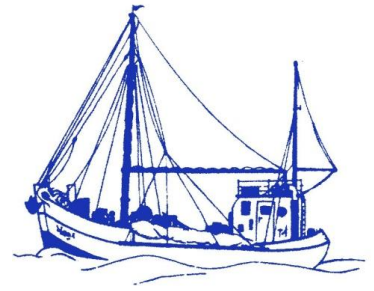


»Rettet die Elbe« eV

Nernstweg 22 • 22765 HAMBURG • Tel.: 040/39 30 01
eMail: buero@rettet-die-elbe.de • <https://www.rettet-die-elbe.de>



Baggern und Verklappen

Merkblatt

Februar 2023

Seit um 1900 eine durchgehende Fahrrinne von Hamburg bis zur Nordsee angelegt wurde, hat sich das System Tideelbe schwerwiegend verändert. Das Bauwerk "Fahrwasser" wirkt nicht nur durch seine Tiefe, sondern auch durch die Ablagerung des Aushubs z.B. in Form von Inseln wie Nesssand. Hamburg beansprucht mit Priorität, die Elbe für die Seeschifffahrt zu nutzen, wohinter andere Nutzungen wie die Fischerei zurücktreten müssen, und das nicht nur in Form des Wasserstraßengesetzes, sondern auch politisch als Deutschlands(des Reiches) größter Hafen.

»Rettet die Elbe« (RdE) hat sich seit 1978 mit den Belastungen der Elbe auseinandergesetzt, besonders mit der Hafenspolitik Hamburgs. Dieser Text fasst unsere Erfahrungen zusammen. Die Fülle unserer Arbeiten findet man unter der Webadresse: <https://www.rettet-die-elbe.de>

Tidegeschehen

Die Tide läuft von der Nordsee gesteuert als **Flutwelle** elbaufwärts, und wenn in Cuxhaven der Pegel fällt, läuft die Ebbe als Welle wieder abwärts. Im naturnahen Zustand vor 200 Jahren nahm der Tidehub von der Mündung aus stetig ab, bis er letztlich bei Geesthacht sich dem Oberwasserpegel angleich. Die Ausbreitungsgeschwindigkeit der Wellen ist umso größer, je weniger Energie sie durch Reibung verlieren (Dissipation), d.h. je tiefer das Flussbett ist. Wird das Flussbett durch Vordeichungen und Inseln eingengt, wird die Welle verstärkt (Konvergenz). Der Tidehub nahm dadurch stromauf zu. Das Maximum im Längsprofil liegt bei den Hamburger Elbbrücken.

Schlüsselt man den **Tidehub** in seine Komponenten Tidehochwasser (Thw) und Tideniedrigwasser (Tnw) auf, zeigt sich, dass die im Hamburger Abschnitt tiefer ablaufende Ebbe das Ergebnis prägt. Die MThw stiegen im Laufe der Jahrzehnte nur stetig und mäßig auf höhere Niveaus.

Die **Laufzeit**, die Differenz des Eintritts des Hochwasserscheitels einer auflaufenden Welle zwischen Cuxhaven zu dem in St. Pauli, hat sich im Jahresmittel seit 1951 bis heute von 4:15 Stunden auf 3:25 Stunden verkürzt.

Sturmfluten sollte man als singuläre Ereignisse analysieren. Ende Februar 2022 trat durch drei aufeinander folgende Stürme eine Kette von fünf Sturmfluten ein. Die höchste Welle, als sehr schwere Flut klassifiziert, erreichte am Morgen des 19.2. nach einer Laufzeit ab Cuxhaven von nur 2:50 Stunden mit einem Aufschlag von 150 cm den Pegel St. Pauli.

Kritisch wird die fortgesetzte **Radikalisierung des Tidegeschehens**, dass sie nach der Vertiefung 1999 nicht auf eine höhere Ebene ausläuft, sondern ständig schlimmer wird. Ein erneuter Schub wurde durch die jetzige Elbvertiefung erwartet, die Erfahrung des Jahres 2022 lehrte, dass die Erwartungen übertroffen werden. Dies wird umso schneller geschehen, wenn durch vorwiegende Verklappung in die Nordsee das Flussbett ausgehöhlt wird. Das Tidegeschehen ist der Schlüssel, wie sich der Zustand der Elbe verändert, und wie er verbessert werden kann.

