

## Nachrichten



Die Europäische Union hat kein Problem mit dem Ausbau der Elbe durch Hopperbagger wie Geopotes 15: Ohne Ausbaggern drohe ein Rückgang des Containerumschlags und ein Arbeitsplatzabbau im Hamburger Hafen.

Fahrinne vorantreiben können. Lediglich Niedersachsen und Schleswig-Holstein - ihr Einvernehmen ist erforderlich - und das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig können die Bagger stoppen.

Die Kernaussage der elfseitigen Stellungnahme: *"Die Verbreiterung und Vertiefung der Fahrinne (der) Unter- und Außenelbe bis zum Hamburger Hafen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt, ohne dass es machbare Alternativen gäbe. Durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen werden die negativen Auswirkungen des Projekts vermindert"*, schreibt Umweltkommissar Janez Potocnik.

Hunderttausende Jobs hingen vom Hamburger Hafen ab, bei einer verlorenen Million TEU (Standardcontainer) im Jahr würde ein "Verlust von 10 500 Arbeitsplätzen" drohen. Das ist laut Potocnik "ein realistisches Szenario". Es gelte "einen weiteren Rückgang" der wirtschaftlichen Bedeutung des Hafens, der sich aus einer Nichtanpassung der Fahrinne an gestiegene Schiffskapazitäten ergeben könne, zu vermeiden. Laut Potocnik haben die deutschen Behörden den Eingriff, wie in der FFH-Richtlinie gefordert, angemessen geprüft. Alternativen, wie ein Vorhafen an der Küste oder eine Hafenkooperation, seien "gänzlich ungeeignet oder unrealistisch".

Die Ausgleichsmaßnahmen für bedrohte Arten wie den Schierlingswasserfenchel seien - durch Nachmeldungen von ökologisch wertvolleren Gebieten oberhalb von Hamburg, neue Flachwasserzonen, Baggerverbote und -einschränkungen in Laich-/ Brutzeiten und Geschwindigkeitsbegrenzung zur Reduzierung des Wellenschlags - ausreichend. Ein für die Natur schädliches Vorrücken der Brackwasserzone elbaufwärts drohe nicht, maximal 1900 Meter seien zu erwarten.

Die EU verlangt allerdings von Deutschland eine "zeitgerechte" Umsetzung des Ausgleichs und einen Bericht über den Schierlingswasserfenchel-Bestand.

"Es war eine Pseudo-Prüfung", sagt Umweltgutachter und Elbvertiefungskritiker Walter Feldt, bis Ende 2003 Referatsleiter für die Umweltverträglichkeitsprüfung im niedersächsischen Umweltministerium. Brüssel habe sich dem Druck Berlins gebeugt. Die im EU-Recht vorgeschriebene "strategische Umwelt- und Alternativenprüfung" habe es nicht gegeben, so der Gutachter gegenüber dem TAGEBLATT. Brüssels Fokus habe sich allein auf Ausgleich gerichtet. Die Alternative der "Elbvertiefung-light" sei, obwohl in Brüssel vorliegend, nicht geprüft worden; genauso wenig wie die Unterlagen von Obstbau und Umweltverbänden. Bei der "Elbvertiefung-light" würde in der Mündung gebaggert - damit Großschiffen bis 14 Meter Tiefgang tideabhängig fahren könnten. Vorteil: Natur und Umwelt würden entlastet, statt 40 Millionen Kubikmeter müssten die Bagger nur 1,55 Millionen Kubikmeter aus der Elbe holen. Zusätzlich müssten die Begegnungsbox vor Wedel verbreitert und ein Liegeplatz bei Brunsbüttel geschaffen werden.

Dabei wäre die kleine Version mehr als 300 Millionen Euro billiger, so Feldt. "Die Frage ist, ob für zwei bis drei Schiffe im Jahr die Elbe für 600 Millionen Euro ausgebaut werden muss." Mehr als 90 Prozent der Containerschiffe kämen mit 14 Meter Tiefgang aus, größere würden eher breiter als tiefer. Dass Jobs bedroht seien, sei Unsinn. Auch in der Wirtschaftskrise 2008 habe es keine Massenentlassungen im Hafen gegeben.

(hvt)

## Kein Freifahrtsschein der EU

Zustimmung zur Elbvertiefung an Bedingungen geknüpft - Umweltgutachter kritisiert "Pseudo-Prüfung"

LANDKREIS.. Die Altländer und die Kehdinger werden bei ihrem Kampf gegen die Elbvertiefung nicht auf die Europäische Union bauen können:

Auch in ihrer Stellungnahme zur Auswirkung der Elbvertiefung auf die "Fauna-Flora-Habitat"-Gebiete (FFH) hat die Europäische Kommission die Argumentation der Bundesrepublik Deutschland und Hamburgs übernommen - wie bereits in ihrem Schreiben vom 14. November zur "Salinität" an die Gemeinde Jork. Die Europäische Union vertritt die Auffassung, dass es keine Alternativen zum Fahrrinnen ausbau gibt.

Der Brief aus Brüssel ist kein Freifahrtsschein für die Elbvertiefung - Basis der Maßnahme ist nationales Planungsrecht. Selbst bei einer negativen Stellungnahme der Europäischen Kommission hätte Deutschland den Ausbau der