

## Wem gehört die Elbe ?

### **Über Nutzung und Beanspruchung des Tidestromgebietes „unserer“ Elbe: Eine neue kritische Bestandsaufnahme zum Thema „Fahrrinnen-Vertiefung“**

#### **1. Thematische Eingrenzung einer neuen Bestandsaufnahme für unseren „Elbe-Verein“:**

##### **Von der hoheitlichen Besitz- zur privaten und öffentlichen Nutzungsfrage der Unterelbe**

Wenn wir in unserer nunmehr über 80-jährigen Vereinsgeschichte zurückblicken, überwiegt vermutlich die allgemeine „gefühlte Erinnerung“, die große, weite Elbe sei „unser“ Strom, „erobert“ und befahren von den sportlichen Bootsbesitzern, die dort jahrzehntelang allerlei andere Schiffer und Schiffe antrafen, aber dennoch soviel Raum vorfanden, wie sie für ihre Ausfahrten, Regatten und Segeltouren brauchten. Tatsächlich „gehörte“ uns die Elbe allenfalls faktisch, nämlich in den flacheren Randzonen, den Stacks, Buchten, Nebengewässern und Seitenflüssen, in den wenigen tiefen Häfen gab's zumeist ein geduldetes Miteinander. Rechtlich war die Elbe immer ein staatliches Fließgewässer, für das es Gesetze, Ordnungen und Gewohnheiten gab, an die wir uns hielten,- so wie unsere früheren Seefahrtslehrer (Rudolf Giese und anderen sei Dank !) es zu Recht verlangten. Die Boote waren durchweg kleiner als heute, zumeist sogar Jollen und Jollenkreuzer, die wenigen Kielschiffe hielten sich im tieferen Wasser auf. Aber allen war eines gewiß: Der große Strom war anscheinend für alle da, gehörte somit auch allen, die darauf schippern wollten. Hat sich das nun geändert, haben sich die Verfügungsanteile verschoben, ist die Elbe, speziell die Unter- oder Niederelbe vom Hamburger Köhlbrand bis zur Mündung bei Cuxhaven etwa derart verändert worden, daß die private Nutzung durch Sportboote völlig den wirtschaftlichen Interessen der Großschifffahrt völlig untergeordnet wird ? Es lohnt sich, dieses hier einmal als neue, kritische Bestandsaufnahme zu beleuchten, um den Blick frei zu bekommen für eine realistische Beurteilung zukünftiger Existenzmöglichkeiten eines kleinen Sportbootvereins mit eigenem Hafen an der Tideelbe, der in seiner Geschichte mehrfach verlagert wurde, im Deichneubaugebiet der Süderelbe nach 1962 einen sackartigen Hafen zugewiesen bekam, dort seine Anlagen errichtete und nun vor den schwer zu überblickenden Folgen einer letzten Elbvertiefung von 1998/99 sowie einer bevorstehenden weiteren Vertiefung mit noch mehr Wassermengen, Fließgeschwindigkeiten und Sedimentgehalten steht.

Es ist auch zweckmäßig, eine neue Bestandsaufnahme der wichtigsten zu erwartenden Veränderungen zu machen, nachdem (vom Verfasser) in den Jahren 2005/2006 eine grundsätzliche Einflußgrößen-Beschreibung angestellt wurde mit dem Titel „*Die zunehmende Verschlickung im Hamburger Stromgebiet der Elbe: Wie können die aktiven Sportboothäfen in Hamburg künftig ihre Tiefhaltung sichern ?*“, die den betroffenen Behörden, Institutionen, Verbänden und Vereinen zwecks Sensibilisierung und Kenntnis der Belange kleiner

Sportboothäfen im Tidebereich der Elbe übergeben wurde. Die Eigenart und das Engagement unseres Vereins wurden dadurch schnell bekannt, wir konnten unsere sedimental bedrängte (wg. Zunahme der Tidedrömungen) und strombaulich benachteiligte (wg. der sackartigen, fließarmen Bauweise) Lage besser kommunizieren und erkannten schneller als andere hafenbetreibenden Segelvereine an der Tideelbe, was zu tun war: Aktive Teilnahme in den verschiedenen Arbeitsgruppen der Hamburger Sportverbände und des Projektkreises im Auftrag des Senats, dann die Anschaffung, Ausrüstung und Betrieb einer eigenen Sedimentegge (MY NINA) sowie die Abfassung und Darlegung eines formell begründeten Widerspruches gegen das seit 2006 vom Hamburger Staat vorbereitete und betriebene Projekt einer weiteren Vertiefung der Tideelbe von der Mündung bis zur Mitte des Köhlbrands. Unsere Position wurde auf einer ersten öffentlichen Anhörung im September 2009 mündlich und schriftlich vorgetragen,- hier in der generalisierenden Kurzform: *„Wir sind nicht gegen die neue Elbvertiefung, aber wir wollen von den Folgen freigehalten werden“*. Zudem haben wir reklamiert, daß das Projektplanungsgebiet in der Köhlbrandmitte endet, während die oberhalb bis Geesthacht reichenden Tidewirkungen unbeachtet blieben. Das führte u.a. zur Gründung einiger Oberelbe-Anrainervereine zu einer „IG Oberelbe“, die wir darauf um eine „Süderelbe-Interessengruppe“ erweiterten. Gegen die Planänderung III des Elbe-Projekt von Oktober 2010 haben wir nicht direkt opponiert, sondern in einer schriftlichen Stellungnahme die Protokollfassung vom Anhörungstermin beanstandet sowie unseren Hafen als strombauliches „Pilot-Projekt“ zu Beobachtung und Bearbeitung von Sedimentationserscheinungen angeboten. Dieser Vorschlag wird jetzt seitens der mit der Durchführung betrauten Hamburger Wirtschaftsbehörde als *„Einwendung gegen die Planänderung III klassifiziert“*, so daß es noch zu einer Entscheidung durch das antragstellende Projektbüro von Wasser- und Schifffahrtsdirektion und Hamburg Port Authority kommen muß. Der insgesamt schwierige Vorgang verlangt also auch unsererseits nach einer sachlichen Betrachtung der heute herrschenden Einflußgrößen in der „Elbe-Frage“, die eine rechtliche, eine strom- und deichbauliche sowie eine nutzungsorientierte Betrachtung notwendig macht . Mit dem folgenden Beitrag wird versucht, die für unsere Belange wichtigen Faktoren zu beschreiben, die in den ersten Analysen und Berichten von 2005/2006 noch nicht behandelt wurden. Das umfangreiche Thema der weiteren Vertiefung von Unter- und Außenelbe mitsamt seinen für uns als Stromanlieger und Stromnutzer wirksamen Folgen wird deshalb hier thematisch eingeschränkt. Also: Wem gehört die Elbe, wer darf über sie entscheiden, wer darf sie wie nutzen und wer hat die Folgen zu tragen ?