https://www.rettet-die-elbe.de/1kapitel/von_ebb_und_fluth.pdf

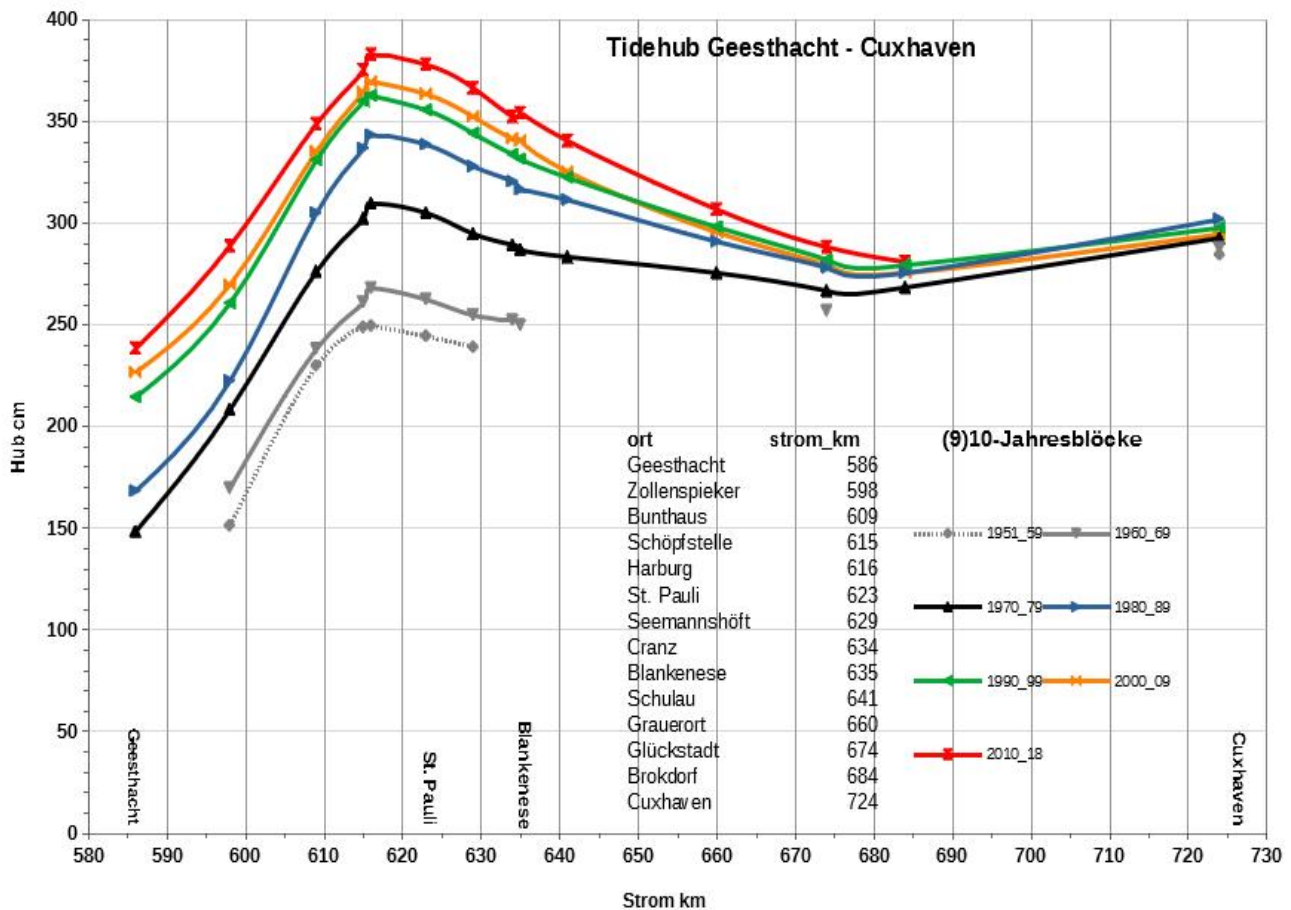


Abbildung 1: Pegeldata aus Portal Tideelbe; Auswertung »Rettet die Elbe«

Sedimentdynamik

Allgemein zeigen alle Dauermessstationen entlang der Tideelbe einen typischen Verlauf der Trübung mit der Tide: zu Beginn der Flut wirbelt die Strömung Sediment hoch und transportiert es aufwärts, beim Kenterpunkt (Stillwasser) rieseln die Trübstoffe zur Sohle; mit Einsetzen der Ebbe steigt die Trübung wieder, bis bei Tideniedrigwasser sich das Wasser klärt. Unter natürlichen Bedingungen wird per Saldo das Sediment, das mit dem Oberwasser in das System eingeschwemmt wird, nach mehrmaligem Hin- und Her in die Nordsee abtransportiert. **Sedimentkreisläufe sind ein natürlicher Prozess.** Unterhalb von Brokdorf dominiert der Ebbstrom, sonst hätte sich die Elbe längst selbst abgedämmt. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) nutzt das für ihre Verklappungen seit 2006.

