

## Info-Abend über Neubau der Realschule

**CUXHAVEN.** Vor wenigen Tagen fand in der Aula der Realschule Cuxhaven ein Informationsabend über den Neubau der Realschule. Schulleiter und Lehrkräfte mit dem Leiter des Hochbauamts Lutz Rothermund statt. Nach der Bekanntgabe im April 2009, dass die Realschule Cuxhaven ein neues Schulgebäude bekommt, fand in der Realschule von Seiten der Lehrkräfte und des Hochbauamts Cuxhaven eine intensive Planungsphase und Auseinandersetzung mit diesem Bauvorhaben statt, das stets von einer guten und effizienten Kooperation getragen wurde. Mit Beginn der Ausschreibung des Bauvorhabens an potentielle Baufirmen und der anschließenden Vertragsunterzeichnung konnte nun das planerische Ergebnis der Öffentlichkeit transparent dargestellt werden.

### Fragen beantwortet

Nachdem sich der Schulleiter der Realschule sich beim Schulträger bedankt hatte, erläuterte Rothermund detailliert das Bauvorhaben. In einer Fragerunde beantwortete er die Fragen der Schüler, Eltern und Lehrkräfte.

Eltern beschränken Dank und Anerkennung spricht der Schulleiter den Lehrkräften der Realschule Cuxhaven aus, die bereits im April 2009 eine Planungsgruppe ins Leben gerufen haben, um aktiv an der Gestaltung und Planung des Neubaus mitzuwirken. Hier wurde neben dem Besuch verschiedener Neubauten (Schulen in Hanstedt und Celle), der Raumbedarf für die unterschiedlichen Fach- und Klassenräume aber auch Wünsche und Vorstellungen der Lehrkräfte detailliert aufgelistet und kurzfristige Termine mit der Stadt stets wohlwollend wahrgenommen.

### Dank an Lehrkräfte

In der Regel geschah dies neben der Lehrtätigkeit, ohne dafür vergütet zu werden. Ohne deren Arbeit hätte die Raumplanung des Neubaus nicht in der bedarfs- bzw. situationsgerechten Form erfolgen können. Nun am Ende einer fruchtbaren Kooperation freuen sich alle Seiten auf das neue Schulgebäude und hoffen, dass der Neubau das hält, was die Planung erwarten lässt. (cn/m)

# Kompromisslösung scheint machbar

Neuer Vorschlag: Gutachter hält eine Kosteneinsparung von 85 Prozent bei der Elbvertiefung für möglich

VON BJÖRN VASEL

**KREIS CUXHAVEN.** Hamburgs Bürgermeister Ole von Beust (CDU) hat einen neuen Kompromiss für die umstrittene Elbvertiefung auf dem Tisch. Verfasst hat ihn Walter Feldt, bis Ende 2003 Referatsleiter für Umweltverträglichkeitsprüfung im niedersächsischen Umweltministerium. Sein Vorschlag einer Elbvertiefung light beschäftigt seit drei Jahren die Politik.

Jetzt hat der Hannoveraner seinen Vorschlag überarbeitet. Er hält eine Kosteneinsparung von 85 Prozent bei der Elbvertiefung für möglich. In der letzten Woche hatte die Elbvertiefung light erneut Schlagzeilen gemacht – und Hamburgs Bürgermeister zu folgender Aussage genötigt: „Das politisch gewollte und wirtschaftlich notwendige Ziel ist völlig klar: Die Elbe muss um einen Meter vertieft werden. Daran gibt es nichts zu rütteln.“

Für den Abschnitt elbabwärts – ab Brunsbüttel – würde Dr. Walter Feldt ihm sogar folgen. Eine Vertiefung der Fahrrinne um bis zu 1,10 Meter, statt bis zu 2,42 Meter, reiche aus. Ergänzt durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die großen Pötte, könnte der Tiefgang flussaufwärts um 50 Zentimeter erhöht werden; zu Beginn des Tidenfensters hält Feldt (abhängig von Schiffstyp und Geschwindigkeit) sogar „bis zu 60 Zentimeter“ für möglich. Auslaufend. Mit Tempolimits könnten die Sicherheitszuschläge redu-



