

Die Tide-Elbe – ein Kultur-, Natur- und Wirtschaftsraum aus Sicht der Bevölkerung

B.M.W. Ratter

B. Weig

Die Tide-Elbe – ein Kultur-, Natur- und Wirtschaftsraum aus Sicht der Bevölkerung

B.M.W. Ratter

B. Weig

Die HZG Reporte werden kostenlos abgegeben.
HZG Reports are available free of charge.

Anforderungen/Requests:

Helmholtz-Zentrum Geesthacht
Zentrum für Material- und Küstenforschung GmbH
Bibliothek/Library
Max-Planck-Straße 1
21502 Geesthacht
Germany
Tel.: +49 4152 87-1690
Fax.: +49 4152 87-1717

E-Mail: bibliothek@hzg.de

Druck: HZG-Hausdruckerei

Layout - Umschlag/Titelei: Helmholtz-Zentrum Geesthacht

Als Manuskript vervielfältigt.
Für diesen Bericht behalten wir uns alle Rechte vor.

*Institut für Küstenforschung,
Abteilung Sozioökonomie des Küstenraumes –*

An den Befragungen waren beteiligt:

*Marissa Albers, Simon Behrens, Janina Bornemann, Lisa-Michèle
Bott, Steffi Ehlert, Alina Fischbeck, Christian Fischer, Katharina
Hahn, Jan Petzold, Katharina Philipp, Barbara Weig*

Layout - Text: Monika Janiszewski

Fotos: Barbara Weig, Katharina Philipp (Foto 12)

Karten: Barbara Weig, Beate Gardeike

Die Karten wurden mit dem Software-Programm GfK GeoMarketing erstellt.

ISSN 2191-7833

Helmholtz-Zentrum Geesthacht
Zentrum für Material- und Küstenforschung GmbH
Max-Planck-Straße 1
21502 Geesthacht

www.hzg.de

Die Tide-Elbe – ein Kultur-, Natur- und Wirtschaftsraum aus Sicht der Bevölkerung

Beate M.W. Ratter, Barbara Weig

140 Seiten mit 26 Abbildungen, 2 Tabellen und 4 Karten

Zusammenfassung

Der Bericht „Die Tide-Elbe – ein Kultur-, Natur- und Wirtschaftsraum aus Sicht der Bevölkerung“ fasst die Ergebnisse einer Bevölkerungsbefragung vom Frühjahr 2012 entlang des Elbe-Ästuars von Geesthacht bis Cuxhaven zusammen. Das Elbe-Ästuar ist ein tidebeeinflusstes, einzigartiges Ökosystem mit seltenen Lebensräumen für Pflanzen und Tiere, das gleichzeitig vielseitig wirtschaftlich genutzt wird. Eine einvernehmliche, nachhaltige Entwicklung der Elbregion bedarf der Koordination und Integration der verschiedenen Interessen. Dafür gibt es den Ansatz eines integrierten Ästuarmanagements. Um dieses erfolgreich zu gestalten, ist es wichtig zu wissen, welches Bild die einzelnen Bewohner von ihrer Region im Kopf haben. Zudem spielt es eine Rolle, wie verbunden sich die Menschen mit der Region fühlen und welche Gesprächsebene zwischen Planern und Beplanten besteht.

Die Bevölkerungsbefragung zeigt, dass ein vergleichsweise nur schwaches gemeinsames Regionalbewusstsein entlang der Elbe vorhanden ist. Die Region wird von den Befragten nicht als einheitlich wahrgenommen, auch wenn sie sich hier durchaus zuhause und mit der Region und den Menschen, die hier leben, verbunden fühlen. Damit die Menschen sich aktiv an Planungs- und Gestaltungsprozessen für die Region beteiligen und die Entscheidungen der planenden Behörden mittragen, ist es wichtig, dass die Kommunikation zwischen Behörden und Bevölkerung funktioniert. Die Befragung führte zu dem Ergebnis, dass Fachbegriffe aus dem Behördenalltag, von den Anwohnern nicht verstanden werden. Zwar ist in der Bevölkerung ein großes Interesse vorhanden, sich für die Erhaltung ihrer Heimatregion einzusetzen, doch mangelt es bei der Zusammenarbeit mit den Behörden sowohl an einer gemeinsamen Kommunikationsebene als auch an dem nötigen Vertrauen.

Tidal-Elbe – People’s Perception of a Cultural, Ecological and Economic Area

Abstract

The HZG report “Tidal Elbe – People’s perception of a cultural, ecological and economic area” presents the findings of a population survey carried out in 2012 along the Elbe estuary from Geesthacht to Cuxhaven. The Elbe estuary is a tidal, unique ecosystem with rare habitats for plants and animals, which is simultaneously subject to different human uses. Consensus-based and sustainable development of the Elbe region requires coordination and integration of different interests, which can be achieved by means of integrated estuary management. To implement such an approach successfully, it is important to know how local people perceive their region, how attached they are to it and what levels of communication exist between planners and the people living in the region.

The survey shows that a common regional identity is comparably weak along the tidal Elbe. Respondents do not perceive the region as uniform even though they feel at home in it and attached to the region and the people living there. To actively involve the public in regional planning and management processes, and to reach public acceptance for the decisions taken by planning authorities, it is important to ensure good communication between authorities and the public. The survey shows that most residents do not understand the technical terms used by the authorities in their daily routine. On the one hand, respondents along the tidal Elbe showed great interest in preserving their home region, on the other hand cooperation between authorities and the public is hampered by the lack of a common language and the necessary trust.



Part-financed by the European Union
(European Regional Development Fund)

**The Interreg IVB
North Sea Region
Programme**



*Investing in the future by working together
for a sustainable and competitive region*

Die Tide-Elbe – ein Kultur-, Natur- und Wirtschaftsraum aus Sicht der Bevölkerung

Vorwort

Sehr geehrte Leser,

durch Ebbe und Flut beeinflusste Flussmündungsgebiete wie die Unterelbe, sogenannte Ästuare, haben eine große Bedeutung als Wirtschaftsraum und auch als Lebens- und Erholungsraum für große Teile der Bevölkerung. Aber sie spielen ebenso eine Schlüsselrolle als wertvoller Naturraum. Das Elbeästuar kann für jeden dieser Aspekte als Lebensader der Metropolregion Hamburg, für die angrenzenden Gemeinden in Niedersachsen und in Schleswig-Holstein sowie für Hamburg selbst, angesehen werden. Die Berücksichtigung der unterschiedlichen, zum Teil auch divergierenden Nutzungsansprüche, stellt eine große Herausforderung für die nachhaltige Sicherung und Entwicklung des Ästuars dar.