Vertiefung, Hafen und Baggerei haben die natürliche Sedimentdynamik im Hamburger Bereich drastisch verändert. Stärkerer Tidehub und damit Strömung setzt mehr Sediment in den Transportmodus. Die Flut treibt es für fünf Stunden über Watten, in Flussmündungen und in den Hafen. Bei Stillwasser setzt es sich ab, je höher die Wassersäule, desto mehr. Die Ebbe nimmt das Schwebstoffinventar wieder auf und schwemmt es mit etwas geringerer Geschwindigkeit, dafür über sieben Stunden, abwärts. Die Bilanz ist dennoch nicht ausgeglichen. Die verstärkte Flut (**Tidepumpe**) presst das Wasser gegen den Oberwasserabfluss weit aufwärts, vor allem in die Schlickfalle Hafen. Die Regel lautet: gräbt man ein Loch ins Flussbett, schüttet die Elbe es umso schneller wieder zu, je tiefer die Grube ist. Die Ebbe schafft es nicht, die Gruben vollständig zu leeren. Da greift der Mensch ein und verzerrt den Prozess.

Baggermengen

Waren von der Hamburg Port Authority (HPA) aus dem Hamburger Abschnitt 1976 bis 1998 im **Mittel 2,5 Mio. m³** pro Jahr zu beseitigen, sprang **nach der Elbvertiefung 1999 die Menge auf 6,6**

Mio. m³ im Mittel von 2001 bis 2019. Die WSV erlitt nur eine geringe Steigerung von 11,5 Mio. m³ auf 12,8 Mio. m³. HPA räumte die Schlickfalle Hafen immer wieder aus und verklappte bei Nesssand. 2016 wurde ein Rekord mit 12,2 Mio. m³ Baggergut aufgestellt. 2020 hatte die Vertiefung begonnen, der im Jahresbericht der HPA eine Menge von 10,1 Mio. m³ zugeordnet wird, und der Unterhaltungsbaggerung 9,7 Mio. m³. Der primäre Aushub wurde in der Unterwasserablagerung Neufelder Sand festgelegt, die Unterhaltungsmengen zu 5 Mio. m³ bei Nesssand, 4,5 Mio. m³ in der Nordsee und der Rest an Land beseitigt. HPA erklärt die Probleme mit Ausreden von geringen Oberwasserabflüssen, aber vor allem mit der "**Kreislaufbaggerei**".

Baggergut wird bei Nesssand zwischen Fahrrinne und der Insel bei ablaufendem Wasser verklappt. Was nicht auf dem Grund liegen bleibt, wird als Suspension abwärts bis Lühesand geschwemmt und verteilt über das Flussbett abgesetzt. Die Flut mobilisiert Sediment vom Grund, egal ob es frisch aus Verklappung stammt oder schon vorher da lag. Wenn im Sommer nicht bei Nesssand verklappt wird, holt sich die Elbe eben das Material aus ihrem eigenen Sandkasten, so dass gerade im Hafen ständig und allorts gebaggert wird. Ein besonders eklatantes Beispiel beobachtet man mitten im Hafen in der Köhlbrandkurve, ein herausragender Schwerpunkt der Baggerei. In der Außenbahn vor dem Klärwerk höhlt die Strömung das Flussbett aus, und transportiert den Schlick in einer Schraubenströmung auf die Innenbahn.