Ihre Eigner verdienen Millionen: Große Hopperbagger wie „Geopotes 15“ baggern seit Jahren auf der Elbe.

ziert werden. Auch die Ufer würden gesenkt, Badegäste am Strand vor schiffverzeugten Wellen (Sog und Schwell) geschützt. Damit könnten fast alle Containerschiffe den Hafen ohne Probleme ansteuern und „sogar wieder verlassen“. Fakt ist, dass im Tiefgangsfenster von 13,50 Meter bis 14,50 Meter mehr als 90 Prozent der heutigen Containerschiffe mit

einem Tiefgang von 14 Meter auskommen. Das zeigen die amtlichen Schiffsbewegungsstatistiken. Mit der begrenzten Vertiefung bei Brunsbüttel und einer von Feldt propagierten Geschwindigkeitsbegrenzung könnte schlussendlich die Baggermenge um 85 Prozent reduziert werden – lediglich knapp fünf Millionen Kubikmeter müssten aus der

Fahrrinne geholt werden. Bei diesem Szenario wäre eine Kosteneinsparung von mehr als 80 Prozent möglich. Wenn Wirtschaftssenator Axel Gedaschko (CDU) mit seiner Schätzung von 400 Millionen Euro für die Elbvertiefung richtig liegt, könnten der Bund und die Stadt Hamburg 340 Millionen Euro sparen – und trotzdem ihre Ziel erreichen, den Ha-

fen zu stärken. Allein der Hamburger Steuerzahler müsste etwa 130 Millionen Euro weniger locker machen, denn die Mini-Vertiefung im Mündungsbereich der Elbe betrifft den Bund, nur bei der Begegnungsbox auf Höhe von Wedel/Hanskalbsand säße Hamburg mit im Boot.

Feldt spricht von einer „Win-Win-Möglichkeit“ – einerseits würde auf Wünsche der Hafenvirtschaft eingegangen, andererseits die Umwelt geschont und die Deiche gesichert. Feldt: „Dazu müssten alle Beteiligten von ihren Maximalforderungen abrücken.“ Die Hafenvirtschaft wäre gut beraten, so Feldt. Angesichts der Rechtslage könnte sich das Verfahren bei einem Festhalten an der heutigen Planung „fünf bis zehn Jahre“ hinziehen. Feldt selbst will jetzt weiter für die Elbvertiefung light werben – auch im Planfeststellungsverfahren.

### Zur Person

Dr. Walter Feldt (53), früher Referatsleiter im Umweltministerium, arbeitet als selbstständiger Umweltgutachter (Umwelt Media Consult) – unter anderem für den WWF und den BUND. Im Ministerium war Feldt mit den Vertiefungen von Elbe und Ems befasst. Sein Konzept einer Elbvertiefung light entstand 2008, es war Thema bei den schwarz-grünen Koalitionsverhandlungen in Hamburg und bei Gesprächen der Senatskanzlei mit der Hafenvirtschaft und den Umweltverbänden.

## Gutachter Walter Feldt äußert Zweifel am Bedarf

Sein Konzept der „Elbvertiefung light“ ist weiter aktuell – Schreiben an Hamburgs Bürgermeister Ole von Beust

**KREIS CUXHAVEN.** Bereits im März 2008 hatte Dr. Walter Feldt (Umwelt Media Consult) die Halbierung des tiefgangsbegrenzten Planungszieles vorgeschlagen. Das Konzept, von Umweltverbänden, Wirtschaft und Politik abgelehnt, wurde 2008 bei den Koalitionsverhandlungen von CDU und GAL in Hamburg diskutiert.