## **2. Die Seefahrtnutzung der Elbe von Hamburg bis zur Nordsee:**

### **Die unterschiedlichen Privatflotten auf der staatlichen Seewasserstraße**

Die Eigentums- und Zuständigkeitsfragen sind allgemein bekannt: Die schiffbare Elbe steht als Bundeswasserstraße im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, die Verwaltung wird von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) aufgrund des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) vom 02.04.1968 (mit letzter Änderung vom 27.04.2010) wahrgenommen. Die gültige deutsche Verfassung, das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG vom 23.05.1949), regelt Eigentum und Verwaltung der Bundeswasserstraßen umfassend in Artikel 89: *„(1) Der Bund ist Eigentümer der bisherigen Reichswasserstraßen. (2) Der Bund verwaltet die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden. Er nimmt die über den Bereich eines Landes hinausgehenden staatlichen Aufgaben der Binnenschifffahrt und die Aufgaben der Seeschifffahrt wahr, die ihm durch Gesetz übertragen werden....“*) Dagegen *„verliert ein Gewässer seine*

*Eigenschaft* das als Bundeswasserstrasse, wenn es Teil eines von der Bundeswasserstraße räumlich abgegrenzten Hafens wird.“ (Quelle: Ernst Löw: Das Eigentum von Häfen im Küstenbereich gem. WaStrG § 1 / GG Art. 89 I). Diese Eigenschaft trifft hier also insbesondere für die uneingeschränkt für Hamburg gebauten Häfen zu (folglich auch für unseren Sportboothafen „Holstenkaten“). Bisherige Teile der Wasserstraßen können als „Delegationsstrecken“ an ein Bundesland übergeben werden, so wie das Hamburger Elbe-Gebiet von Tinsdal bis Ortkatan (womit wir an der Süderelbe zu den der Freien und Hansestadt Hamburg „delegierten Anliegern“ gehören). Insgesamt ist die Elbe mit 730 km (= 394 sm) schiffbarer Länge die längste Bundeswasserstraße Deutschlands, von denen wir hier speziell die Strecken Geesthacht - Bunthäuser Spitze (= 32 sm) und Harburg/Süderelbe - Kugelbake/Cuxhaven (= 60 sm) betrachten wollen, die noch um die Fahrwasser der Außenelbe bis Feuerschiff Elbe 1 zu erweitern sind (= 23 sm ). Die schiffahrtlichen Bestimmungen unseres Elbe-Betrachtungsgebietes sind bekanntlich einerseits in der deutschen Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) vom 08.10.1998 (mit letzter Änderung vom 19.12.2008) geregelt, andererseits in der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO vom 06.05.1952 mit letzter Neufassung 03.05.1971 und letzter Änderung vom 07.04.2010). Dazu haben die offiziell so bezeichneten „Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See“, kurz „Kollisionsverhütungsregeln (KVR)“ genannt, die am 13.06.1977 Bundesrecht wurden (zuletzt geändert durch Verordnung vom 25.11.2003) sinngemäße und ergänzende Bedeutung für dieses Fahrtgebiet, das in die offene Nordsee übergeht. Die Regel 1 der KVR sagt zur „Anwendung“ sagt nämlich, daß „diese Regeln für alle Fahrzeuge auf Hoher See und auf den mit diesen zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern gelten“. Der schiffahrtliche Zugang zum Nord-Ostsee-Kanal (NOK), dessen besondere, durch Befahrenspraxis bekannten Bedingungen uns bekannt sind, wollen wir hier jedoch nicht betrachten.

Auf welche Anzahlen von Wasserfahrzeugen die vorgenannten Regeln nun zutreffen, sollen nachfolgende Daten veranschaulichen, denn neben den notwendigen staatlichen Wasserfahrzeugen von Wasser- und Schifffahrtsbehörden, Wasserschutzpolizei, Bundespolizei und Zoll, deren Anzahl auf der Unterelbe vergleichsweise gering ist, wird die seefahrtliche Nutzung der See- und Schifffahrtsstraße Elbe nämlich von großen privatwirtschaftlich organisierten Gewerbefloten beherrscht, die ganzjährig den Hamburger Hafen anlaufen sowie von ungezählten Sportbooten befahren werden, dies jedoch nur zur warmen Jahreszeit. Um das praktische Verkehrsaufkommen der Unterelbe statistisch zu erfassen, sollen folgende vergleichsgeeignete Anzahlen benutzt werden:

#### Schiffsankünfte im Hamburger Hafen

(Quelle 2007-2009: www.hafen-hamburg.de vom 19.02.21011; Quelle 2010 aus w.v. vom 19.02.2011)

<u>Jahr</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
Anzahl	12.217	11.899	10.131	(11.105*)
BRZ i.Tsd.	217.160	228.581	217.977	
<u>Seegüter Tsd.t</u>	<u>140.861</u>	<u>140.375</u>	<u>110.381</u>	<u>121.000</u>

(\*)= Werte für 2010 statist.errechnet aus 2009

Die Anzahl der einlaufenden Seeschiffe entspricht natürlich auch der auslaufenden, so daß für den nach der Wirtschaftskrise von 2009 bei einem wieder positiv entwickelten Frachtaufkommen auf der Unterelbe ganzjährig mit etwa 25.000 Großschiff-Einheiten auf der Unterelbe zu rechnen ist (= 68 Schiffsbewegungen pro

Tag). Hierbei ist der stetig wachsende Containerschiffs-Anteil von etwa 55 % ebenso von Bedeutung wie die anhaltende Veränderung der Schiffe zu immer mehr Lademengen, die von zunehmenden Schiffslängen und -breiten begleitet werden:

Schiffsankünfte nach Schiffsgrößenklassen des Schiffsverkehrs über See des Hafens Hamburg

(Quelle: Statistische Berichte Statist. Amt f. Hamburg u. Schleswig-Holstein v. 14.10.2010)

Jahr	2007	2008	2009	2010*)
Anzahl > 5000 BRZ	4.629 (38 %)	3.965	3.169 (31 %)	3.442
Anzahl bis 20.000 BRZ	4.649 (38 %)	4.828	3.963 (39 %)	4.330
Anzahl bis 50.000 BRZ	1.449 (12 %)	1.500	1.444 (14 %)	1.554
Anzahl > 50.000 BRZ	1.490 (12 %)	1.606	1.555 (16 %)	1.777

Hieraus geht eindeutig hervor, daß die Frachtschiffe ständig an Größe zunehmen, wodurch ihre Längen, Breiten und Tiefgänge zunehmend das Denken und Handeln der Hafenbetreiber bestimmen; man mag darüber denken, wie man will, der Seefracht-Weltmarkt hat eine eindeutige Sprache, die auch die Elbe längst erfaßt hat. Da mag die zunehmende Anzahl der Kreuzfahrtschiffe auf der Elbe (2009 = 72) gegenüber der Anzahl von Tankschiffen (2009 = 1.431) noch so klein erscheinen: Die Menschen an der Elbe müssen mit beiden Schiffstypen (und etlichen anderen) leben, denn sie brauchen sie !