Für die **Elbvertiefung 1999 wurden ca. 14 Mio. m³ Sediment** ausgehoben und dem Ästuar entnommen oder festgelegt, mithin der Sedimentdynamik entzogen. Um die neue Wassertiefe zu unterhalten, wurden von 2001 bis 2019 durch HPA und WSV 368 Mio. m³ gebaggert, wovon 230 Mio. m³ in den ebbstromdominierten Bereich bzw. die Nordsee entfernt wurden. **16mal wurde also die Elbe erneut und unwiderruflich vertieft.** Bei der jetzigen Vertiefung wurden 35 Mio. m³ ausgehoben. Über die Unterhaltungsmengen liegen die Daten noch nicht vor. Selbst wenn WSV und HPA die planfestgestellte Solltiefe einhalten, wird das **Flussbett von nun an jedes Jahr per Saldo wiederholt vertieft.** Ob das vom Planfeststellungsbeschluss gedeckt ist, ist nun die juristische Frage.

https://www.rettet-die-elbe.de/elbvertiefung/baggerei/bagger_verklapp_tideelbe.pdf

<https://www.rettet-die-elbe.de/elbvertiefung/sedimentraub.pdf>

Klima

Baggern kostet Energie, die aus der Verbrennung von Marinediesel gewonnen wird. Der Transport von Baggergut in die Nordsee verschlechtert die Energiebilanz erheblich. Statt Hafenschlick auf kurzem Weg baggernah zu beseitigen, wird er bis zu 150 km weit zur Tonne E3 in die Nordsee gefahren. **Energieeinsatz und Schadstoffausstoß** pro 1 Mio. m³ : 3 Mio. Liter Dieseläquivalent - 9000 t CO₂ Kohlendioxid - 100 t NO_x Stickoxide, nachzurechnen auf:

<https://www.ecotransit.org/index.de.html>

https://www.rettet-die-elbe.de/elbvertiefung/baggerei/klimawandel_abfluss_tide_folien.pdf

Im Klimabericht der Umweltbehörde kommt diese Belastung nicht vor. Stattdessen rühmt der Senat Hamburg als **klimafreundlichen Hafen**, weil die Ladung energieeffizient mit dem Seeschiff 100 km landeinwärts geschifft werde. Gerade bei den großen Containerschiffen ist aber nur ein Bruchteil für Hamburg bestimmt, die Masse wird spazieren gefahren.

Mit der "Begegnungsbox", der Verbreiterung der Fahrrinne von Blankenese bis Wedel, wurde den Elbfischern der wichtigste Fangplatz genommen. Bei der **Hamenfischerei** ankert das Boot und lässt die Tideströmung den Fisch ins Netz treiben. Wird das Netz geschleppt, verbraucht das Boot pro Tonne Fang eine Tonne Treibstoff, plus Transport von Island oder Afrika. Für ein paar TEU ruiniert der Senat die Art der Fischerei, die das Klima am wenigsten belastet.

https://www.rettet-die-elbe.de/elbvertiefung/klage_fischer_bverwg.php

Ökologischer Zustand

Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) berechnete für die Elbvertiefer, wie sich das Tidegeschehen über zwei fixe Zustände vor/nach der Vertiefung ändern werde. Unstrittig ist das Ergebnis, Tidehub und Strömungsgeschwindigkeiten würden sich verstärken. Allein daraus folgt, dass eine stän-

dige weitere Vertiefung durch Entnahme von Sediment aus dem Ästuar den Zustand weit über die Modellierung der BAW hinaus verschlechtert. Hinzu kommt die Rückkopplung von Strömung und Erosion im tiefen Wasser, der **morphologische Nachlauf**.

Stärkere Tideströmungen transportieren mehr Sediment, was nicht nur zu mehr Baggerei führt, sondern zur **Verschlickung** von Wattflächen und Flachwasserzonen, kleinen Häfen und an Sperrwerken.

