

# Die laufenden Arbeiten an der Elbe zerstören den Fluss



„Im Jahr 2000 wurden mit dem Inkrafttreten der Europäischen Wasser-  
rahmenrichtlinie (WRRL) umfangreiche Neuregelungen für den Ge-  
wässerschutz und die Wasserwirtschaft in Europa geschaffen. Ziel  
der WRRL ist es, dass möglichst viele Fließgewässer, Seen und  
das Grundwasser innerhalb eines Vierteljahrhunderts einen gu-  
ten Zustand erreichen“, schreibt die Wasser- und Schifffahrts-  
verwaltung des Bundes auf ihrer Website. Die Praxis sieht völ-  
lig anders aus. Die Umsetzung liegt im weit überwiegenden  
Teil aller Fließgewässer weit hinter den vereinbarten Zielen.  
Bei der Ems und bei der Elbe ist die Entwicklung sogar in die  
Gegenrichtung gegangen. Die Ems ist im Sommer oft mon-  
atelang ein toter Fluss, weil der Sauerstoffgehalt zu niedrig und  
der Schwebstoffgehalt zu hoch ist. Am Grund des Flusses wabert  
eine meterhohe Flüssigschlick-Zone, die für Lebewesen tödlich ist.

Ein zentraler Eckpunkt des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts sind die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer in § 27 (Wasserhaushaltsgesetz). Dort ist festgelegt, dass Oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften sind, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Dieses so genannte Verbesserungsgebot und Verschlechterungsverbot war auch ein Dreh- und Angelpunkt des Genehmigungsverfahrens zur 9. Vertiefung der Elbe. Schon während des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig war mehr als zweifelhaft, dass das Verschlechterungsverbot trotz erneuter Vertiefung gewährleistet werden kann. Überraschenderweise segnete das Gericht die Annahmen der Planer letztendlich ab.

Wenn der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium jetzt in den Cuxhavener Nachrichten am 9.1.21 erklärt, dass „die Problematik der massiven Zunahme an Sedimenten in der Elbe nach einer Lösung verlangt“ ist das ein bemerkenswertes Eingeständnis. Zudem räumt der Staatssekretär ein, dass „angesichts des Klimawandels die Deiche höher werden müssen“. Beide Äußerungen sind vor dem Hintergrund der rechtlichen Situation mehr als pikant. Die „massive Zunahme an Sedimenten“ stellt eindeutig eine Verschlechterung des Ge-

wässerzustandes dar. Damit ist offenbar eine zentrale Voraussetzung für die positive Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts schneller als gedacht ins Wanken geraten.

Das Jahr 2021 bietet deshalb in vielfacher Hinsicht Anlass zur Überprüfung getroffener Entscheidungen. Aktuell gilt das vor allem für Folgen und Nebenwirkungen der Pandemie.

Das gilt aber auch für die Folgen und Nebenwirkungen der laufenden neunten Vertiefung der Elbe, die sich anders entwickeln als prognostiziert. Die Schlickmengen haben demnach deutlich stärker zugenommen als erwartet. Weder das Bundesverkehrsministerium noch die Hamburg Port Authority haben ein Konzept zum Umgang mit diesen Schlickmengen. Die Verbringung großer Mengen an den Rand des Nationalparks und Weltnaturerbes Wattenmeer bei Scharhörn würde nicht nur eine weltweit als einzigartig anerkannte Naturlandschaft in ihrer Substanz gefährden, sondern auch die touristischen Stärken der Städte und Gemeinden an der Unterelbe. Die Verschlickung behindert zudem die Funktionsfähigkeit von Fährhäfen, Werften und Sieltoren. Das Tideelbeforum hat ebenfalls kein überzeugendes Konzept für den Umgang mit wachsenden Schlickmengen vorlegen können.

Mittlerweile ist durch neue Untersuchungen deutlich geworden, dass Deiche an der Unterelbe Unterbestick aufweisen und eine langfristige Stärkung der Bauwerke unabdingbar ist. Die Folgekosten werden immens sein. Die Finanzierung ist bislang in keiner Weise gesichert. Zudem ist bislang nicht absehbar, wo entsprechend notwendige Kleimengen gewonnen werden können. Besorgniserregend ist die Entwicklung beim Meeresspiegelanstieg. Trotz Abschluss des Klimaabkommens von Paris vor fünf Jahren zeichnet sich bis heute eine Beschleunigung des Meeresspiegelanstiegs ab. Die Bandbreiten der Prognosen drohen eher am oberen Rand der Prognosen und zudem früher als erwartet einzutreffen.

Die Entwicklung der Stintfischerei ist ein weiteres Symptom, das ernste Besorgnis erregt und einen traditionsreichen Berufszweig bedroht. Die Entwicklung erinnert an die Ems, die im Sommer oft monatelang als tot anzusehen ist, weil Bereiche mit sehr niedrigem Sauerstoffgehalt und feinem Schlick Überhand nehmen.

Die laufenden Arbeiten an der Elbe zerstören ganz offensichtlich den Fluss und gefährden die Sicherheit der Bewohner\*innen im Cuxland. 2021 muss das Jahr der umweltpolitischen Fehlerkorrektur werden. Allen, denen der Naturschutz und die Deichsicherheit ein Herzensanliegen sind, wollen, dass die Elbvertiefung rückgängig gemacht wird.

Aus den bereits jetzt erkennbaren besorgniserregenden Abweichungen von den Erwartungen der Planer müssen jetzt ernsthafte Konsequenzen gezogen werden. Das weitere Ausbaggern zur Umsetzung der laufenden Vertiefung muss unterbleiben, um weitreichende Folgen für Deichsicherheit, Natur und Tourismus an der Unterelbe zu vermeiden. Notwendig ist vielmehr ein Rückbau der bereits erfolgten Vertiefungen der laufenden neunten Elbvertiefung. Notwendig ist zudem eine durchgreifende wirtschaftliche Kooperation der Häfen in der Deutschen Bucht. Das liegt auch im wohlverstandenen Interesse der Stadt Hamburg.

*Dieser Artikel wurde von Stefan Wenzel verfasst*

Der Grüne Bundestagskandidat und ehemalige niedersächsische Umweltminister **Stefan Wenzel** hat im Januar 2021 einen Baggerstopp und die Rücknahme der Elbvertiefung öffentlich beim Bundesverkehrsministerium eingefordert. Wichtigste Gründe: Die nicht mehr beherrschbare Verschlickung der Elbe und zu hohe Gefährdung der Deiche durch Sturmfluten infolge des Klimawandels. Das würde technisch bedeuten, dass die alten, auch aktuell noch geltenden Fahrrinnenmaße aus der 1999er Elbvertiefung für die Schifffahrt gültig bleiben und die Unterhaltungsbaggerei auf diese Maße zurückgenommen würde. Ob ein Großteil der jetzt in der Elbe arbeitenden Bagger dann nach Hause geschickt werden könnte - bedarf noch einer genaueren Untersuchung.

Die Mahnwachen gegen die Elbvertiefung finden jeweils an jedem 2. Freitag um 15.00 Uhr beim Radarturm in Cuxhaven statt. In der momentanen Situation wollen wir den Lockdown berücksichtigen (auch wenn Demonstrationen nicht generell untersagt sind) und schlagen für die nächste Mahnwache am Freitag, **12. Februar** eine andere Form vor (siehe Umschlagseite hinten.) Wir hoffen, dass wir uns am Freitag, **12. März** in gewohnter Form zur Mahnwache treffen können (wenn die Corona-Lage es also zulässt).