Die an Bedeutung ungleich kleinere Flotte besteht in den Sportbooten im Bereich der Tideelbe. Eine Schätzung (des Verfassers) von 2005 hat anhand aller verfügbaren Daten Anzahlen hervorgebracht, die bisher von keiner anderen Stelle korrigiert worden wären, wenngleich der Deutsche Wirtschafts-Verband Wassersport Befragungsergebnisse hochgerechnet hat und auf fantastisch hohe Anzahlen für Deutschland kam. Für die Anzahl der Liegeplätze im Gebiet der Tideelbe steht dagegen eine gute Quelle in den aus der Luft fotografierten Sportboothäfen zur Verfügung (z.B. Marina Guide Sejlens 4 / 2009: Ostsee / Nordsee / Elbe / Weser), deren Summe zumindest die Anzahlen der hier beheimateten Yachten und Boote zu ermitteln möglich macht, ergänzt durch Einflußfaktoren wie Besucherboote und landgelagerte Einheiten. Es ergibt sich somit folgendes Bild:

<u>„Elbe-Sportbootflotte 2010“ / Anzahl Stück</u>	
Segelboote in DSV-Vereinen	12.000
Motorboote im DMYV	2.000
<u>nichtregistrierte Boote</u>	<u>3.000</u>
<u>insgesamt</u>	<u>17.000</u>

Nimmt man jetzt optimistischerweise je Boot 15 Bootsfahrten im Sommer-Halbjahr und einen Anteil von 70 % für die Unterelbe an, ergeben sich für 7 Monate (210 Tage) insgesamt etwa 180.000 Bootsfahrten auf der Unterelbe, also etwa 850 pro Tag, verteilt auf 150 Strom-km (= 6 je km), was eine zwar überschaubare, aber hübsch anzusehende Erscheinung auf der weiten Unterelbe ergibt, insbesondere an den lebhafteren Wochenenden. (Übrigens: Diese Flotte wächst nicht mehr wie früher, sondern sie stagniert auf hohem Niveau, was auch der nicht mehr stattfindende Yachthafenbau beweist.)

Die früher einmal flußauf - flußab anzutreffende Fischereiflotte ist dagegen denkbar klein geworden: Die große Finkenwerder Hochseeflotte, die Glückstädter Heringsfischerei und die Cuxhavener Nordseefischer haben ihre einstmals große wirtschaftliche Bedeutung verloren, die Häfen sind eher leer als belegt. Einige wenige betreiben die jetzt noch zu beobachtende stille Hamenfischerei an rund 30 seitwärts des Elbe-Fahrwassers gelegenen Fangplätzen (Quelle: Projektbüro Fahrrinnenanpassung: Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe, Hamburg 2007). Die Anzahl der Hamburger Flussfischerei-Betriebe mit Haupterwerbstatus betrug 2009 nur noch 5, die des Neben- und Zuerwerbs 74, was auf die offensichtliche Praxis gelegentlichen Fischens hinweist (Quelle: Jahresbericht zur Deutschen Binnenfischerei 2009).

### **3. Die ständig wiederkehrende Notwendigkeit der Elbe-Fahrrinnenvertiefung:**

#### **Ständiges Unterhaltsbaggern und Vertiefungsaktionen im Takt der Jahrzehnte**

In einer eindrucksvoll gestalteten 36-seitigen Broschüre von 2009 mit Satellitenaufnahmen von Unterelbe und Hamburger Hafen und dem vielgliedrigen Titel: „Ohne Bagger läuft nichts - Chancen und Risiken - Klimawandel - Blick nach vorn - Der Strom, der uns bewegt“ (*„Verantwortlich für den Inhalt: Heinz Glindemann“*) werden in 14 Punkten die Einflußgrößen zumeist bildlich und verbal behandelt, Daten sind dagegen äußerst knapp, historische Daten zu früheren Elbe-Baumaßnahmen fehlen ganz. Es geht hier vorrangig um die argumentative Unterstützung der 2006 von der Hamburg Port Authority (HPA) und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) beantragten weiteren Elbvertiefung, dem „Tideelbekonzept“. Im Einführungstext schreibt *„Heinz Glindemann, HPA - Leiter Tideelbe und Hydrologie“* dazu:

*„Liebe Freunde der Tideelbe, durch mein persönliches Engagement verbinden viele von Ihnen vor allem meinen Namen bereits mit dem Begriff Tideelbe. An meiner Seite steht nicht nur die WSV als Eigentümerin der Bundeswasserstraße Elbe, sondern auch eine große Gruppe von Kollegen und Mitarbeitern aus der ganzen Region weit über Hamburg hinaus. Ohne sie würde es das nachfolgend beschriebene Konzept nicht geben...“.* Abschließend verweist der Autor auf ein *„junges, tatkräftiges Team, das aus Fachleuten unterschiedlichster Disziplinen besteht“*, mit dem es *„die Tideelbe in den kommenden (hundert !) Jahren wieder fit....machen (will). Gemeinsam mit Ihnen. Packen wir's an !“* Inhaltlich geht es um die jeweils seitenkurz behandelten Themenkreise von *„Ebbe & Flut“* (*„Tideelbe....auf ihren letzten 140 Kilometern, von Geesthacht bis zur Mündung in die Nordsee bei Cuxhaven...“*), die Schaffung von Flachwassergebieten mit *„Mehr Platz, weniger Energie....mit zusätzlichem Flutraum soll sich das Wasser breiter verteilen und mit weniger Energie flussaufwärts strömen“*; es geht um *„... eine saubere Tideelbe“* und den zu erwartenden *„Klimawandel“* mit *„...der Schaffung von Tidevolumen möglichst nahe bei oder in Hamburg...“*. Das allorts notwendige Baggerkonzept der Tideelbe wird ebenfalls recht knapp umschrieben: *„Baggern hat Tradition“* mit einem *„Blick zurück in die Zeit um 1820, (als) die Wasserbauer der Hansestadt schon damals gegen die Verschlickung der Tideelbe kämpften.“* Über die jüngsten Baggermengen von Schlick-Sedimenten und Sandboden der letzten Jahre 2007 bis 2009 wird jedoch nichts gesagt; das Kapitel *„Reichlich Sediment“* beschreibt hingegen die Notwendigkeiten der Jahre 1998/1999 (mit jeweils 4 Mio.qbm) und 2004/2005 (mit jeweils 7 Mio.qbm) sowie den flußaufwärts zu beobachtenden Effekt der *„...Sedimente...(die) sich in Seitenarmen ablagern, bis diese nicht mehr von der Tideelbe überflutet und durchströmt werden können.“* Mit dem Konzept eines *„Sedimentfanges“*, das mit einer Breite von *„rund 300 Meter über die gesamte Breite der Fahrrinne“* *„auf der Höhe des Wedeler Jachthafens liegt“*, sollen die *„stromauf transportierten Schwebstoffe abgefangen werden, bevor sie sich mit den*