Die Partner des europäischen Interreg IVb Projektes „TIDE – Tidal River Development“ haben sich zum Ziel gesetzt, Lösungen und Instrumente für ein nachhaltiges, integriertes Ästuarmanagement zu entwickeln. Die Hamburg Port Authority (HPA) ist Lead-Partner dieses Projektes, in dem sich Universitäten, Hafen- und Umweltverwaltungen aus Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Großbritannien zusammengeschlossen haben, um Lösungen zur Integration der Interessen von Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft bei der Bewirtschaftung von Ästuaren zu erarbeiten.

Managemententscheidungen und -pläne erreichen eine größere Akzeptanz, wenn die davon betroffenen Menschen in die Erarbeitungsprozesse einbezogen

werden und Entscheidungen besser nachvollziehen können. Aber was wissen die Menschen, die an und von der Elbe leben, von Nutzungskonflikten? Sind ihnen die Herausforderungen eines integrierten Ästuarmanagements bewusst? Sprechen die beteiligten Behörden und Wissenschaftler überhaupt die gleiche Sprache wie die Bevölkerung?

Um diese Fragen beantworten zu können, hat die HPA die vorliegende Studie im Rahmen des TIDE Projekts in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse werden in das Projekt einfließen und sollen dazu beitragen, Empfehlungen für ein integriertes Ästuarmanagement aussprechen zu können.

Mitarbeiter der Abteilung Sozioökonomie des Küstenraumes aus dem Institut für Küstenforschung des Helmholtz-Zentrums Geesthacht und Studierende der Universität Hamburg haben dafür über 800 Passanten in ausgewählten Gemeinden entlang der Tideelbe befragt. Außerdem hat die FORSA-Gesellschaft für Sozialforschung im Auftrag des Helmholtz-Zentrums Geesthacht eine Telefonbefragung von 500 Hamburger Haushalten durchgeführt. An dieser Stelle möchten wir allen Mitwirkenden der Studie, nicht zuletzt den befragten Bürgern, unseren Dank aussprechen.

Hamburg 10.10. 2012

Manfred Meine
Hamburg Port Authority

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	V
Verzeichnis der Abbildungen	VIII
Verzeichnis der Tabellen	IX
Verzeichnis der Karten	IX
1 Einleitung	1
2 Landschaftskonstruktionen und Wahrnehmungsstudien	9
3 Die Region Tide-Elbe	15
4 Die Tide-Elbe als Wirtschafts-, Kultur- und Lebensraum	27
4.1 Verbundenheit der Menschen an der Tide-Elbe mit ihrer Region.....	28
4.2 Heimatbewusstsein an der Tide-Elbe.....	32
4.3 Von der Nordsee bis zum Wehr: Leben an der Tide-Elbe.....	37
4.4 Schiffe, Touristen und Apfelbäume: die Tide-Elbe als Wirtschaftsraum.....	52
4.5 Problembewusstsein der Bevölkerung an der Tide-Elbe.....	68
4.6 Finte, Tide, Tidenhub – Welche Fachbegriffe kennt auch der normale Elbanrainer.....	80
4.7 Planung und Gestaltung der Zukunft an der Tide-Elbe.....	86
5 Die Hamburger und die Elbe	99
6 Fazit	111
7 Executive Summary	121
Literatur	130

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1: Verteilung der Befragten auf fünf Altersklassen	27
Abb. 2: Seit wie vielen Generationen lebt Ihre Familie schon hier?	29
Abb. 3: In welchem Verein oder Club sind Sie Mitglied?	31
Abb. 4: Was ist für Sie Heimat?	32
Abb. 5: Wo ist Ihre Heimat?	35
Abb. 6: Wie können Sie die Region, in der Sie leben, einem Freund oder Besucher beschreiben?	38
Abb. 7: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage „Wie können Sie die Region, in der Sie leben, einem Freund oder Besucher beschreiben?“ nach Bundesländern	41
Abb. 8: Welche drei Begriffe fallen Ihnen spontan zur Elbe ein?	43
Abb. 9: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage: „Welche drei Begriffe fallen Ihnen spontan zur Elbe ein?“ nach Alter	45
Abb.10: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage „Welche drei Begriffe fallen Ihnen spontan zur Elbe ein?“ nach Bundesländern	46
Abb.11: Wie „nutzen“ Sie persönlich die Elbe?	47
Abb.12: Was ist für Sie Natur?	49
Abb.13: Wie wichtig ist Ihrer Meinung der Hamburger Hafen für diese Region?	61
Abb.14: Welche persönliche Bedeutung hat der Hamburger Hafen für Sie?	65
Abb.15: Welche Probleme werden Ihrer Meinung nach in den nächsten Jahren auf den Hafen zu kommen?	71
Abb.16: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage: „Welche Probleme werden Ihrer Meinung nach in den nächsten Jahren auf den Hafen zu kommen?“ nach Bundesländern	73
Abb.17: Was könnte Ihrer Meinung nach getan werden, um diesen Problemen vorzubeugen?	75
Abb.18: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage: „Was könnte Ihrer Meinung nach getan werden, um diesen Problemen vorzubeugen?“ nach Bundesländern	78
Abb.19: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage: „Was könnte Ihrer Meinung nach getan werden, um diesen Problemen vorzubeugen?“ nach Alter	79
Abb.20: Was wünschen Sie sich für die Zukunft der Elbe?	88
Abb.21: Was tun Sie persönlich zur Erhaltung Ihrer Heimat?	95
Abb.22: Befragung Hamburg – Welche drei Begriffe fallen Ihnen spontan zur Elbe ein?	101
Abb.23: Vergleich ausgewählter Kategorien Hamburg/Tide-Elbe - Welche drei Begriffe fallen Ihnen spontan zur Elbe ein?	102
Abb.24: Befragung Hamburg – Zwischen welchen Nutzern kommt es zu größeren oder weniger großen Konflikten?	103
Abb.25: Befragung Hamburg – Für wie groß halten sie folgende Probleme für den Hamburger Hafen?	104
Abb.26: Befragung Hamburg – Prozentuale Verteilung der Antworten auf die Frage: „ Was ist für die Zukunft des Hamburger Hafens besonders wichtig?“ nach Alter	107

Verzeichnis der Tabellen

Tab. 1: Nennen Sie Nutzungskonflikte zwischen Wirtschaftszweigen, die Ihnen spontan einfallen.....	68
Tab. 2: Aktuelle Beteiligung und Wunsch nach mehr Beteiligung an Planungs- und Gestaltungsprozessen für die Region.....	90

Verzeichnis der Karten

Karte 1: Befragungsorte.....	5
Karte 2: Untersuchungsregion.....	19
Karte 3: Die Tide-Elbe als Wirtschaftsregion.....	54
Karte 4: Die Bedeutung des Hamburger Hafens aus Sicht der Bevölkerung.....	63

1 Einleitung

Geest und Marsch, Fische und Äpfel, ländlich und trotzdem nahe der Großstadt und dazu Menschen, die gar nicht so stur und eigen sind, wie man landläufig über sie sagt. Mit diesen Attributen beschreibt die Bevölkerung am Elbe Ästuar ihre Region.

