

Jork: Infoabend zur Elbvertiefung bei Wehrt

Jork (bv). Die CDU lädt am Montag, 2. Dezember, ab 18 Uhr zu einer Informationsveranstaltung zur „Elbvertiefung“ in den Schützenhof Jork, Hotel Wehrt, ein. Die Veranstaltung des Landtagskandidaten Helmut Dammann-Tamke wird von dem Seerechtsexperten Jens Paulsen aus Harsefeld

moderiert. Zahlreiche Referenten bietet die Partei auf. Warum die Elbe vertieft werden sollte, wird Reinhard Wolf von der Handelskammer Hamburg erläutern. Welche Maßnahmen geplant sind, das werden Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord sowie von Strom- und Hafenaufbau

aus Hamburg darstellen. Über Auswirkungen auf Schifffahrt und Deichsicherheit werden der Jorker CDU-Kreistagsabgeordnete Hartwig Quast, Hein Mehrkens von der Bundeslotsenkammer, Kreisbaurat Friedrich Tönjes und Dr. Gerd Flügge von der Bundesanstalt für Wasserbau sprechen.

Hamburg baggert um Container

Stader
Tageblatt
04.12.2002

Handelskammer wirbt für Elbvertiefung

Jork (bv). Die von Hamburg geplante Elbvertiefung spaltet auch das Alte Land. Viele Altländer befürchten, dass sich die für 2006 angepeilte Anpassung der Fahrrinne negativ auf die Deichsicherheit auswirken könnte. Und damit liegen die Kritiker offensichtlich nicht ganz falsch. „Weil Deiche zu dicht an die Elbe gerückt sind, werden bauliche Maßnahmen zur Sicherung des Sockels wie Bühnen unerlässlich sein“, so Dr. Gerd Flügge von der Bundesanstalt für Wasserbau.

Die Skepsis sitzt tief. Auch Reinhard Wolf von der Handelskammer Hamburg konnte die Mehrzahl der 180 Besucher einer Veranstaltung des CDU-Landtagskandidaten Helmut Dammann-Tamke am Montag in Jork nicht von den Vorteilen einer weiteren Elbvertiefung überzeugen. „Der Container-Umschlag im Hamburger Hafen boomt seit den 90er Jahren, 2002 werden wir trotz der anhaltenden Konjunkturkrise ein Wachstum von rund 13 Prozent auf 5,3 Millionen TEU verzeichnen“, sagte Wolf und ergänzte: „Damit die neue Schiffsgeneration

wie die Maersk-S-Klasse ohne Probleme die Terminals anlaufen kann, muss die Fahrrinne für einen Tiefgang von 14,50 Metern ausgelegt werden.“ Für 2015 prognostiziert die Kammer bereits einen Umschlag von rund 9,5 Millionen TEU (Containerkapazität).

Die Reeder wollten Hamburg auch in Zukunft anlaufen – weil die Drehscheibe im Binnenland die Transportkosten erheblich senke. Wolf: „Wilhelmshaven ist keine Alternative und unwirtschaftlich. Wer Hamburg schwächt, stärkt Rotterdam.“ Und von Wilhelmshaven werde das Alte Land nicht profitieren.

Schließlich gehe es bei der Elbvertiefung auch um die Sicherung der rund 156 000 Jobs in der Hafenvirtschaft; ein Drittel der Beschäftigten lebe im Umland – vor allem in Niedersachsen.

„Die Fahrrinnen-Anpassung ist dringend geboten“, sagte auch Jörg Oellerich vom Amt für Strom und Hafenaufbau. Weltweit würden immer mehr Containerschiffe mit einem Tiefgang von 14,50 Metern und einer Container-Kapazität von rund 8700 TEU auf Kiel gelegt. Diese Jumbo-Schiffe würden im „für Hamburg überlebenswichtigen Ostasienverkehr“ eingesetzt, müssten also den „Hafen ungehindert erreichen“ können.

Der Präsident der Bundeslotsenkammer, Hein Mehrkens aus Jork, hat bereits den Rechenstift gespitzt: „Die Fahrrinne müsste von heute 250 bis 350 auf eine Breite von 342 bis 385 Metern auf gerader Strecke ausgebaut werden, eine Mindestwassertiefe von 17,15 Metern sichergestellt werden.“ Dann müssten die Bagger im Schnitt 2,70 Meter abtragen.

Negative Auswirkungen habe die 1999 erfolgte Vertiefung nicht gehabt, so Jörg Osterwald (Wasser- und Schifffahrsdirektion). Das stellte der Kreisbaurat Friedrich Tönjes in Frage: „Wir haben kritische Punkte ausgemacht. In Kehdingen gibt es Vorlandabbrüche, in Lühe muss die Unterwasserböschung gesichert werden.“ Teure Baumaßnahmen seien nötig. Die Deichsicherheit sei auch künftig nicht gefährdet, so alle Behördenvertreter.

Oberdeichrichter Arend Fischer sagte unter Beifall, dass der Bund alle Folgekosten tragen müsse.

Durch die Vertiefung würden Sturmflut-Wasserstände laut Flügge nur „geringfügig ansteigen“. Allerdings sei in seine Computersimulation nicht die von den Lotsen für notwendig erachtete Fahrrinnen-Breite eingeflossen: „Dies verstärkt vielleicht negative Auswirkungen auf Deichkörper und Uferböschung.“ Flügge sagte, dass bei einer Vertiefung umfangreiche Sicherungsmaßnahmen notwendig seien. Nur in einer Frage bestand am Ende Einigkeit: Wirtschaftsinteressen dürften nicht zu Lasten der Deichsicherheit gehen.



„Die geplante Elbvertiefung wird das Sturmflut-Risiko nicht erhöhen.“

Dr. Gerd Flügge
Bundesanstalt für Wasserbau