aus der Oberelbe stammenden und dort mehr belasteten Sedimenten vermischen können oder sich auf diesen ablagern und sich später beim Baggern mit diesen vermengen“. In dem alles umfassenden Kapitel eines so genannten „Win-Win-Konzepts“ mit dem Titel „Hand in Hand“ sollen „die nachteiligen Entwicklungen der Vergangenheit“ derart umgekehrt werden, daß „die wirtschaftlichen Interessen so um(ge)setzt (werden), dass auch alle anderen an der Tidelbe davon profitieren können, insbesondere der Naturschutz.“ Den Schluß dieser idealistisch anmutenden Zielsetzung bildet ein Appell an „alle, die an mit oder von der Tidelbe leben, in irgendeiner Weise Interesse an einem intakten Lebensumfeld haben“, dabei ist „auch die konstruktive Mitarbeit die wichtigste Voraussetzung für die verantwortungsvolle Gestaltung unserer >Lebensader Tidelbe<.“ Schließlich beschreibt das Kapitel „Chancen und Risiken - ein Ausblick“, der „...den Bestand des Hamburger Hafens als Wirtschaftsmotor und größten Arbeitgeber der Region zu sichern“ zum Ziel hat, indem es zu den „im Tidelbekonzept beschriebenen Maßnahmen grundsätzlich keine Alternative gibt“, das zudem als „Jahrhundertprojekt...zur Gesundung der >Lebensader Tidelbe< .... den Interessen der Wirtschaft gleichermaßen dient wie insgesamt denjenigen, die an, mit und von der Tidelbe leben - natürlich auch der Natur...“. Diese Broschüre hat es wirklich in sich: Nutzen für alle, Folgen für alle, aber „alternativlos“ ? Wir müssen das hinterfragen, denn „Alternativlosigkeit“ ist in der Regel eine Behauptung und keine Konzeptabwägung, die zum Mitdenken anregen würde !

Die geradezu beschwörende Aufgabenbeschreibung und das geäußerte Kooperationsverlangen an „alle, die an, mit und von der Tidelbe leben“ kann uns als kleiner Hafenanlieger prinzipiell erfreuen und in unseren vorgenannten Aktivitäten nur bestärken, doch Kooperation besteht aus Geben und Nehmen ! Dies wollen wir im Schlußabsatz gern ausformulieren und uns dabei auf die neue Internetsite „Tidelbe. Der Strom, der uns bewegt“ ([www.tidelbe.de](http://www.tidelbe.de)) beziehen, in der es unter „Segeln“ heißt: „Für Segelbegeisterte ist die Unterelbe ein wahres Paradies. In der maritim geprägten Region zwischen Geesthacht und der Elbemündung gibt es vom Boot aus einiges zu entdecken. Dabei stellen die Gezeitenströmungen eine besondere Herausforderung für Segler auf der Tidelbe dar. (.....) Alleine in Hamburg gibt es fast 90 Segelvereine, Yachtclubs und Sportbootgemeinschaften...“ . (Die genannte Zahl ist annähernd richtig: 48 Segelvereine sind im Hamburger Segler-Verband organisiert, 31 Motorbootclubs im Deutschen Motor-Yacht-Verband; „Sportbootgemeinschaften“ sind dagegen von unbestimmter und nicht organisierter Art. Macht nichts, denn immerhin haben diese Initiatoren von „Tidelbe“ uns auf der Rechnung !

Zur Erinnerung sollen hier die historischen Elbvertiefungen nachfolgend aufgelistet werden, um damit u.a. den Titel der „Vertiefungen im Jahrzehntetakt“ zu begründen (Quelle: „Elbvertiefungen“ in [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) vom 19.02.2011):

Jahresspanne	Seekartennull	entsprechend	Normalnull
1818 - 1825	- 3,5 m		- 5,4 m
1850 - 1862	- 4,8		- 6,7
1909 - 1910	- 7,5		- 9,4
1922 - 1937	- 9,5		- 11,4
1957 - 1964	- 10,5		- 12,4
1964 - 1969	- 11,5		- 13,4

1974 - 1978	- 13,0	- 14,9
1991 - 1999	- 14,9	- 16,8

Die nach diesen acht Elbvertiefungen 2006 beantragte neunte Baumaßnahme beschreibt diese als „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe*“ und wird vornehmlich mit einer Zielsetzung des Umschlags im Hamburger Hafen von 18 Mio TEU im Jahr 2015 und eines bei Bauverzicht eintretenden Verlustes von 2 Mio. TEU begründet. Von absoluten Mindesttiefen der Elbe-Sohle ist dagegen nie die Rede, denn gebaggert wird an den dann flachsten Stellen vermutlich auf 15,5 bis 16,0 Meter.

#### 4. Die Interessen des Hafens und der Schifffahrt in Hamburg:

##### Zusammengefasst in der Handelskammer, begleitet von vielen Reedern

Der Ehrgeiz der Hafenstadt Hamburg, im Kampf um Marktanteile in Europa zumindest nicht zurückzufallen, ist in den ständig auch in der „Elbe-Diskussion“ genannten Daten sichtbar. Fazit: Wird die Elbe nicht vertieft, wandert Ladung, Umschlag, Arbeit und Einkommen ab ! Das „Statistische Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein“ berichtet in ihrem Online-Datenangebot „HAMBURG.hafen“ in konzentrierter Form über Schiffsabfahrten, Güterverkehr, Außenhandel und Transitverkehr, wobei ein Wert ganz besonders auffällt: Der Anteil Hamburgs am Seeverkehr der deutschen Häfen beträgt rund 42 %. Damit ist seine nationale Bedeutung herausragend und im hart umkämpften europäischen Wettbewerb des tiefgangbestimmenden Containerverkehrs gegenüber den Bremischen Häfen, Rotterdam, Antwerpen nimmt Hamburg mittelfristig einen zweiten Platz ein, im Gesamtumschlag jedoch nur ein dritten. Es lohnt sich, diese Zahlen näher zu kennen, weil sie die Position der Antragsteller zur „Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe“ beherrschen:

##### Umschlag in wichtigen europäischen Häfen

(Quelle: Handelskammer Hamburg Daten zum Verkehr, aus: Hafen Hamburg Marketing [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de))

			Hamburg	Bremische Hfn.	Rotterdam	Antwerpen
<u>2007</u>	Umschlag gesamt	Anteil	17 %	9 %	51 %	23 %
	( 799.247 Mio. t)					
	Container-Umschlag	Anteil	29 %	15 %	32 %	24 %
	(33.796 Mio. TEU)					
<u>2008</u>	Umschlag gesamt	Anteil	17 %	9 %	51 %	23 %
	( 825.693 Mio.t)					
	Container-Umschlag	Anteil	28 %	16 %	31 %	25 %
	( 34.745 Mio. TEU)					
<u>2009</u>	Umschlag gesamt	Anteil	15 %	9 %	54 %	22 %
	( 718.403 Mio.t)					
	Container-Umschlag	Anteil	25 %	16 %	34 %	26 %
	( 28.649 Mio.TEU)					

Der Gesamt-Umschlag Hamburg 2009 ist auf das Niveau von 2003 zurückgefallen, der Container-Umschlag auf das von 2004, wodurch eine unfreiwillige Entlastung des Gesamtkomplexes „Elbeausbau“ eintrat, die mit dem auf der Jahrespressekonferenz 2011 (Quelle: [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)) verkündeten Wiederanstieg des

Gesamtumschlages auf 121 Mio.t (+ 9% ggü.Vj.) und der Container-Menge auf 7,9 Mio. TEU (+ 13 %) jedoch wieder auf den gewünschten Wachstumskurs gebracht werden konnten.