Feldt hatte vorgeschlagen, sich von der geplanten Vertiefung der Elbe für Containerschiffe mit Tiefgängen von 14,50 Meter (tideab-

hängig) beziehungsweise von 13,50 Meter (tideunabhängig) zu verabschieden – und sich stattdessen auf 14 Meter tideabhängig beziehungsweise 13 Meter tideunabhängig zu beschränken. Das würde die negativen Folgen für die Umwelt und die Deichsicherheit reduzieren und auch die Kosten erheblich senken. Weniger Uferschutz wäre notwendig, Flachwasserbereiche blieben geschützt.

Gleichzeitig wären die Reeder mit einer Elbvertiefung light flexibler und könnten bei Bedarf ihre Schiffe besser auslasten. Über ein Fahrmanagement könnten die Tidenfenster besser ausgenutzt werden. Walter Feldt beklagte, dass sich Wirtschaft und Politik in Hamburg nicht mit Fakten auseinandersetzen wollten. Er werde jetzt dem Bürgermeister schreiben. Schon heute könnten Großschiffe mit bis zu 15,10 Meter Tiefgang (auf der Hochwasserseite reitend) den Hamburger Hafen anlaufen. Lediglich zwei Mal wur-

den die von der Stadt Hamburg und dem Bund beantragten 14,50 Meter seit dem Jahr 2002 erreicht. Die Frage sei, ob zwei Schiffe im Jahr eine Investition von rund 400 Millionen rechtfertigen. Der Bedarf bei der Elbvertiefung müsse sich nach tatsächlichen Tiefgängen (abhängig von der Ladung) und nicht nach möglichen Konstruktionstiefgängen richten.

Durchschnittlich würden 2000 bis 3000 TEU (Standardcontainer) pro Schiff in Hamburg ge-

löscht oder geladen. Eine Abwanderung der Linienschiffe (10 000 TEU plus X) wäre „ökonomisch absurd“ – ein Transport per Lkw oder Bahn wäre viel zu teuer, der verloren gegangene Federverkehr (Transshipment) komme nicht zurück. Das liege an Kosten wie den Hafengebühren. Lukrativ sei der Binnenverkehr. Feldt wirbt für eine Hafenkooperation, vom „Jade-Weser-Port“ bis Cuxhaven. Denker sei ein Staatsvertrag mit Niedersachsen.

löst oder geladen. Eine Abwanderung der Linienschiffe (10 000 TEU plus X) wäre „ökonomisch absurd“ – ein Transport per Lkw oder Bahn wäre viel zu teuer, der verloren gegangene Federverkehr (Transshipment) komme nicht zurück. Das liege an Kosten wie den Hafengebühren. Lukrativ sei der Binnenverkehr. Feldt wirbt für eine Hafenkooperation, vom „Jade-Weser-Port“ bis Cuxhaven. Denker sei ein Staatsvertrag mit Niedersachsen.

## FDP lehnt Elbvertiefung ab

Vorsitzender Erkner fordert die Fortführung des nationalen Seehafenkonzepts

**KREIS CUXHAVEN.** Nach den Ausführungen des Hamburger Bürgermeisters Ole von Beust und des Bundesverkehrsministers Peter Ramsauer wurde die Diskussion um die Elbvertiefung erneut angeheizt. Rechtzeitig zur Auslegung der Planungsunterlagen im Juni, so der FDP-Kreisvorsitzende Frank Erkner (Foto).

Die Kreis-FDP spreche sich weiterhin gegen die geplante Elbvertiefung aus. Neben zahlreichen ökologischen Bedenken sei auch die Frage der Gefahren für die Sicherheit der Menschen an der Elbe nicht geklärt. Hier sei die Frage der Deichsicherheit und der noch offenen Maßnahmen nach der letzten Elbvertiefung nicht ausreichend beantwortet.