140 km lang ist die so genannte Tide-Elbe, gemessen von der Mündung bei Cuxhaven bis zum Wehr in Geesthacht, das den Tideeinfluss in der Elbe künstlich beendet. Dazwischen erstreckt sich ein einzigartiges Ökosystem aus Flussauen, Flachwasser- und Wattgebieten, die als Rastgebiete für Zugvögel, Laichplätze für Fische und Standorte endemischer Pflanzen dienen. Große Teile davon sind als regionale, ja sogar europäisch anerkannte, Naturschutzgebiete ausgewiesen, die der Bewahrung einzigartiger Naturräume dienen soll. Gleichzeitig haben wir es mit einem aktiven Wirtschaftsraum zu tun. Die fruchtbaren Marschböden werden landwirtschaftlich genutzt, beispielsweise für den international bekannten Obstanbau im Alten Land. Die Elbe dient als Bundeswasserstraße dem Transport deutscher Im- und Exporte. Und Hamburg als Metropole an der Elbe wäre ohne den Hafen und den damit verbundenen Wirtschaftsaktivitäten nicht vorstellbar. Auch andere Wirtschaftszweige wie der Energiesektor oder die Chemieindustrie nutzen das Wasser der Elbe zum Kühlen. Direkt von der Elbe leben die Elbfischer, von denen zwar nur noch sehr wenige übrig geblieben sind, die aber dennoch ein Interesse an einem intakten Fluss haben. Und nicht zuletzt sehnen sich die gestressten Menschen unserer Zeit nach Erholung und sportlichem Ausgleich, so dass Naherholung und Tourismus eine weitere wichtige Funktion der Elbregion darstellen. Um aber das Land entlang der Elbe überhaupt nutzen zu können, muss sich der Mensch vor den Kräften der Natur – vor Tideeinfluss und Sturmfluten – schützen. Deiche und andere Hochwasserschutz-Einrichtungen müssen auch weiterhin den sich ständig verändernden Umständen angepasst werden.

Die intensiven Nutzungen und die daraus erwachsenden divergierenden Interessen, führen unvermeidlich zu Konflikten. Um eine nachhaltige Bewirtschaftung und Entwicklung der Elbregion zu erzielen, bedarf es daher eines integrierten Ästuarmanagements. Ein Management, bei dem sowohl die verschiedenen wirtschaftlichen Interessen als auch die Belange des Naturschutzes berücksichtigt werden.

Zahlreiche Wissenschaftler und Fachleute in Behörden beschäftigen sich mit dem Ökosystem Tide-Elbe, mit dem Lebens- und Wirtschaftsraum der Metropolregion Hamburg sowie mit den sich ergebenden Konflikten zwischen

Mensch und Natur. Was aber weiß die Bevölkerung, die in der Region lebt, über diese Nutzungskonflikte? Welches Problembewusstsein besteht bei den Anwohnern? Erkennen die Menschen die Herausforderungen eines integrierten Ästuarmanagements? Und sprechen Wissenschaftler, Behörden und Bürger überhaupt noch die gleiche Sprache? An welchen Stellen besteht Informations- oder Gesprächsbedarf? Um diese Fragen besser beantworten zu können, haben wir das Gespräch mit der Bevölkerung gesucht und eine Bevölkerungsbefragung entlang des Elbe Ästuars durchgeführt. Ziel dieser Befragung war es, die Wahrnehmung der Elbe als Kultur-, Natur- und Wirtschaftsraum in der Bevölkerung zu untersuchen. Es ging darum herauszufinden, inwiefern die Menschen entlang der Elbe mit „ihrem“ Fluss und der Region verbunden sind und was sie daran besonders wertschätzen. Denn, so unsere These, wenn die Menschen sich mit ihrer Region identifizieren, sind sie eher geneigt auch aktiv etwas für eine nachhaltige Entwicklung ihrer Region zu tun und entsprechende Managementstrategien mit zu tragen.



Foto 1: Die Elbe als Kultur-, Natur- und Wirtschaftsraum

Methodik

Die diesem Bericht zu Grunde liegende Befragung entlang der Tide-Elbe fand im Frühjahr 2012 als zufällige Passantenbefragung in ausgewählten Gemeinden in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Teilen von Hamburg statt. Durchgeführt wurde die Befragung vom Institut für Küstenforschung, Helmholtz Zentrum Geesthacht mit Unterstützung von Studierenden der Universität Hamburg. Die zwei Monate dauernde Umfrage führte am Ende zu 812 auswertbaren Fragebögen.

Befragt wurde auf der Straße und auf öffentlichen Plätzen, vorwiegend vor Supermärkten oder kleinen Geschäften, um so den Kundenstrom zu nutzen. Haustürbefragungen fanden nicht statt, um eine freiwillige Teilnahme der Befragten zu erreichen und deren Privatsphäre nicht zu stören. Zielgruppe der Befragung waren Personen ab 15 Jahren, die seit mindestens fünf Jahren in der Region leben. Somit war die Befragung nicht auf die Bewohner der ausgewählten Befragungsorte begrenzt, sondern sie bezog Anwohner der gesamten Tide-Elbe Region von Geesthacht bis Cuxhaven mit ein. Als Befragungsorte ausgewählt wurden sieben niedersächsische (Marschacht, Jork, Stade, Drochtersen, Freiburg/ Elbe, Balje und Cuxhaven) und sieben schleswig-



Foto 2: Befragungssituation

holsteinische Gemeinden (Geesthacht, Wedel, Hetlingen, Glückstadt, Brokdorf, Brunsbüttel und Friedrichskoog) (vgl. Karte 1). Ausschlaggebend bei der Auswahl war die möglichst gleichmäßige Verteilung der Orte entlang der Elbe, unter besonderer Berücksichtigung der bevölkerungsreichsten Zentren. Wegen des schlechten Wetters und der geringen Passantenzahl in manchen kleineren Orten wurden zusätzlich Befragungen in Otterndorf, Marne, St. Margarethen, Wewelsfleth, Holm und Uetersen durchgeführt. Auf diese Weise konnten wir einen nahezu flächendeckenden Bereich entlang der Tide-Elbe befragen. Es wurde auf eine Mischung aus städtischen und ländlichen Gemeinden beidseitig der Elbe geachtet. Zusätzlich wurden vier Hamburger Randbezirke (Bergedorf, Harburg, Rissen und Finkenwerder) für die Befragung ausgesucht. Die Größe der