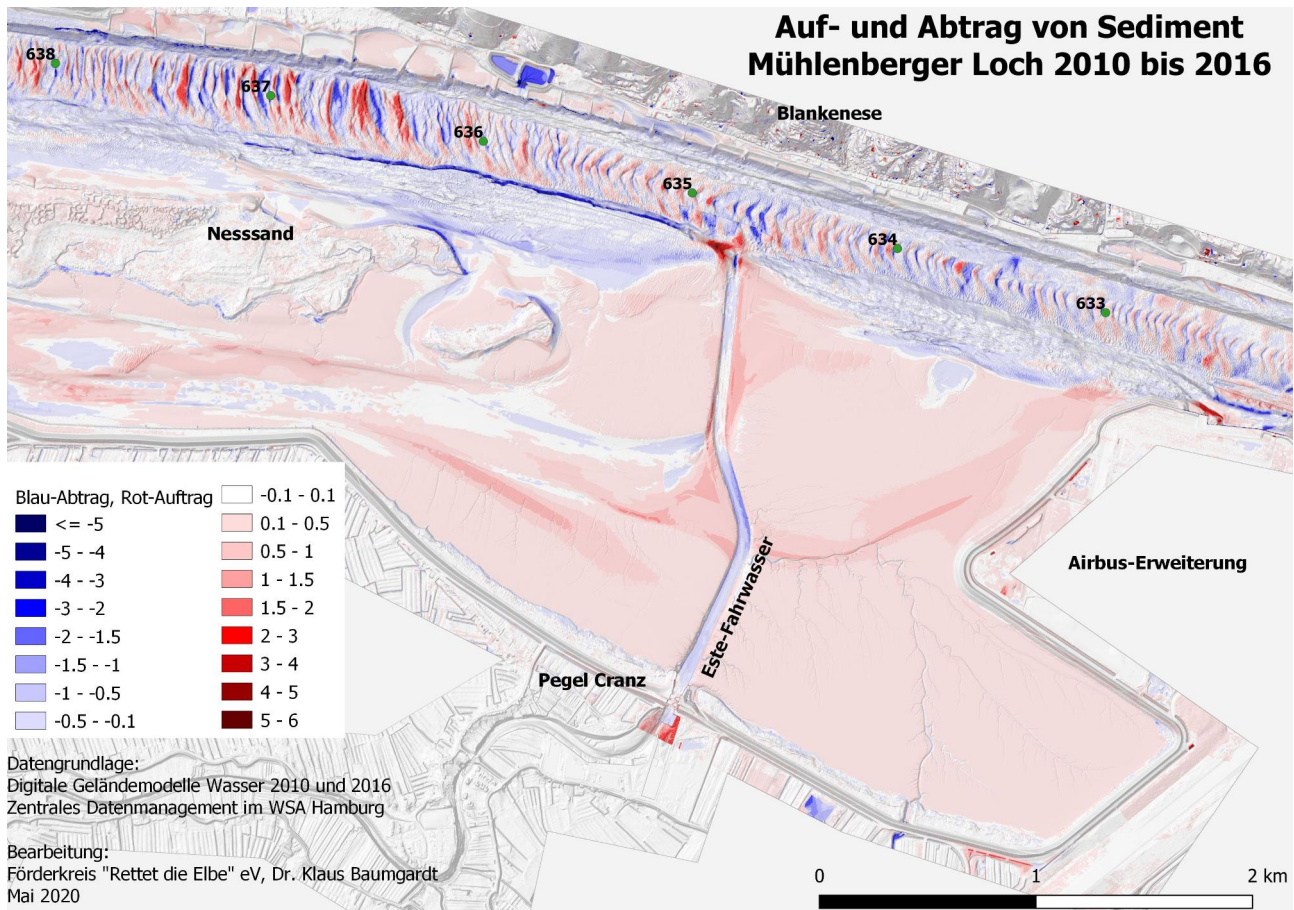


Abbildung 2: Digitale Geländemodelle Wasser, aus Portal Tideelbe, Auswertung »Rettet die Elbe«

In Abb. 2 wurden die **Peildaten** 2010 von denen aus 2016 abgezogen. Blau signiert sind Abträge, rot Auflandungen (in Metern). Auffällig sind zunächst die Dünen (bis 2 m hoch) auf der Sohle der Fahrrinne, die von der starken Strömung ständig verlagert werden. Besonders die **Böschungen** der Fahrrinne unterliegen starker **Erosion**, etwas geringer das tiefe Wasser neben der Fahrrinne, sowie der Unterwasserhang vor Blankenese. Und wo bleibt das erodierte Material? Vor allem das **Mühlenberger Loch verlandet** großflächig. Östlich des Este-Fahrwassers wurde es im Zeitraum 2010 bis 2016 mit 1 Mio. m³ Sediment um durchschnittlich 36 cm aufgehört und fällt bei Ebbe vollständig trocken. Der Verlust an Flutraum führt zu einer Verschärfung des Tidegeschehens.

Mühlenberger Loch und Hahnöwer Nebelbe sind unterhalb des Hafens das erste strömungsberuhigte Gewässer zum Ausruhen und ungestörten Fressen für Fische, und die erste lichtdurchflutete Zone, in der sich die im dunklen seeschifftiefen Wasser dezimierten Algen regenerieren könnten. Durch Auflandung plus Absink des Tnw wird in wenigen Jahren von einem höchstwertigen Biotop, der **Kinderstube der Elbfische**, speziell der Stinte, eine Wattwüste zurückbleiben.