Die Hamburger Handelskammer hat in diesem Jahr ihre „*Forderungen der Hamburger Wirtschaft an die Bürgerschaft und den Senat 2011 bis 215*“ in einem „*Standpunkte*“ genannten Papier vielschichtig dargelegt. Unter dem Titel „*Hamburgs wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sichern und ausbauen*“ unter dem dort genannten „*gesetzlichen Auftrag, die Gesamtinteressen der gewerblichen Wirtschaft in Hamburg gegenüber der Politik und Verwaltung auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene zu vertreten*“ nehmen die Forderungen „*Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe unverzüglich realisieren*“ und „*Ausbau des Hafens und der Hinterlandanbindungen anforderungsgerecht durchführen*“ einen wichtigen und zuvor schon mehrfach erhobenen hohen Rang ein. Hierin heißt es unmißverständlich:

*„Damit die Position und Wettbewerbsfähigkeit des größten deutschen Seehafens als internationale Verkehrsdrehscheibe nicht gefährdet wird, ist der Ausbau der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe zügig voranzutreiben: Das laufende Planfeststellungsverfahren muss schnellstmöglich zum Abschluß gebracht werden und anschließend unverzüglich die entsprechenden Maßnahmen eingeleitet werden. Der Beginn der Ausbaurbeiten noch im Jahr 2011 ist sowohl für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens als auch für die Glaubwürdigkeit der Politik von eminenter Bedeutung. Die Nutzung der Elbe als Transportweg erfolgt entsprechend den Planungen selbstverständlich mit der erforderlichen Sensibilität gegenüber Fluss und Landschaft, sie ist für die ökologische Optimierung der gesamten Transportkette unverzichtbar...“*

Immerhin will die Handelskammer Hamburg den Ausgleich mit der Elbe-Ökologie; ob dabei auch Kleinhäfen wie der unsere damit gemeint sind, ist nicht deutlich, doch Sedimentation ist ganz bestimmt eine ökologische Erscheinung der Tidestrom-Dynamik, wir werden uns als „eingestufter Opponent“ im letzten Plananhörungsverfahren daran erinnern !

Ganz besonders interessant ist neben den Hafen-Umschlagsziffern Hamburgs die starke Rolle der deutschen Reeder, die im Verband Deutscher Reeder (VDR, gegründet 1907 in Berlin als „Zentralverein Deutscher Rheder e.V.“) mit Sitz in Hamburg organisiert sind. Dessen Daten sind beeindruckend, doch getreu des Albert Ballin zugeschriebenen Wortes „Mein Feld ist die Welt“ operieren die deutschen Reeder weltweit, Hamburg ist für sie Standort der Politik und des Managements, denn seine Ziele sind u.a. „*unternehmerische Positionen in der Politik zu stärken*“, „*ein wettbewerbsorientiertes Umfeld zu fördern*“, (und) „*die Verantwortung der Reedereien für das Gemeinwesen zu verdeutlichen*“ (Quelle: [www.reederverband.de](http://www.reederverband.de) vom 20.02.2011). 204 Reedereien sind hier als „ordentliche Mitglieder“ aufgeführt. Unter den „Führenden Flaggenstaaten“ hat Deutschland nur einen geringen Anteil (624 Schiffe = 1,8 %), weil 2.924 „deutsche Schiffe“ unter ausländischer Flagge fahren. Führend sind hier die zumeist die als „ausgeflaggt“ geltende Flotten von Panama (22,3 %) und Liberia (10,7 %). Bei den Containerschiffen sieht es „nach der Nationalität des Eigners“ dagegen ganz anders aus: Nummer 1 ist Deutschland mit 1.742 Schiffen (= 35,2 % TEU-Anteil), gefolgt von Japan mit 317 Schiffen (= 8,9 %) und Dänemark mit 243 Schiffen (= 8,4 %), das mit der Reederei APM-Maersk die weltgrößte Flotte stellt: 570 Schiffe mit 2.133 Mio. Containerstellplätzen (Quelle: DIE WELT v. 08.03.2011). Die Forderungen der Reeder dürften auf der ganzen Welt wohl gleich sein: Wir wollen preiswerte Schiffe, viel Ladung und schnelle Häfen ! Ihre Meinung zur Elbe dürfte demgemäß eindeutig sein, doch etliche von ihnen sind auch begeisterte

Sportsegler mit eindrucksvollen Yachten. Sollten sie deshalb die Segler der Unterelbe „vergessen“, wo sie doch selbst hier wohnen und die Schönheiten von der nördliche Elbseite aus kennen ?

Und nun ein Blick auf die größten Containerschiffe: Das als erstes vom Weltmarktführer APM Maersk von bisher 8 in Odense/DK gebauten Containerschiffen der „Emma Marsk-Klasse“ (auch Suezmax genannt), die EMMA MAERSK (gebaut 2006 mit 151.867 BRZ / 398 m Länge / 56,4 m Breite / bis zu 16,5 m Tiefgang / Ladefähigkeit 14.770 beladene 20'-Container, 15.500 Stellplätze), die in Europa sonst nur Rotterdam und Bremerhaven anläuft (Quelle: de.wikipedia.org vom 09.03.2011), hat als weltgrößtes Frachtschiff vor kurzem den Hamburger Hafen besucht. Offensichtlich sollte ein Test der Manövrierbarkeit auf der für 13,5 m tiefgehende Schiffe befahrbaren Unterelbe gemacht werden. Ein Anlaufen des Hamburger Hafens ist für diese neue Größenklasse der Weltschifffahrt, insbesondere im Handel mit China, allenfalls auf der Flutwelle und teilbeladen möglich; ein ausreichender Wendekreis und auf breitere Schiffe angelegte Container-Verladebrücken sind hier wohl noch fraglich. Immerhin dient die EMMA MAERSK allen für den Hamburger Hafen Verantwortlichen als schiffahrtliches Fanal im europäischen Wettbewerb als Anlaufhafen im Handel mit China.

Inzwischen geht es bereits um die 7. Generation der Super-Containerschiffe mit rund 400 m Länge, 56 m Breite und Stellplätzen für über 15.000 TEU, deren Tiefgang von 16 m die beschränkende Plangröße ist (Quelle: de.wikipedia.org „Schiffsgrößen und Wasserstraßen“ / „Containerschiff“ vom 09.03.2011). Auch die jüngste, bereits in der Praxis erprobte Containerschiff-Generation hat die Elbe bereits erreicht, ganz „ohne Elbvertiefung“, wie eine kritische Internet-Meldung vom 25.02.2011 vermerkt (Quelle: <http://openmove.net/elbe...> vom 10.03.2011). Die „CSCL Star“ der „Megafrachter“ genannten neuen Containerschiff-Klasse von der „China Shipping Line“ hat der Meldung zufolge 366 m Länge, 46 m Breite, Platz für 14.000 TEU, Konstruktionstiefgang 14,5 m. Sie habe Hamburg wieder „mit 12,1 m Tiefgang tideunabhängig“ verlassen, sogar zur St.Pauli-Niedrigwasserzeit. Das Rennen um die maximale Schiffsgröße, also dem optimalen Ergebnis aus Mischung aller ökonomischen, technischen und ökologischen Einflußfaktoren, geht weiter !