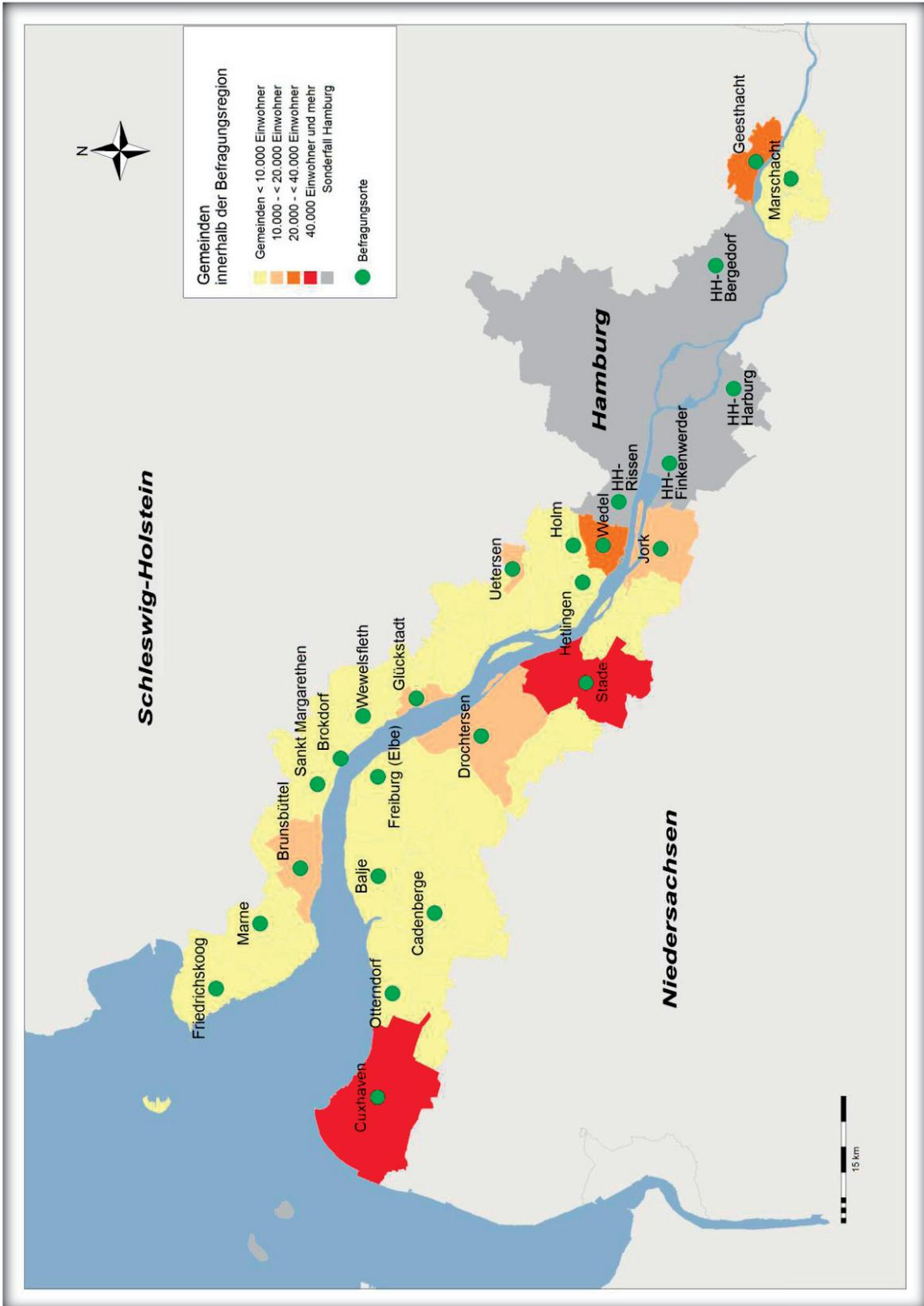
Befragungsstandorte wurde bei der Befragungsanzahl berücksichtigt, so dass zwischen 25 und 80 Befragungen je Gemeinde durchgeführt wurden.

Die Bereitschaft der Bürger an der Befragung teilzunehmen war von Ort zu Ort unterschiedlich und durch das tagesaktuelle Wetter beeinflusst. Mit Ausnahme einzelner Gemeinden konnte insgesamt ein großes Interesse bei der Bevölkerung festgestellt werden, so dass unsere Fragen in der Regel bereitwillig und sorgfältig beantwortet wurden.

Befragt wurden unter den insgesamt 812 Personen, 476 Frauen (58,6% der Befragten) und 336 Männer (41,4%). Das Alter der Befragten lag zwischen 15 und 88 Jahren und ergab somit ein Durchschnittsalter von knapp 49 Jahren. Durchschnittlich lag der Schulbesuch der Befragten bei 11 Jahren. Das Spektrum der genannten Berufe war breit: Jeweils 23 % der Befragten waren in kaufmännischen Berufen oder im Bereich handwerklich, technische Berufe und Ingenieurwesen tätig. Weitere wichtige Berufszweige waren andere Dienstleistungsberufe (12%), sowie pädagogische und medizinische Berufe (je 8%). Der öffentliche Dienst machte einen Anteil von 7% an der Stichprobe aus. 6% unserer Befragten waren Schüler und Studenten. Knapp 6% waren in maritimen oder logistischen Berufen tätig, während nur jeweils 1% der Befragten in Gastronomie und Tourismus, als freischaffende Künstler oder in der Landwirtschaft tätig waren.

Für die regionale Analyse der Befragungsergebnisse wurden die Befragten nach ihrem Wohnort (genannte Postleitzahl) in Befragungsregionen eingeteilt. Die Auswertung erfolgte demnach unabhängig davon, wo die Befragung stattgefunden hat.

Bei der Befragung wurde ein halbstandardisierter Fragebogen mit insgesamt 33 Fragen eingesetzt. Etwa die Hälfte der Fragen war offen formuliert, so dass die Befragten ihre Meinung und ihr Wissen über die Region unbeeinflusst durch vorgegebene Kategorien äußern konnten. Die gegebenen Antworten wurden im Nachhinein zu Kategorien zusammengefasst, um eine Quantifizierung der Ergebnisse zu ermöglichen. Der Fragebogen gliederte sich in fünf Themenblöcke: Die Fragen des ersten Teils beschäftigten sich mit der Befragungsperson selbst. Darin wollten wir etwas über den Geburtsort, die familiäre Verwurzelung in der Region sowie das Engagement in Vereinen in Erfahrung bringen. Daran anschließend wurden die Passanten gefragt, was für sie Heimat bedeutet und wo sie ihre Heimat lokalisieren. Das Besondere des Heimat-Konzeptes stellt für uns die starke Emotionalität des Begriffs dar, die gefühlte Verbindung zu einem Ort (vgl. RATTER & GEE 2012). Der zweite Teil des Fragebogens umfasste Fragen zur Region. Nach einer offenen Einstiegsfrage, in der die Befragten ihre Region in der sie leben einem Freund oder Besucher beschreiben sollten, kamen wir auf die Elbe zu sprechen. Welche drei Begriffe fallen den Passanten spontan zur Elbe ein und wie nutzen sie persönlich die