Die **Trübung** des Elbwassers ist das Resultat von Strömung und der Korngröße der Sedimentpartikel. Besonders die feinen Teilchen bilden eine Trübungswolke, die sich mit der Tide bewegt und in den letzten Jahren stromauf verschoben hat. Noch beträgt die Trübung an der Messstation Bunthaus nur ein Viertel der bei Blankenese. Die Fische können deshalb ihre Beute schwerer erkennen und fangen. Dies ist vermutlich eine der Ursachen für den Zusammenbruch des Stintbestands. Setzen sich Trübstoffe auf Fischlaich ab, geht er zugrunde.

Die **Salzwasserzone** wird durch einen stärkeren Tidehub erweitert. Tagesaktuell wird dadurch die Nutzung des Elbwassers in der Landwirtschaft erschwert. Spring- und gar Sturmfluten treiben Salzwasser besonders weit stromauf, doch da gibt das **Leitfähigkeitsmessnetz** dem Landwirt Orientierung. Langfristig dringt das Salz durch die Ufer in das oberflächennahe Grundwasser. Ökologisch wird der Lebensraum von Salz/Brackwasserorganismen erweitert auf Kosten der Süßwasserarten.

Der **Sauerstoffgehalt** wird im Winter physikalisch durch die Wasseroberfläche eingemischt, im Sommer von Algen durch Photosynthese in der oberen belichteten Wasserschicht erzeugt. In beiden Fällen wird die Konzentration umso geringer, je tiefer das Wasser und damit das Verhältnis von Oberfläche zu Volumen kleiner wird. Je trüber das Wasser, desto schmaler ist die belichtete Schicht. Im Sommer kommt hinzu der Sauerstoffverbrauch durch bakteriellen Abbau organischer Substanz, sei es menschliches Abwasser, Bodenabschwemmung, abgestorbene Pflanzen, oder Fisch- und Vogelschiss. Von oberhalb fließt die Elbe in der Regel mit Sauerstoff gesättigt nach Hamburg, wo im Hafen es immer wieder zu **Sauerstofflöchern** kommt. 2022 dauerte der Sauerstoffmangel mehrere Wochen, wodurch es zu einem deutlichen **Fischsterben** kam.

https://www.rettet-die-elbe.de/5kapitel/o2loch/ich_krieg_keine_luft.pdf

Die Stilllegung oder Sanierung von Abwassereinleitungen im Elbegebiet (incl. Hamburg) verbesserte die **Gewässergüte** so deutlich, dass Hoffnung auf eine Erholung der **Fischbestände** aufkam. Neben Prestigeprojekten wie der Wiederansiedlung des Lachses nahmen die Fischer auf der Tideelbe ihre normale Arbeit wieder auf, es gab **Stint satt**. Der Absturz der Fänge seit 2017 wurde durch die Daten der Probebefischungen der Wasserbehörden bestätigt.

https://www.rettet-die-elbe.de/fische/fischluegen_update.php

Vorwürfe, Elbvertiefung und Baggerei seien die Ursache, wiesen HPA und Umweltbehörde zurück. Letztere vergab eine Kette von Gutachten, deren Endergebnis 2025 erwartet wird. Ökologisch noch schlimmer ist, dass die Wiederansiedlung des Europäischen **Störs** (*Acipenser Sturio*) in der Elbe gefährdet ist. Bis auf einen Rest in der Gironde ist die Art ausgestorben. 2008 wurden die ersten Jungfische, die das Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB) in Berlin aus französischen Elterntieren gezogen hatte, in der Elbe ausgesetzt. Geschlechtsreif werden die Störe nach 12-15 Jahren, dann ziehen sie vom Meer in ihre Heimatflüsse zum Laichen. Ein solches Exemplar wurde 2021 in Hamburg gefunden - erstickt im Sauerstoffloch. 2022 ging einem Fischer in Hamburg ein lebender erwachsener Stör ins Netz, den er selbstverständlich wieder freiließ. Es steht 1:1, wir haben noch die Wahl, den Stör zu **retten**, oder endgültig **auszurotten**.

<https://www.bfn.de/wiederansiedlung-europaeischer-stoere>

So **sauber** sei das Hamburger **Baggergut**, dass man es unbedenklich im Nationalpark Wattenmeer verklappen könne, versichert Bürgermeister Tschentscher. Das würde streng überwacht. Schadstoffe kämen nur von oberhalb aus Altlasten.