## **5. Das Treffen der Schifffahrt auf dem Unterelbe-Revier:**

### **Die Elbe- und Hafenslotsen erleben die Flotte der Freizeitskipper**

Auf Seeschiffen, die die Unterelbe täglich befahren, leisten die seit über 400 Jahren auf der Elbe tätigen Lotsen eine unverzichtbare Arbeit für den Hamburger Hafen (Quelle: Lotsenbrüderschaft Elbe <http://elbelotsen.de> vom 21.02.2011). Aus den folgenden Perioden unterschiedlicher Lotsordnungen auf der Unterelbe erfolgte 1957 der Zusammenschluß der Cuxhavener mit der Hamburger Lotsenbrüderschaft zur Lotsenbrüderschaft Elbe, die heute von Hamburg und Brunsbüttel aus gesteuert wird und seit 2010 mit einem modernen, in Swath-Technologie (= Small Waterplane Area Twin Hull) katamaranartigen dopelrumpfig gebauten Stationsschiff mit dem Namen ELBE, mit dopelrumpfiger Tender- und Hubschrauber-Unterstützung betrieben. Etwa 250 Seelotsen versehen ihren unersetzlichen Beratungsdienst auf den ein- und auslaufenden Seeschiffen der Unterelbe, insgesamt mit mehr als 50.000 Schiffsbegleitungen pro Jahr. An der Hafengrenze, dem bekannten Seemannshöft am Bubendeyweg, übernehmen die seit 30 Jahren in einer Körperschaft des öffentlichen Rechts zusammengeschlossenen 75 Hafenslotsen der „Hafenslotsenbrüderschaft - Hamburg Pilot Association“, die sich

selbst als „kompetent, engagiert, professionell, immer zuverlässig“ bezeichnen (Quelle: www.hamburg-pilot.de vom 07.03.2011). Bemerkenswert ist deren an die Freizeitskipper gerichteter Website-Text „*Skipper, Kapitän und Lotse*“, worin auf den Versetzvorgang bei Blankenese bis Teufelsbrück, den Schlepper-Vorspann bei Finkenwerder und die Großschiffs-Geschwindigkeit von 6 - 10 Knoten hingewiesen wird, wobei die Freizeitskipper aufgefordert werden, stets den Sprechverkehr auf UKW-Kanal 74 zu verfolgen. Drehmanöver der großen Containerschiffe finden vor dem Parkhafen bei Flut im Uhrzeigersinn über Steuerbord statt, bei Ebbe über Backbord. Schließlich wünschen sich die Lotsen, daß „*Skipper, Kapitän und Lotse konfliktfrei zusammenarbeiten...auf Kanal 74 empfangsbereit zu sein, die Maschine jederzeit startklar zu haben, den nötigen Sicherheitsabstand zu wahren, den nicht einsehbaren toten Winkel im Vorausbereich zu meiden und die eigenen Absichten klar und deutlich für das Großschiff zu machen...*“ Es ist natürlich auch im Sinne der sicheren Schifffahrt von Seglern und Motorbootfahrern, den Hamburger Hafen und die Unterelbe als ein möglichst gefahrloses Revier zu gebrauchen, zumal hier auch jährlich an die 60 Regatten gesegelt werden. Freuen wir uns also über diesen Appell der Lotsen, mit denen es in der Vergangenheit eigentlich immer ein konstruktives und friedliches Verhältnis gab !

## **6. Der Kampf der aktiven Sportboothäfen an der Tidelbe:**

### **Gegen den Schlick und für den Erhalt der Häfen im Revier**

Die Situation der Sportboothäfen hat sich weiter verschlechtert: Zunehmende Verschlickung, abnehmende Befahrbarkeit und zunehmende Kosten ! Allerorten wird nach verträglichen Lösungen gesucht, doch die zeigen sich kaum oder sind ungenügend. Wer keine günstigen Fließbewegungen im Hafen hat, muß eggen, baggern oder zusehen, wie das „Tidefenster“, die Zeit ungehinderten Ein- und Auslaufens, im kleiner wird. Der „Elbefonds“ genannte Anlagebetrag der Freien und Hansestadt Hamburg von 10 Mio. Euro, erbringt zwar erste Zinsen, doch die sind angesichts der gegenwärtigen Kapitalmarktbedingungen noch klein. Wer aus diesem jährlichen Zinsertrag den ausgelobten 30 %-Kostenbeitrag erhalten will, muß den restlichen Großteil von 70 % selbst aufbringen. Wer kann das und an wen werden die staatlichen Hilfsmittel zukünftig vergeben ? Schauen wir uns deshalb die große Gruppe kleiner Häfen an der Tidelbe an, wo es mit dem Hamburger Yachthafen Wedel (mit 2.000 Liegeplätzen und selbst organisierten jährlichen Schlickbeseitigungen) auch den größten Sportboothafen Europas gibt, ansonsten aber zumeist kleinere Bootshäfen (mit den Ausnahmen: Cuxhaven, Glückstadt, Finkenwerder). Ganz allgemein wird häufig von 40 Sportboothäfen an der Tidelbe gesprochen; die Frage ist allerdings, wo die Untergrenze zu den kleinen Steganlagen in Seitengewässern gezogen wird. Eine Nachzählung der Sportboothäfen in unseren zurzeit wichtigsten Quellen ergibt folgendes Bild:

#### „Häfen und Liegeplätze für die Sportschifffahrt“ in:

DIE ELBE von Helgoland bis Magdeburg, Hamburg 2002

Auszählung im Kartenwerk:	32 Sportboothäfen von Hamburg City bis Cuxhaven
	6 Sportboothäfen Hamburgs „oberhalb der Brücken“
	<u>5 Sportboothäfen an der Oberelbe bis Geesthacht</u>
gesamt	<u>43 Sportboothäfen an der Tidelbe</u>

„Sejlerens Marina Guide 2009“, Frörup/DK

Auszählung der bebilderten Beschreibungen:

gesamt 30 Sportboothäfen an der Tideelbe

Liegeplatz-Kapazitäten nach Addition aus den Luftbild-Aufnahmen:

gesamt ca. 4.500 Liegeplätze (entspr. ca. 6.000 bei 43 Häfen)

Einschränkend ist hier anzufügen, daß der ansonsten informative „Seglerens Marina Guide“ mehrere Berichtslücken aufweist: Kleinere Häfen und Seitenarme der Elbe sind nur teilweise enthalten, die Gesamtzahl ist um ein Viertel geringer als das Verzeichnis der ELBE-Sportbootkarte und aus den Luftbildern sind unbelegte Liegeplätze nur ungenau zählbar. Die große Differenz zu der anfangs genannten „Elbe-Sportbootflotte“ ergibt sich aus mehreren Faktoren: Die Hamburger Motorboote sind großenteils in den durch Sperrwerke und Schleusen abgelegenen Elbe-Nebenarmen zuhause, die Flotte der Jollen und Kleinboote ist kaum differenzierbar und als „an-Land-liegend“ zu beobachten; zudem dürften etwa 3.000 „Hamburger“ Segelyachten ihren Liegeplatz an der westlichen Ostsee haben, werden jedoch den Hamburger DSV-Vereinen zugerechnet. Entscheidend ist bekanntlich nicht die Anzahl der Liegeplätze, sondern die Operationsfähigkeit der darauf liegenden Sportboote. Können sie fahren, wann sie wollen oder müssen sie sich immer an das „Tidefenster“ zur Hochwasserzeit halten ?