Karte 1: Befragungsorte

(Datenquelle: Statistisches Bundesamt 2010; Kartographie: B. Weig, B. Gardeike; Software: GfK Geo-Marketing)

Elbe? Darauf folgte eine Frage zum Naturverständnis der Befragten. Im Weiteren dieses Themenblocks wurden die Befragten gebeten, eine Einschätzung über die wirtschaftliche Nutzung der Region abzugeben. Spielen aus Sicht der Bewohner Landwirtschaft, Tourismus, Fischerei, Industrie, etc. in den jeweiligen Regionen eine Rolle? Anschließend wurden die Befragten aufgefordert, ihnen bekannte Nutzungskonflikte zwischen diesen Wirtschaftszweigen aufzuzählen. Der dritte Themenblock war in Form eines Multiple-Choice Quiz konzipiert. Darin wurden Begriffe aus dem Alltag von Wissenschaftlern und Fachleuten der Behörden abgefragt, die im Kontext von Ästuarmanagement eine Rolle spielen. Im vierten Themenblock ging es um den Hamburger Hafen und dessen Bedeutung, einerseits für die Befragten persönlich und andererseits für die unterschiedlichen Teilregionen des Untersuchungsgebiets. Zudem wurde nach zukünftigen Problemen des Hafens und möglichen vorbeugenden Maßnahmen gefragt. Eine Frage nach der wirtschaftlichen Bedeutung der Elbvertiefung für die jeweiligen Regionen rundete diesen Themenblock ab. Der abschließende Teil des Fragebogens warf einen Blick in die Zukunft. Was wünschen sich die Befragten für die Zukunft der Elbe? Beteiligen sich die Befragten bereits an den Planungs- und Gestaltungsprozessen der Region und würden sie gerne stärker beteiligt werden? Mit der abschließenden Frage „Was tun Sie persönlich zur Erhaltung Ihrer Heimat?“ knüpften wir an unsere ersten Fragen an, indem wir erneut das Konzept Heimat nutzten, um über die Verbundenheit der Menschen mit einer Region herauszufinden, was sie persönlich tun, um diese für die Zukunft zu erhalten.

Ergänzt wird die Auswertung der Passantenbefragung durch Ergebnisse einer von uns in Auftrag gegebenen Telefonbefragung, die von FORSA - Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analyse mbH - durchgeführt wurde und bei der im Juli 2012 502 Hamburger Haushalte befragt wurden. Die in Hamburg gestellten sechs Fragen sind dem Fragebogen entnommen, wurden jedoch den Anforderungen einer Telefonbefragung angepasst.

Der folgende Bericht beginnt mit einem Kapitel über die wissenschaftliche Begründung von Wahrnehmungsstudien. Warum ist es wichtig, sich mit der Bevölkerung und deren Wahrnehmung einer Region zu beschäftigen? Welchen Beitrag können die Ergebnisse einer solchen Befragung für ein integriertes Ästuarmanagement leisten? In Kapitel 3 wird die Untersuchungsregion Tide-Elbe näher beschrieben und Besonderheiten analysiert. In Kapitel 4 werden, in Anlehnung an die thematische Gliederung des Fragebogens, die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung sowie der Telefonumfrage in Hamburg präsentiert und auf die Fragestellungen hin untersucht. Zur besseren Einschätzung der Befragungsergebnisse werden Studien zu ähnlichen Themen, die an anderen deutschen Flüssen und an der deutschen Nordseeküste durchgeführt wurden,

vergleichend herangezogen (z.B. RATTER 2005; RATTER & TREILING 2008; FRANKE, RATTER & TREILING 2009; RATTER, LANGE & SOBIECH 2009). Im Fazit werden die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst und Antworten auf die Frage gegeben, wie die Bevölkerung an der Elbe ihre Region wahrnimmt.

2 Landschaftskonstruktionen und Wahrnehmungsstudien

Welchen Beitrag können Wahrnehmungsstudien für ein integriertes Ästuarmanagement leisten? Inwiefern sind Bevölkerungsbefragungen hilfreich, um das Ziel einer nachhaltigen Regionalentwicklung zu erreichen? Warum ist es wichtig, sich mit der Bevölkerung und deren Wahrnehmung einer Region zu beschäftigen? Die modernen Planungsbehörden stehen bei der Einrichtung eines integrierten Ästuarmanagements vor großen Herausforderungen. Zum einen ist es nötig, unterschiedliche Nutzungsinteressen zu koordinieren, zum anderen sollen auch noch zukünftige Generationen ihre Bedürfnisse befriedigen können und in ihren Freiheitsgraden durch heutige Aktivitäten nicht eingeschränkt werden. Ob diese, in wissenschaftlichen und politischen Ansätzen integrierten, nachhaltigen Ziele erreicht werden können, hängt entscheidend davon ab, ob sie von der Bevölkerung einer Region mit getragen werden.

Landschaften werden konstruiert

Kulturlandschaften sind als Medium zu verstehen, über das Phänomene der sozialen Welt sichtbar gemacht und gedeutet werden können. Da alle menschlichen Tätigkeiten in der Kulturlandschaft Spuren hinterlassen, geht es darum, diese Spuren „zu lesen“. Die kulturlandschaftlichen Spuren können als Indikatoren für soziale Prozesse angesehen werden, wobei die Landschaft als „Registrierplatte“ gesellschaftlicher Aktivitäten dient (HARTKE 1962:116).

Räume oder Landschaften existieren nicht einfach „irgendwo in der Realität“, sie werden viel mehr von der Gesellschaft ständig produziert, verändert und neu konstruiert. „Raum wird als physisch-materielles Substrat behandelt, als Artefakt, das zugleich Bedingung und Folge von Handlung ist, als Träger unterschiedlichster Bedeutungen, als Bestandteil kognitiver Konzepte und ggf. verhaltenssteuerndes und -beeinflussendes Medium. Raum wird als Abbildung eines Erdraumausschnitts thematisiert im Sinne der Wahrnehmung von Raumelementen und -qualitäten und als strukturierendes Element von Interaktionsbeziehungen.“ (MIGGELBRINK 2002: 39) Landschaft ist demnach ein kognitives Konstrukt, das bedingt durch subjektive Wahrnehmungs- und Bewertungsprozesse immer eine individuelle und eine gesellschaftlich determinierte Komponente aufweist. Die individuelle und die gesellschaftliche „Wirklichkeit“ entwickeln sich prozesshaft. Sie werden durch die von Generation

zu Generation weitergegebenen gesellschaftlichen Traditionen, und damit im Rückgriff auf die Wiederholung, Ritualisierung und Routinisierung sozialer Praxis, „produziert“ und gefestigt. Dies bedeutet, dass die gesellschaftliche Wirklichkeit und damit auch die Räumlichkeit der Gesellschaft als deren Teilelement, keine objektive, vorgegebene und unabhängige Wirklichkeit ist. Vielmehr wird über die soziale Praxis, über routinisierte und habitualisierte Handlungen, über Kommunikationsakte, wie z.B. die Sprache, eine in der Alltagswelt als objektiv und „real“ wahrgenommene „Wirklichkeit“ erst produziert (BERGER & LUCKMANN 1998).