Ab und zu arbeiten Fischer vor Nesssand, wenn gerade verklappt wird, und was sie dann im Netz finden, ist mehr Müll als Fisch. Aus den Beschriftungen des Mülls kann man ablesen, dass er teils vor Jahrzehnten in den Hafen geworfen wurde (Adresse des Herstellers mit 4-stelliger Postleitzahl, also vor 1993). Das war eine Zeit, als man Köhlbrandhöft nicht "Klärwerk" nennen konnte, und der Schlick mit toxischen Schwermetallen, Ölrückständen und Dioxin aus hamburgischer Industrielastet war.



Abbildung 3: Baggermüllfang; Foto Vereinigung für Fischerei und Gewässerschutz e.V.



Abbildung 4: Baggermüllfang Detail; Foto Vereinigung für Fischerei und Gewässerschutz e.V.

Ökologische Verbesserung

Als 2004 und 2005 HPA mit Baggermengen von jeweils über 8 Mio. m³ konfrontiert wurde, entdeckten HPA und WSV mit Hilfe der BAW die Ursache, die Tidepumpe. [HPA/WSV 2006: "Konzept für eine nachhaltige Entwicklung der Tideelbe als Lebensader der Metropolregion Hamburg"; kurz "Tideelbekonzept"]

https://www.kuestendaten.de/media/zdm/kuestendaten/publikationen/Datencontainer/H/strategiepapier_tideelbe_deu.pdf.

Dort wurden Eckpfeiler postuliert zur Lösung der Probleme: strombauliche Maßnahmen insbesondere im Mündungstrichter, **Schaffung von Flutraum** im Bereich zwischen Glückstadt und Geesthacht, Optimierung des Sedimentmanagements. Flutraum war der gemeinsame Nenner, worüber in mehreren Gremien und Foren diskutiert wurde. 2020 gelangte das **Forum Tideelbe** (FT) zu drei Vorschlägen, nämlich die Dove Elbe (Vierlande), die Alte Süderelbe und die Haseldorfer Marsch wieder an die Tide anzuschließen.

https://www.rettet-die-elbe.de/forum_tideelbe/FT_Ergebnisbericht_RdE.pdf

<https://www.forum-tideelbe.de/ergebnisse>

Die Öffnung der Dove Elbe wurde vom Umweltausschuss der Bürgerschaft abgelehnt, was die Umweltbehörde widerstandslos hinnahm. Die beiden anderen Projekte **ruhen** bei der Stiftung Lebensraum Elbe.

Die **Öffnung der Alten Süderelbe** wurde in drei Varianten untersucht:

- ein Anschluß vom Köhlfleet über das Storchennestsiel
- zwei Verbindungen über Storchennestsiel und unter der Airbus-Landebahn ins Mühlenber Loch
- durchgehender Hafen-Bypass vom Mühlenberger Loch bis zum Köhlbrand, drei Anschlüsse, die Neue Alte Süderelbe (NASE).

Favorit aus ökologischer Sicht ist der Bypass, weil nicht nur die Tide gedämpft wird, sondern ein Flachwasserarm durchs Mühlenberger Watt gespült wird, die Trübstofffracht in der flachen NASE geringer ist als im tiefen Hauptstrom, der Sauerstoffeintrag steigt, und die Fische nicht vom Schiffs- und Baggerbetrieb gestört werden.

https://www.rettet-die-elbe.de/forum_tideelbe/oeffnung_nase_vorteile.pdf

Skeptisch sehen das Projekt vor allem die Landwirte, die heute aus dem Stillgewässer Alte Süderelbe Wasser zur **Beregnung** ihrer Obstgärten entnehmen. Der Salzgehalt wird sich jedoch nicht ändern. Schon heute wird aus dem Köhlfleet ein beträchtliches Volumen Wasser zugeführt, um den Beregnungsbedarf zu decken. Die nächstgelegene Messstation des Leitfähigkeitsmessnetzes an der Estemündung zeigt Süßwasserqualität der Elbe an. Die Trübung des Elbwassers ist höher als im jetzigen Binnengewässer, was bei direkter Beregnung zu einem Belag auf Blättern und Blüten führt. Dem könnte man Absetzbereiche vor den Entnahmestellen vorbauen. Allerdings ist man in den Machbarkeitsstudien des FT garnicht zu diesem Problem vorgedrungen. Denn HPA und Umweltbehörde haben anscheinend das Interesse verloren, obwohl sie nur die einseitige Öffnung verfolgen. HPA setzt nicht mehr auf die Dämpfung der Tide, um die Baggermengen zu mindern, sondern auf Verklappen in der Nordsee, siehe HEP. Die Umweltbehörde scheut die Konflikte und die Arbeit. Auch kleinere Maßnahmen, "**Trittsteine**", können den ökologischen Zustand/Potential verbessern. Ein zweites kleines Sperrwerk am Südennde der **Billwerder Bucht** würde aus dem Schlickfangsack einen **Nebenarm** machen, der sich selbst freispült und Wasserorganismen einen Erholungsraum bietet.