Es bleibt noch nachzutragen, was die Landesverbände des Deutschen Segler-Verbandes zur „Elbe-Situation“ zu sagen haben. Der Segler-Verband Schleswig-Holstein e.V. schreibt in seiner inhaltsreichen Website u.a. „...*der SVSH (kann sich) aus verständlichen Gründen weder für noch gegen die geplante Fahrrinnenanpassung äußern, da er nicht direkt Betroffener ist, er vertritt aber uneingeschränkt die von der Maßnahme betroffenen Vereine.*“ Zudem betont dieser Verband (Quelle: [www.seglerverband-sh.de](http://www.seglerverband-sh.de) vom 23.02.2011), er „...*steht in engem Kontakt zum Hamburger Segler-Verband. Dieser hat Erfahrungen aus der letzten Elbvertiefung 1999 und ist durch die Teilnahme an allen Erörterungen und Vorträgen durch den Träger des aktuellen Vorhabens ständig aktuell informiert.*“ Eine entsprechende Veröffentlichung des Hamburger Segler-Verbandes e.V. vom 20.02.2010 (Quelle: [www.hamburger-segler-verband.de](http://www.hamburger-segler-verband.de) vom 12.02.2011) ergänzt dazu: „*Bei den Erörterungsterminen zu der geplanten Fahrrinnenanpassung im vergangenen Jahr sind die rund 7000 Einwendungen von den Vorhabensträgern nicht ausreichen(d) und äußerst zurückhaltend behandelt worden. Das führte dazu, dass die Planfeststellung erneut überarbeitet werden musste.*“ Der Segler-Verband Niedersachsen e.V. hat aufgrund einer Fragebogenaktion bei den Wassersportvereinen an der Elbe und ihren Nebenflüssen zur Verschlickung der Häfen zudem einige aussagekräftige Feststellungen treffen können (Quelle: [www.segeln-niedersachsen.de](http://www.segeln-niedersachsen.de) vom 23.02.2011): „*Derzeit liegt die durchschnittliche Verschlickung beziehungsweise Versandung bei durchschnittlich 30 - 50 cm/qm/Jahr. Experten haben ermittelt, dass - um den Unterhalt der Sportboothäfen zu gewährleisten - jährlich eine Summe von 400.000x (gemeint sind vermutlich Euro, d.Verf.) benötigt wird, um die nötige Unterhaltsbaggerung der Sportboothäfen entlang der Unterelbe mit 30 Prozent zu unterstützen. Die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein sollen dazu bewegt werden, sich an diesen Kosten zu beteiligen. Nach Meinung des Wassersports ist es jedoch notwendig, als erste Maßnahme eine Grundbaggerung durchzuführen, damit die Sportboothäfen der Unterelbe und ihrer Nebenflüsse einen einheitlichen Stand erhalten, um dann die jährlichen Baggerungen durchzuführen.*“

Im Organisationsgefüge dieser drei Segler-Landesverbände gibt es noch eine Besonderheit: Die GRUPPE NEDDERELV e.V., der Zusammenschluss der Niederelbe-Wassersportvereine, der 1951 von Vereinen gegründet wurde und inzwischen 38 Mitgliedsvereine umfaßt (Quelle: Gruppe Nedderelv in: www.andermann.de vom 23.02.2011), die jährlich eine spezielle Segelregatta auf der Unterelbe (trad. hdt. *Niederelbe* = ndt. *Nedderelv*) durchführt. Diese ist eine aus schleswig-holsteinischen, niedersächsischen und hamburgischen Vereinen gebildete „Segelrevier-Vereinigung Unterelbe“, in der *„durch gemeinsames, länderübergreifendes Handeln die Eingriffe abzuwenden (sind), welche die Schönheit und Befahrbarkeit des Glufes und Nutzung seiner Ufer gefährden.“* Als länderübergreifende Gruppe könnte man hier möglicherweise zu ungewöhnlichen Vorschlägen zur geplanten Elbvertiefung kommen, wenn es seitens der Antragsteller zu einer generellen den Segelsport auf der Unterelbe nicht zu behindernden Haltung im Planfeststellungsverfahren käme. Blicke zu fragen, wie es mit den zahlreichen anderen kleinen Sportboothäfen weiter ginge, die jeweils allein dastehen im „Kräftespiel der Mächtigen“ !

### **7. Notwendig für uns: Der analytische Abgleich mit den Planungs-Veröffentlichungen zur Elbvertiefung**

Führen wir uns noch einmal die uns betreffenden Aussagen (und Nicht-Aussagen) der HPA Hamburg Port Authority, des Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und des Projektbüros Fahrrinnenanpassung auszugsweise vor Augen, die in deren zumeist eindrucksvoll und bildhaft aufgemachten öffentlichen Druckschriften in Bezug auf die Sportschifffahrt und ihre Liegeplätze enthalten sind und ziehen wir - fünf Jahre nach Antragstellung zur Elbvertiefung - Schlußfolgerungen für unsere eigene, immer selbstvertretene Position als Tideelbe-Anlieger daraus (die für uns wichtigsten Begrifflichkeiten sind v.Verf. unterstrichen):

1) HPA Hamburg Port Authority / Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes:

Konzept für eine nachhaltige Entwicklung der Tideelbe als Lebensader der Metropolregion Hamburg, Hamburg Juni 2006:

Auszug der „Zusammenfassung“:

*„In dem vorliegenden Strategiepapier werden Konzepte zur Erstellung eines Aktionsplans erarbeitet, welche ein zukünftiges Leitbild der Tideelbe in einem ganzheitlichen und themenübergreifenden Bezug konsensual prägen sollen. Hierbei wird gezeigt, dass die Chance besteht die Tideelbe so zu gestalten, dass sich Vorteile für verschiedenste Belange wie z.B. Fischerei, Landwirtschaft, Naturschutz, Tourismus, Schifffahrt und Wirtschaft ergeben....Die nachhaltige Entwicklung der Tideelbe ist eine anspruchsvolle und langfristig angelegte Aufgabe. Dieses Jahrhundertprojekt kann nur erfolgreich sein, wenn alle Interessen berücksichtigt werden. Das hier vorgelegte Konzept ist ein erster Vorschlag und Grundlage für eine offene Diskussion..“*

Auszug „Naherholung und Tourismus“:

*„Die Elbe ist ein bedeutendes Revier für die Sportschifffahrt und den Wassersport, die Sportfischerei und selbst das Baden ist durch die Verbesserung der Wasserqualität an sicheren Stellen wieder möglich. Wichtig für diese Funktion ist auch die Zugänglichkeit des Flusses.“*

