

WIR HALTEN KURS BEI DER ELBVERTIEFUNG

Am 2. Oktober 2014 hat das Bundesverwaltungsgericht die Entscheidung über die Elbvertiefung vertagt, um offene Fragen zur EU-Wasserrahmenrichtlinie durch den Europäischen Gerichtshof klären zu lassen. Ausdrücklich hat das Gericht den Beschluss zur Elbvertiefung nicht aufgehoben. Vielmehr wurde betont, dass es im Verfahren keine Mängel gegeben habe, die zu seiner Aufhebung führen würden.

Erst in dieser Legislatur hat die Planung zur Elbvertiefung richtig Fahrt aufgenommen. Von 2006 bis 2011 versuchten die Vorgängerregierungen von CDU sowie CDU und Grünen vergeblich, die für den Wirtschaftsstandort Hamburg so bedeutende Elbvertiefung voranzubringen. Der SPD-Senat hingegen schuf die entscheidenden Voraussetzungen:

- Dezember 2011: Die EU-Kommission stimmt der Elbvertiefung förmlich zu.
- Januar bis April 2012: Es werden Einigungen mit zahlreichen Beteiligten erzielt. Zum Beispiel werden für über 100 Millionen Euro umfangreiche Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.
- April 2012: Schleswig-Holstein und Niedersachsen stimmen zu.
- April 2012: Die zuständigen Behörden in Hamburg und Kiel beschließen den Plan zur Fahrrinnenanpassung.

Das durch drei Umweltverbände angestrebte Verfahren gegen die Elbvertiefung und die damit einhergehende lange Verzögerung des Projekts wird von der deutschen Wirtschaft und den Gewerkschaften mit großer Sorge begleitet. Denn die Elbvertiefung ist das wichtigste Infrastrukturprojekt in der Entwicklung des Hamburger Hafens und für die Exportnation Deutschland von entscheidender Bedeutung. Allein in der Metropolregion Hamburg hängen etwa 150.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Hafen ab.

In der Tat bedeutet die Elbvertiefung einen weiteren Eingriff in das Gewässer Elbe. Doch ist eine Vielzahl an ökologischen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, sodass die Anpassung der Fahrrinne in der ökologischen Gesamtbetrachtung sogar die bessere Alternative ist: Wenn mangels Elbvertiefung der Hamburger Hafen umgangen wird, droht eine massive Verlagerung der Waren auf LKWs. Die Folge: eine höhere Verkehrsdichte, mehr Lärm und Schätzungen zufolge 500.000 Tonnen mehr Co₂-Emissionen. Das kann keiner wollen!