Die verhaltenswissenschaftliche Forschungsperspektive geht davon aus, dass die beobachtbaren Raumstrukturen ein Produkt menschlicher Tätigkeiten sind und dass folglich eine wissenschaftliche Erklärung räumlicher Strukturen und Anordnungsmuster über die Beschäftigung mit den individuellen, subjektbezogenen Tätigkeiten und über die Strukturen der Gesellschaft in denen diese Konstruktionen entstehen, erfolgen kann (vgl. WERLEN 2010: 40; BERGER & LUCKMANN 1998).

Die individuelle Raumwahrnehmung ist dabei ein zutiefst subjektiver und selektiver mentaler Prozess. So ist der Mensch allein schon auf Grund der Charakteristika seiner Sinnesorgane nicht dazu in der Lage, die ihn umgebende Umwelt „vollkommen“ wahrzunehmen. Vielmehr können vom Menschen, auch durch die Einschränkungen der kognitiven Strukturen und durch soziale, persönliche und kulturelle Faktoren, nur Ausschnitte der jeweiligen Umwelt erfasst, wahrgenommen und verarbeitet werden. Für das Verhalten sind demnach nicht allein die „Gegebenheiten der Außenwelt“ (WEICHHART 2008: 141) relevant, sondern vor allem die „subjektiv wahrgenommenen Strukturen der Realität“ (WEICHHART 2008: 141). „... die räumliche Umwelt wird nur in der Form verhaltensrelevant, wie sie von den Individuen wahrgenommen wird“ (WERLEN 2010: 40). Für die Analyse von Raumkonstruktionen geht es folglich darum, sich in einem ersten Schritt mit den „subjektiven Wirklichkeiten“, den „mentalenen Repräsentationen der räumlichen Wirklichkeit“ (WEICHHART 2008: 149) und den sie bedingenden „Wahrnehmungs- und Kognitionsprozessen“ zu beschäftigen. Es geht schlicht um die Darstellung der konstruierten (räumlichen) Welt in unseren Köpfen.

Im Mittelpunkt stehen hierbei einerseits die subjektive Raumwahrnehmung sowie andererseits das räumliche Verhalten von Individuen. Menschen sind keine rational denkenden und handelnden Personen, auch wenn heute noch zu gerne auf das Bild des *homo oeconomicus* zurückgegriffen wird. Menschen sind symbolgeladen, sie stellen mit dem sie umgebenden konkreten *Raum* eine Beziehung her, die sich über den Begriff *Heimat* sprachlich äußert.

Heimatwahrnehmung

Die emotionale Verbundenheit der Menschen mit ihrer Region lässt sich im Deutschen mit einem einfachen Begriff beschreiben: Heimat. Heimat verbindet den Einzelnen mit seinem Umfeld sowohl räumlich als auch gesellschaftlich und kulturell-traditionell. Und Heimat ist ein Begriff, der in der heutigen Gesellschaft wieder – oder immer noch – eine Rolle spielt (vgl. EISSING/FRANKE/KÖRNER 2003; RATTER 2005; RATTER/TREILING 2008; FRANKE/RATTER/TREILING 2009; RATTER ET AL. 2009). Auch in der Wissenschaft gibt es Konzepte, die sich mit dem Heimatgedanken oder der Identität mit einem Raum beschäftigen. So umfasst z.B. das Heimat-Konzept von SCHWINEKÖPER (2005) drei verschiedene Komponenten von Heimat. Zunächst einmal hat Heimat eine starke emotionale Bedeutung. In diesem Sinn steht Heimat für Geborgenheit und Wohlbefinden. Heimat hat eine räumliche Komponente. In diesem Sinne ist Heimat vor allem bei älteren Menschen an Orte gebunden, an denen man geboren ist, an denen man aufgewachsen ist oder an denen man lebt und arbeitet. Und Heimat hat eine soziale Komponente. Heimat ist da, wo meine Freunde sind/wo meine Familie ist.

Dabei befindet sich der Heimatbegriff heutzutage in einem grundlegenden Wandel. Heimat ist nicht mehr nur als sozialer Rückhalt und Geborgenheit sowie Konservierung von Althergebrachtem zu verstehen. Das Verständnis der traditionellen Welt, die Gemeinschaft durch Übernahme starrer Rollen und Regeln zu sichern, weicht sukzessive dem Bedürfnis nach einer Heimat, die als Schnittstelle zwischen dem persönlichen Selbst und der fremden Welt dient sowie Möglichkeiten der freien Entfaltung und selbstbestimmter Lebensweltgestaltung bietet (BUHECKER 2000: 2). Dieser Prozess ist keineswegs als abgeschlossen zu betrachten. Vielmehr lässt sich feststellen, dass alter und neuer Heimatbezug nebeneinander existieren. Heimat ist emotional, ist räumlich und ist sozial. Heimat wird wahrgenommen als Geborgenheit und Verbundenheit zu einem Umfeld, das meist positiv und in den seltensten Fällen negativ ist oder gar nicht existiert.

Wegen der Korrumpierungen und des Missbrauchs des Heimat-Begriffs in der Zeit des Nationalsozialismus und dem unbestimmten Verweis auf einen vermeintlichen Konservatismus wurde der Begriff Heimat insbesondere in den 1970er und 1980er Jahren weitgehend vermieden (vgl. BLICKLE 2002). Für das Phänomen der Ortsverbundenheit oder der Identifizierung mit bestimmten Regionen und sozialen Netzen wurde stattdessen in der Wissenschaft der Begriff der *regionalen Identität* eingeführt. Regionale Identität ist nach IPSEN (1993) ein „Sich-einer-Region-verbunden-fühlen“, ein „Sich-selber-versichern“, das man aus sich selber und aus dem Anderen heraus gewinnt. Regionale Identität verweist auf die Eigenart, auf die Betonung des Unterschiedes zu anderen und auf die

Notwendigkeit, eine Region als Ganzes zu begreifen, in der sich ein Zusammenhang herstellen lässt, der aber auch Widersprüche erlaubt. Anders als *Heimat* konnte sich der wissenschaftliche Begriff *Regionale Identität* nicht in der Alltagssprache behaupten. Regionale Identität evoziert – anders als Heimat – keine Emotionen, er kreiert keine Assoziationen beim Einzelnen. Allerdings ist das Explanat der regionalen Identität weitgehend synonym mit dem des Begriffs Heimat. Und die mit diesen Begriffen verbundenen Phänomene spielen eine Schlüsselrolle für eine nachhaltige Regionalentwicklung unter Beteiligung der betroffenen Bevölkerung.