2) Projektbüro Fahrrinnenanpassung: Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe - Das Projekt im Überblick, Hamburg Februar 2007:

Auszug „Betroffene Sachgüter und wirtschaftliche Interessen“:

*„Von Einfluss auf die Häfen sind schließlich die Veränderungen im Sedimenttransport. Prognostiziert werden erhöhte Sedimentkonzentrationen etwa zwischen Glückstadt und dem Dwarssloch sowie verminderte Sedimentkonzentration oberhalb des Lühesandes. In alle Häfen, die im Bereich der Erhöhung liegen, werden verstärkt Sedimente eingetragen, während sich*

*in anderen Häfen die Sedimentation verringert.“ (Anm.d.Verf.: Zu Sportboothäfen und Tideelbe-Wirkungen im oberen Bereich bis Geesthacht fehlen Planungsaussagen völlig.)*

3) Projektbüro Fahrrinnenanpassung: Fahrrinnenanpassung für Unter- und Außenelbe - 10 Argumente für ein wichtiges Projekt, Hamburg Mai 2007

Auszug „7. Die Fahrrinnenanpassung ist ein sinnvoller Baustein zur nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe“:  
*„Die Maßnahmenträger der Fahrrinnenanpassung - Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und die Hamburg Port Authority - gestalten ihre Planung aus der Gesamtschau auf das Flusssystem Elbe. Sie haben ein langfristig angelegtes Handlungskonzept zur nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe entworfen. Ziel ist eine ökologisch hochwertige Flusslandschaft, die für Schiffsverkehr und Freizeitmutzungen zugänglich bleibt und sicheren Hochwasserschutz bietet.“*

Die Sammlung der unterstrichenen Begrifflichkeiten geben uns die Argumente für den Erhalt der Sportboothäfen im gesamten Bereich der Tideelbe in die Hand: z.B. „konsensual“, „nachhaltig“, „Zugänglichkeit des Flusses“, „Veränderungen im Sedimenttransport“, „ökologisch hochwertige Flusslandschaft“. Die professionell durchgestaltete Kampagne des Projektbüros Fahrrinnenanpassung dürfte ihre zumeist maritimwirtschaftliche Wirkungen haben, die Aussagen zur Sportschifffahrt sind jedoch vergleichsweise gering, vergessen sind sie aber doch nicht ! Halten wir also den Antragstellern unsere Bedürfnisse vor Augen - und einen konstruktiven Vorschlag zur Nutzung unseres kleinen Hafens als „Pilotprojekt zum Sediment-Management“ haben wir auch gemacht, über den noch zu entscheiden ist.

## **8. Was wir uns wünschen, was wir selbst tun können und wozu wir Hilfe brauchen**

Die eingangs gestellte, zugegeben etwas provozierende Frage, wem die Elbe denn nun gehöre, soll hiermit ansatzartig beantwortet sein: Die Elbe gehört allen, die daran, darauf und davon leben, denn sie benutzen den Unterlauf des nach der Donau, dem Rhein drittlängsten deutschen Fluß, der neben der Weser einen seeschifftiefen Teil hat, um den sich infolge des europäischen und weltweiten Wettbewerbs große und mächtige Interessengruppen bewerben. Ohne diese bewerten zu wollen, seien hier der Reihe nach aufgezählt: Die Umschlags- und Wirtschaftsbetriebe des Hamburger Hafens, die regionalen, weltweit in Ladungsströmen tätigen Schifffahrtsunternehmen, die schifffahrtsorientierten Berufsgruppen und die politische Kraft des hauptbetroffenen Bundeslandes Hamburg, das von den sachgebietsorganisierten Bundesbehörden unterstützt wird. Als Einwander oder Kritiker einer als folgenschwer beurteilten weiteren Elbvertiefung sind bisher aufgetreten: Die weitere ökologische Schäden erwartenden Naturschutzverbände, die zumeist landwirtschaftlich orientierten Deichverbände, die Gebietskörperschaften der Anlieger-Bundesländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein, die Elbe-Fischerei und die Sportboothafen-Betreiber. Ihnen allen ist gemeinsam, daß die Elbvertiefung nicht vollends abgelehnt werden kann, deren Folgen jedoch nicht ihnen jeweils allein aufgebürdet werden sollen. Das ist auch unsere, in mehreren Schritten ausgeführte Position.

Was wir selbst tun können, wurde hier beschrieben, nicht jedoch die jeweils zu erwartenden Folgen, sollte es beispielsweise nicht möglich sein, eine erneute Grundreinigung unseres Hafens als Hilfsmaßnahme zu erhalten, denn unsere Eigenmittel bleiben sehr begrenzt. Wir brauchen Hilfe, Hilfe vom Hamburger Staat, Hilfe von der federführenden HPA, Hilfe vom Hamburger Segler-Verband und - was wir bisher noch viel zu wenig beachtet habe - Hilfe von Wilhelmsburg, „unserer“ Insel im Elbstrom, auf der so viel zur Verbesserung geschehen soll,

damit Hamburg mit der IBA 2013 auch in der öffentlichen Meinungsbildung bestehen kann. (Hierzu kritisch vermerkt: In der Website [www.iba-hamburg.org](http://www.iba-hamburg.org) „Stadt - Land - Fluss: Der Schauplatz Elbinseln“ kommt der „Sport Wilhelmsburg“ überhaupt nicht vor, auch nicht unser kleiner, (bei Flut) hübscher Hafen Holstenkaten, und der auf der „Freizeit- und Fahrradkarte für Wilhelmsburg, die Veddel und den Harburger Binnenhafen“ der „IBA\_HAMBURG - Entwürfe für die Zukunft der Metropole“, Hamburg 2007, ohne Namen und Zweckangabe nur andeutungsweise auszumachen ist. Schade ! Wir hätten die IBA-Radtouren sicher gern begrüßt !)

Zum Schluß noch etwas Zeitgemäß-Literarisches: In seinem 2007 erschienenen, auch historisch höchst informativen Sachbuch „Die Elbe - Landschaft und Geschichte“ stellt der Autor Hansjörg Küster im Kapitel zu „Hamburg, das Tor zur Welt“ abschließend fragend fest: *„Wie lange werden die Kapazitäten des Hafens ausreichen ? Wie lange genügen die natürlichen Gegebenheiten des Elbstroms, damit er die Lebensader Hamburgs bleiben kann ? Die Stadt und ihr Hafen können nur >Tor zur Welt< sein, wenn die Elbe das >fließende Fundament< dafür bildet.“* Unsere eigene heutige Betrachtungsweise des „fließenden Fundaments“ ist nun ebenso fragend wie hilfeschend und besorgt, denn wir werden den Zustand der Elbe nicht „zurückdrehen“ können, gar in die Zeit unserer Gründerväter oder in unsere eigene, zumindest romantisch erinnerten jugendlichen Segeljahre auf Ober- und Unterelbe zurückkehren können. Wir lieben Hamburg als unsere Stadt und die Elbe als unsere seglerische Heimat, als Träger unseres Bootshafens und ihr Wasser als unser „fließendes Fundament“ ! Es soll für alle „gesund“ bleiben und unsere Existenz erhalten helfen.