Aber es gebe auch wirtschaftliche Bedenken gegen das Vorhaben, so Erkner. In der Containerlogistik spreche man von einer intermodalen Transportkette, in der alle Kettenglieder ineinandergreifen müssen. Diese Transportkette setzt sich aus dem Hinterlandverkehr, dem Seehafen und dem Seetransport zusammen. Die Vorhersage Hamburgs, dass Containerschiffe immer größer werden, treffe zwar zu, doch sei nicht nur eine Anpassung des Seeweges zum Hafen Garant für die wirtschaftliche Auslastung eines Hafens.

Auch die übrigen Faktoren müssten sich anpassen. Damit seien Anpassungsmaßnahmen der Seehäfen im Terminalbereich und bei der Organisation der Hinterlandverkehre gemeint. Eine große Rolle spiele dabei die Frage der Nachhaltigkeit, und zwar, ob die



Containerschiffgrößenzunahme als dauerhaft oder nur als vorübergehend zu betrachten sei. Containerschiffe würden immer größer und unterlägen in ihrem Größenwachstum anscheinend nur wenigen unlösbaren technischen oder technologischen Grenzen. Die Hinterlandverkehrsträger Lkw, Bahn und Binnenschiff stagnierten dagegen in ihrem Größenwachstum. Diese Verkehrsträger könnten lediglich in ihrer Anzahl zunehmen und damit wäre der Superstau um Hamburg vorprogrammiert. Sollten unter diesen Voraussetzungen die Frachtmengen im Seeverkehr, die künftig Hamburg erreichen, steigen, so werde ein Abtransport aus oder ein Transport in den Hamburger Hafen zu einem noch größeren Verkehrschaos führen als heute schon, meint Erkner. Denn es sei keine ausreichende Verkehrsinfrastruktur vorhanden, um das Mehr an Lkw und Güterzügen aufzunehmen.

Redeer meiden Hamburg  
Ein weiteres Problem sei offenkundig. Die Umorientierung der Liniendienste der Reedereien. Hier sei ein Wandel festzustellen, den Hamburg ignoriere und versuche, die Reedereien mit günstigen Liege- und Abfertigungsgebühren nach Hamburg zu locken. Dass diese Kostenreduzierung eine weitere Rationalisierung von Arbeitsplätzen mit sich bringe,

werde verschwiegen oder auf die Wirtschaftskrise geschoben.

Nicht nur die Wirtschaftskrise oder die „flache“ Elbe sei Ursache für die Verluste an Containerumschlag, sondern vor allem die lange Revierfahrt nach Hamburg, so Erkner. Andere europäische Häfen hätten geringere Verluste, obwohl sie ähnliche oder sogar größere Tiefgangsbeschränkungen hätten. Für Reedereien sei der Transport von Gütern in den Ostseeraum über Hamburg zu weit und damit unrentabel geworden.

### Hamburg muss kooperieren

Erkner: „Nachdem der Bundesverkehrsminister den Ausbau der seewärtigen Zufahrten zu den deutschen Häfen als Aufgabe von nationaler Bedeutung bezeichnet hat und der Hamburger Bürgermeister Ole von Beust die Häfen Wilhelmshaven und Bremerhaven nicht als Wettbewerber sieht, ist es an der Zeit, dass Hamburg nicht weiter sein eigenes Süppchen kocht, sondern mit den anderen Seehäfen in Deutschland kooperiert, um somit den Standort Deutschland für große Containerschiffe attraktiv zu erhalten.“ Eine Fortführung und Optimierung des nationalen Seehafenkonzepts in Abstimmung mit dem Bundesverkehrswegekonzept unter Berücksichtigung der Interessen und Leistungsfähigkeit der großen deutschen Seehäfen Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg würde Deutschland als Hafenstandort auch für die Zukunft konkurrenzfähig machen, so Erkner.