Region entwickeln, Identität stärken

Moderne Raumentwicklungskonzepte begründen sich vornehmlich auf den Konzepten der Nachhaltigkeit und der Aktivierung endogener Entwicklungspotentiale durch Ressourcenbündelung und Kooperation aller relevanten Akteure und Betroffenen. Der Erfolg wird sich jedoch kaum von alleine einstellen. Aktuelle Untersuchungen (vgl. BRENDLE 1999; BÖCHER & KROTT 2002a, 2002b) zeigen, dass Maßnahmen und Strategien stark von spezifischen Rahmenbedingungen und Konstellationen vor Ort abhängen und nicht generalisiert werden können.

Regionale Identität gilt seit den 1990er Jahren als ein Schlüsselfaktor endogener Regionalentwicklung. Auf wissenschaftlicher und praktischer Ebene stellt sich seitdem nicht nur die Frage, wie regionale Identität zu operationalisieren ist, sondern auch, ob sie als Voraussetzung für eine erfolgreiche Regionalentwicklung betrachtet werden kann. Nach Meinung zahlreicher Autoren (vgl. IPSEN 1993, 1999; VON DER HEIDE 1995; STALLHOFER 2000; WEICHHART 1990; WEIGL 2005; WEICHHART/WEISKE/WERLEN 2006) erleichtert das Vorhandensein einer regionsbezogenen Identität die Umsetzung von Regionalentwicklung und -management. WEICHHART (1999: 27) führt sogar an: „Würden derartige lebensweltlich relevante Bindungen von Individuen und Gruppen an bestimmte Gebiete nicht existieren, dann wären alle Versuche eines aktiven Regional(-managements) von vornherein zum Scheitern verurteilt.“ Auch VON DER HEIDE (1995: 94) erklärt: „Nur wenn es Regionalidentität in der Bevölkerung und damit ein Gefühl des Verbundenseins zur Heimat gibt, wird sich ein von den Menschen in diesem Gebiet getragenes Leitbild erarbeiten lassen.“ Eine bereits vorhandene regionale Identität ist demzufolge nicht nur Ziel, sondern auch Voraussetzung für eine erfolgreiche Regionalentwicklung. WEIGL (2005: 2) betont bezogen auf den prozesshaften Charakter regionaler Identität: „Identitäten sind nicht in Stein gemeißelt, sondern reagieren auf Impulse von Außen,

gleichgültig, ob solche „natürlicher“ Art sind oder gezielt gesetzt werden. Zwar sind demnach auch kollektive Identitäten als „formbar“ anzusehen. Allerdings können derartige Versuche und Bemühungen nur erfolgreich sein, wenn sie die Definitionskriterien von Identität ernst nehmen und entsprechende Konsequenzen ziehen.“ Daher ist es wichtig, das Heimatbewusstsein der Bevölkerung einer Region zu kennen, um die Bereitschaft der Bewohner, sich zu engagieren, besser einschätzen zu können.

Problembewusstsein

Allerdings ist der Wille der Bevölkerung, sich in der eigenen Region zu engagieren nur eine Voraussetzung für das Gelingen eines integrierten Ästuarmanagements. Damit die Bevölkerung die Ziele der Planungsbehörden mit trägt, ist es wichtig, dass die Menschen über die Herausforderungen der Planungsbehörden und das Zustandekommen von Zielen offen und ehrlich informiert werden. Es ist wichtig, dass die auftretenden Interessenkonflikte offen gelegt werden und nicht als „unausweichliche Tatsache“ verschleiert werden. Dazu ist es nötig eine Vertrauensbasis herzustellen, auf der Informationen und Entscheidungen kommuniziert werden. Kompromisse und Entscheidungen werden von der Bevölkerung eher akzeptiert, wenn ein gewisses Problembewusstsein vorhanden ist. Um herauszufinden, wie ausgeprägt dieses Problembewusstsein am Elbe-Ästuar ist und ob die Anwohner etwas über die Themen wissen, mit denen sich Wissenschaftler und Fachleute in Behörden beschäftigen, bieten sich Wahrnehmungsstudien in Form von Bevölkerungsbefragungen an. Aufschluss über das Problembewusstsein der Bewohner am Elbe-Ästuar soll die Frage nach den Nutzungskonflikten in der Region geben. Zudem zeigen die Fragen, in denen nach Problemen des Hamburger Hafens und möglichen vorbeugenden Maßnahmen gefragt wurde, inwiefern sich die Bevölkerung Gedanken über dieses Thema macht. Die Frage bleibt, ob überhaupt die zuständigen Behörden die gleiche Sprache sprechen wie die anwohnende Bevölkerung, ob sich *Planer* und *Beplante* gegenseitig verstanden fühlen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Wahrnehmungsstudien in dreierlei Hinsicht interessant sind, um ein integriertes Ästuarmanagement erfolgreich zu gestalten. Erstens ist es wichtig zu wissen, welches Bild die einzelnen Bewohner der Ästuar-Region von ihrer Region konstruieren. Zweitens ist es vorteilhaft, die Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrer Region zu kennen. Gibt es an der Tide-Elbe ein Heimatgefühl? Falls diese Frage bejaht wird, kann

diese Verbundenheit der Menschen mit ihrer Region für ein erfolgreiches Ästuarmanagement genutzt werden. Und drittens ist die Kommunikation zwischen Planungsbehörden und Bevölkerung essentiell für eine erfolgreiche Regionalentwicklung. Um herauszufinden, ob diese Kommunikation bereits erfolgreich ist bzw. an welchen Stellen Verbesserungsbedarf besteht, bieten sich Bevölkerungsbefragungen an.

Integriertes Ästuarmanagement ist eine Herausforderung, der sich die modernen Planungsbehörden stellen müssen. Heimat ist eine sinnliche Verbundenheit mit der Region, in der die Menschen leben, mit der sie sich identifizieren können und für die sie im besten Fall Verantwortung übernehmen wollen. Beides zusammen liefert die Grundlage, auf der eine zukünftige nachhaltige Entwicklung basiert. Um beide Seiten dieser Medaille zusammenzubringen, einen Kommunikationsprozess anzustoßen und angepasste und akzeptierte Managementpläne zu entwickeln, die die betroffenen Bewohner in die Umsetzung einbezieht, können Wahrnehmungsstudien helfen.

3 Die Region Tide-Elbe

Mit gut 140km Länge ist die Tide-Elbe, das größte Ästuar Deutschlands und eines der größten Europas. Der tidebeeinflusste Bereich der Elbe reicht heute von der Mündung in die Nordsee bei Cuxhaven bis zum Wehr in Geesthacht. Die Breite der Tide-Elbe beträgt zwischen 500m bei Geesthacht und 17km an der Mündung (vgl. AG Elbeästuar 2012: 7). Ästuarie sind vor allem durch Ebbe und Flut geprägte, trichterförmige Flussmündungen. Sie erhalten ihre ökologische Besonderheit zum einen durch den Einfluss der Gezeiten, zum anderen durch den allmählichen Übergang von Süßwasser, über Brackwasser (Wasser mit einem mittleren bis schwachen Salzgehalt) zu Salzwasser. Der unterschiedliche Salzgehalt des Elbwassers innerhalb des Ästuars prägt verschiedene Lebensräume, in denen seltene Pflanzen und Tiere angepasst leben.