Wie sollte ein umweltverträgliches **Sedimentmanagement** aussehen, wenn man einen Hafen Hamburg behalten will? **Reset** auf den Sollzustand 1999, schlägt der Vorsitzende des Nabu Hamburg vor. Das ist zu kurz gedacht, denn damit fingen die heutigen Problem ja an. Man solle das Baggergut **an Land verwerten**, z.B. im Deichbau oder zur Geländeaufhöhung, wurde aus Niedersachsen und Schleswig-Holstein vorgeschlagen. Leider müsste das Gemisch aus Feinsand und Ton an Land erst aufbereitet werden. Es würden riesige Flächen benötigt.

Die konsequente Strategie lautet, baggernah **Übertiefen zu verfüllen**. Platz ist im Flussbett genügend vorhanden.

https://www.rettet-die-elbe.de/elbvertiefung/baggerei/sedimentfallen_update.pdf

Es sollte doch einer smarten Firma wie HPA ein Leichtes sein, innovative Verfahren der adaptiven und selektiven Verklappung zu entwickeln.

Die Umwelt wird nicht nur verbessert, indem man das **Gute tut**, sondern auch, indem man das **Schlechte lässt**. Was gut und was schlecht ist, muss reiflich überlegt und diskutiert werden. Hamburg verfährt gegenteilig, indem es eigenmächtig die Kreislaufbaggerei zum größten Übel erklärt und Panik erzeugt, nur die sofortige Verklappung in der Nordsee könne die Elbe retten. Ob bei Tonne E3, am Neuen Lüchtergrund, in der AWZ oder vor Scharhörn verklappt wird, ist nur eine Scheindebatte. Lasst das Sediment in der Elbe!

Um die Lage nach der vollzogenen Elbvertiefung zu beschreiben und zu bewerten, mangelt es an allen erforderlichen **Daten**. Vor allem Hamburg stellt Zumutungen an die Nachbarländer, die Bundesregierung, und auch die Umweltschutzorganisationen, die mit keinen Zahlen begründet sind. Zur schlechten Gewohnheit ist es bei HPA geworden, die **Baggerberichte** mit einem Jahr Verspätung zu veröffentlichen. Nach Vollendung der Elbvertiefung wäre der erste **Beweissicherungsbericht** fällig als Basis, an der die zukünftigen Veränderungen gemessen werden. Wie viel wurde gebaggert und wo deponiert? Wurden die UWA wie geplant gebaut und sind sie stabil? Wurde die vertiefte

Rinne entsprechend genutzt, auch die Begegnungsbox? Was hat das Projekt gekostet? Und wir haben da noch mehr Fragen.

Hafenpolitik

In Hinterhallen wurde von einem erwählten Kreis von Stakeholdern ein neuer **Hafenentwicklungsplan (HEP)** entworfen und noch nicht veröffentlicht. Eigentlich ist es kein Plan, sondern ein Marketing-Prospekt. Konkrete Aussagen lassen sich dennoch zur Elbvertiefung herauslesen. Die planfestgestellte Tiefe wird verteidigt. Noch größere Schiffe seien zwar unbequem, aber genug Platz werde geschaffen. Baggergut soll nicht mehr in Hamburg, sondern an mehreren Stellen in der Nordsee verklappt werden.

Der Hafen hat die Stadt schon längst zum Sklaven gemacht. Die gescheiterte Elbvertiefung ist die Chance, sich von den Ausbeutern zu befreien. Als Regionalhafen, der mit Feeder-Schiffen bedient wird, allenfalls mit Schiffen vom Kaliber, wie sie im Verkehr mit Amerika eingesetzt werden, wird Hamburg trotzdem mit allen Gütern beliefert, die es braucht, zu einem Bruchteil der ökonomischen wie ökologischen Kosten. Lasst andere Häfen die Bürde tragen, Wilhelmshaven oder Rotterdam, das als Seehafen für DE sowieso schon wichtiger ist als Hamburg.