VON ULRICH ROHDE

**OTTERNDORF.** Der neue hafenspolitische Sprecher der Bundestagsfraktion der Partei Die Linke, Herbert Behrens, will noch stärker die wirtschaftlichen Argumente gegen die geplante Elbvertiefung ins Feld führen. Auf einer Informationsveranstaltung des Kreisverbandes der Linken in der Otterndorfer Staatscheune unter dem Titel „Was kostet Mensch und Natur eine weitere Elbvertiefung?“ plädierte Behrens für eine engere Zusammenarbeit der deutschen Seehäfen.

Während Hamburg und die Hafenlobby mit dem Argument eines imaginären internationalen Marktes ihre wirtschaftlichen Interessen durchzusetzen versuchten, gebe es gute Gründe dafür sich mit der vorherrschenden Wachstumsideologie auseinanderzusetzen, meinte Behrens. Die für den Hamburger Hafen veranschlagten Wachstumsraten der nächsten Jahre seien fragwürdig. Tatsächlich habe die Hafenbranche in Hamburg aufgrund der massiven Wirtschaftskrise aber auch aus anderen Gründen erhebliche Einbrüche hinnehmen müssen.

So ist der Containerumschlag in Hamburg um 28 Prozent zurückgegangen, in deutlich höherem Maße als in anderen Nordseehäfen. Trotzdem, so Behrens, werde krampfhaft an den in den Boomjahren errechneten Steigerungsraten der Umschlagzahlen festgehalten. Doch schon jetzt sei abzusehen, dass die Krise zu einer starken Veränderung der Wachstumskurve führen werde. Das



Herbert Behrens, hafenspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion der Partei Die Linke. Foto: Rohde

habe zur Folge, dass die vorhandenen Lagerkapazitäten gar nicht ausgeschöpft würden, woran sich auch in Zukunft wenig ändern werde, da die Warenverkehrsströme aufgrund der ungünstigen Lage Hamburgs in andere Richtungen gesteuert werden würden.

Aus dieser Lage ergebe sich zwangsläufig, dass über eine ganz andere Zusammenarbeit der deutschen Seehäfen nachgedacht werden müsse, als dies heute der Fall sei. Das Bundesverkehrsministerium wende sich zwar nicht gegen eine Kooperation der Häfen, verstecke sich aber hinter der Landesezuständigkeit. Behrens: „Der Bund hat hier eine Koordinierungsfunktion, besonders wenn

es um derart massive und teure Maßnahmen wie die Elbvertiefung geht.“ Bislang verfolgte das Ministerium die Strategie, jedem Hafen die Seeschiffstauchigkeit zu versprechen, eine absurde Vorgehensweise, denn sie sei nicht finanzierbar, sagt Behrens. Nur die Umsetzung eines ehrlichen, effektiven und kostensparenden deutschen Seehafenkonzepts könne für dauerhafte und bedarfsgerechte Auslastung aller Häfen sorgen.

### Zeit für „politische Klugheit“

Hamburgs Argumentation, dass allein die Anpassung der Wassertiefe der Elbe den Hafen konkurrenzfähig erhalte und damit Arbeitsplätze sichere, betrachtet Behrens hingegen als widerlegt. Häfen wie Antwerpen verfügten über nur wenig mehr Wassertiefe und hätten deutlich weniger unter der Krise gelitten. Der entscheidende Nachteil der langen Revierfahrt nach Hamburg könne durch die Elbvertiefung nicht ausgeglichen werden und werde in noch stärkerem Maße dazu führen, dass die Containerschiffe Hamburg links liegen lassen würden.

Es sei deshalb an der Zeit, so Behrens, die Krise zu nutzen, um den Sinn der Maßnahme zu hinterfragen und „politische Klugheit“ walten zu lassen. Die bevorstehende erneute Planauslegung im Juni könne dazu dienen, die politischen Entscheidungen durch den ungebrochenen Widerstand des Bürgerprotests zu beeinflussen und das „Wahnsinnsprojekt“ doch noch zu verhindern.