

Im größten geschlossenen Obstanbaugebiet Nordeuropas, werden zur Blütezeit die Apfelbäume zum Schutz vor

Nachfrösten mit Elbwasser beregnet und im Sommer bewässert.

Jede Elbvertiefung hat die Salzwassergrenze weiter stromaufwärts geschoben. Sie hat schon das Alte Land erreicht und bedroht die Beregnung und die Bewässerung.



Die Elbvertiefung schafft keine Arbeitsplätze.

Die Anzahl „hafengebundener“ Arbeitsplätze ist in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen, obwohl der Containerumschlag massiv angestiegen ist. Güterverkehr in Containern ist Rationalisierung und hat mehr traditionelle Arbeitsplätze zerstört, als neue Arbeitsplätze geschaffen. Die Hamburger Behauptung, dass durch die Elbvertiefung Arbeitsplätze entstehen oder gesichert werden, hält einer sachlichen Überprüfung nicht stand.

Eher ist zu befürchten, dass durch eine „verbesserte Infrastruktur“ noch mehr Produktionsstätten nach Fernost verlagert und regionale Arbeitsplätze vernichtet werden.

Die Elbvertiefung ist ein Jobshredder.

Einen weiteren Anstieg der Containerzahlen verkraften Schienen- und Verkehrsnetze nicht. Die Container stauen sich von der Kaimauer bis weit über Hamburgs Grenzen. Die Probleme des Containertransportes beginnen nicht auf der Elbe bei Cuxhaven, sondern erst in Hamburg.

Hamburger Hafen erstickt im Schlick.

Die 1999er Elbvertiefung hatte bereits eine immense Verschlickung des Hamburger Hafens und der Nebenflüsse zur Folge:

	Baggermenge
Letzte Elbvertiefung 1999:	14 Mio. m ³
Geplante Vertiefung:	38 Mio. m ³
Jährl. Unterhaltungsbaggerung derzeit:	20 Mio. m ³
Zum Vergleich: Bau des Jade-Weser-Port nur	3,5 Mio. m ³

Das jährliche Volumen der Unterhaltungsbaggerungen hat sich seit dem Jahr 2000 verdreifacht. Die Kosten betragen pro Jahr ca. 80 Mio. Euro! Auch das geplante Sedimentmanagement kann die Unvereinbarkeit einer Fahrrinne dieser Dimension mit der Dynamik der Elbe nicht lösen.

Es besteht kein Bedarf!

Wir fordern, Schiffe mit mehr als 14,50 m Tiefgang in Küstenhäfen abzufertigen, denn die 100 km lange Fahrt ins Binnenland ist nicht verantwortbar! Über 30 % der in Hamburg angelieferten Container werden ohnehin auf kleineren sog. Feederschiffen wieder elbabwärts Richtung Nord- und Ostsee transportiert.

Inzwischen konnte das „Regionale Bündnis gegen Elbvertiefung“ genau auflisten, welche Schiffe der Super-Post-Panmax-Klasse (bis 10.000 TEU; ein TEU = ein 20-Fuß-Container) Hamburg regelmäßig im Linienverkehr anlaufen: monatlich ca. 48 Schiffe = 1,6 Schiffe pro Tag. Dazu wurden die entsprechenden Containerumschläge und die einzelnen Tiefgänge registriert. Nachweislich sind von über 650 Großschiffen

- ca. 70 % tideunabhängig mit durchschnittlich 12,30 m Tiefgang eingelaufen und
- ca. 88 % tideunabhängig mit durchschnittlich 11,83 m Tiefgang ausgelaufen.
- Weniger als 20 Schiffspassagen/Mon. sind tideabhängig

Der Anteil der Leercontainer auslaufend liegt bei 20 %. Auch die großen COSCO-Schiffe EUROPE, ASIA und AMERICA mit über 10.000 TEU nutzen den Konstruktionstiefgang (maximaler Tiefgang) von 14,50 m nie aus.

Sogar das weltgrößte Containerschiff „Emma Maersk“ mit einem Konstruktionstiefgang von 15,50 m würde daher voll beladen doch nur 15,10 m tief gehen und könnte Hamburg bei Hochwasser heute schon problemlos anlaufen.

Diese Schiffe fahren schon seit Jahren...



...ohne Elbvertiefung nach Hamburg!

Wie soll die Elbvertiefung einen Nutzen erbringen oder Arbeitsplätze schaffen?

Es ist weder ein Bedarf noch ein Nutzen für das Projekt erkennbar, aber Kosten von mindestens 350 Mio. Euro, die Gefährdung der Anrainer und die Zerstörung der Ökologie der Elbe – warum?

Wir fordern daher:

- Planungsstopp
- Einhaltung des Beweissicherungszeitraums
- Erstellung eines nationalen Hafenkonzpts
- Behebung aller bisherigen Schäden
- Sicherung des Otterndorfer Watts
- Unabhängige Gutachten

Regionales Bündnis gegen Elbvertiefung

www.wir-brauchen-keine-Elbvertiefung.de

V.i.S.d.P.: Walter Rademacher, Tel.: 04752 / 841074



Die Hamburger Wirtschaft und der Senat wollen die Elbe weiter vertiefen, angeblich um Hamburgs Zukunftsfähigkeit sicherzustellen.

Das Regionale Bündnis gegen Elbvertiefung will diese Pläne stoppen, denn sie gefährden die Deichsicherheit und bedrohen schwerwiegend die gesamte Unterelbeökologie!

Die letzte Elbvertiefung 1999 hat Ufer und Deichvorland jetzt schon erheblich beschädigt. Immer mehr und immer größere Schiffe sowie die gestiegene Fließgeschwindigkeit der Elbe belasten die Ufer mit Sog und Wellenschlag. Sie zerstören unseren Hochwasserschutz: Watt, Vorstrand, Deiche, Siele, Deckwerke und Wellenbrecher.

Leib, Leben und Existenzen stehen auf dem Spiel, aber eine Versicherung gegen Sturmflutschäden gibt es nicht! Auch 1962 und 1976 wiegten sich allzu viele in trügerischer Sicherheit.