Aufgrund der herausragenden Bedeutung, die das Elbeästuar für die Erhaltung der Natur in Europa besitzt, wurden weite Teile der Tide-Elbe in das europäische Netz von Naturschutzgebieten, den sogenannten Natura 2000-Gebieten, aufgenommen (vgl. AG Elbeästuar 2012: 1). Alle Natura 2000-Gebiete unterliegen dem Verschlechterungsverbot: „Veränderungen und Störungen, die eine erhebliche Verschlechterung der dort zu schützenden Arten und Lebensraumtypen nach sich ziehen könnten, sind zu vermeiden“ (AG Elbeästuar 2012: 1). Dieser Zielsetzung liegt der Nachhaltigkeitsgedanke zu Grunde. Ökologische, ökonomische und soziale Aspekte sollen gleichermaßen berücksichtigt und die Bedürfnisbefriedigung auch zukünftiger Generationen gesichert werden. Dieses Netz europäischer Schutzgebiete setzt sich zusammen aus bereits bestehenden Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebieten und Vogelschutzgebieten. Ziel der FFH-Richtlinie ist es, die biologische Vielfalt in Europa zu erhalten. Dabei stehen sowohl Lebensraumtypen, als auch bestimmte Arten, die im Anhang II der Richtlinie aufgezählt werden, unter Schutz. Ein Beispiel ist der endemische Schierlingswasserfenchel, der nur noch an wenigen Stellen der Tide-Elbe vorkommt. Insbesondere wegen der zahlreichen Uferbegradigungen hat sich auch hier der Bestand stark reduziert. Noch etwa 2.000-5.000 Exemplare, dieser an der Elbe heimischen Pflanze, sind zwischen Glückstadt und Geesthacht im Süßwasserbereich des Ästuars zu finden. Ebenfalls in Anhang II der FFH-Richtlinie aufgelistet ist die Finte – eine Heringsart, die im Frühjahr zum Laichen in die Unterelbe wandert. Ihre Laichgründe befinden sich zwischen Glückstadt und dem Mühlenberger Loch. Von hier aus wandern die Jungfische im Spätsommer zurück in die Nordsee (vgl. AG Elbeästuar 2012: 18f.).

Mit Ausnahme des Hamburger Stadtgebiets ist fast das gesamte Elbe-Ästuar als Natura 2000-Gebiet gemeldet. Insgesamt ist eine Fläche von 46.770ha im Bereich der Tide-Elbe Teil des europäischen Netzwerks. Diese Fläche setzt sich zusammen aus Wasserbereichen, Watten, Inseln, Vorländern und eingedeichten Marschen (vgl. AG Elbeästuar 2012: 8).

Der Mensch bewohnt das Elbe-Ästuar schon seit Jahrtausenden. Erste dauerhafte Siedlungen wurden im 7. Jahrhundert n. Chr. angelegt. 1000 n. Chr. begann man mit dem Bau eines Deich- und Entwässerungssystems. Seit dem 15. Jahrhundert wird an der Tide-Elbe aktiv Landgewinnung betrieben (vgl. AG Elbeästuar 2012: 11). Die technischen Möglichkeiten für gravierende Einschnitte in das Ökosystem stehen erst seit 150 Jahren zur Verfügung. So wurden große Flächen des ursprünglichen Ästuars vom Tidewassereinfluss abgeschnitten. Dabei wurden intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen geschaffen, die so als natürliche Überschwemmungsflächen verloren gingen. Das Vertiefen der Elbe und das Bündeln verschiedener Flussarme in kanalartigen Strukturen führten zum Verlust von Flachwasserbereichen, die ein wichtiger Lebensraum für bestimmte Fauna und Flora sind.

In den letzten 100 Jahren nahm, auch auf Grund der Baumaßnahmen, der Tidenhub in Hamburg um rund 1,4m zu und liegt inzwischen höher als in Cuxhaven wo er bei circa 3m liegt. Zwischen Geesthacht und Hamburg, wo ursprünglich kein Tidenhub zu verzeichnen war, liegt dieser heute bei über 2m. Verändert hat sich auch der Sedimenthaushalt der Tideelbe. Die starke Strömung trägt, als Folge der Strombaumaßnahmen, eine steigende Menge mariner Sedimente aus der Nordsee stromaufwärts in Richtung Hamburg. Bei verringerter Fliessgeschwindigkeit, werden diese aus Schlick und Sand bestehenden Elbsedimente dann abgelagert. Die Fahrrinne der Schiffe muss daher mit Hilfe kostenintensiver Maßnahmen permanent freigehalten werden (vgl. AG Elbeästuar 2012: 13). Diesen Vorgang nennt man in der Fachsprache Gewässerunterhaltung.

Gründe für diese massiven Eingriffe in das Ökosystem der Tide-Elbe liegen in den vielseitigen Nutzungen des Raums durch den Menschen. Über 2 Mio. Menschen leben in den Gemeinden entlang der Tide-Elbe (vgl. Statistisches Bundesamt 2010). Ohne das Errichten von Deichen und Sturmflutsperrwerken an den Nebenflüssen, die Schutz gegen das hereindringende Wasser bieten, wäre die Nutzung dieser Region in ihrem heutigen Ausmaß nicht denkbar. Eine wichtige Nutzung der Tide-Elbe stellt die Schifffahrt dar. Jährlich laufen gut 10.000 Schiffe den Hamburger Hafen an, etwa die Hälfte davon sind Containerschiffe (vgl. Hafen Hamburg 2012). Von der Elbmündung bis zum Hamburger Hafen ist die Elbe für die Seeschifffahrt ausgebaut. Von Hamburg bis Geesthacht und weiter auf der Mittelelbe findet Binnenschifffahrt statt. Neben dem Hamburger Hafen, dem zweitgrößten Containerhafen Europas, befinden

sich weitere kleinere aber dennoch regional betrachtet wichtige Häfen in Cuxhaven, Brunsbüttel, Stade und Glückstadt. Die Landwirtschaft spielt in weiten Teilen des Untersuchungsgebiets eine wichtige Rolle. Vorherrschend sind die Beweidung mit Rindern, Schafen und Pferden sowie die Futtermittelgewinnung. Ackerbau wird vor allem in Nordkehdingen betrieben. Große zusammenhängend genutzte landwirtschaftliche Flächen befinden sich zudem in der Wedeler und Haseldorfer Marsch (vgl. AG Elbeästuar 2012: 33). Die Vier- und Marschlande (bei Bergedorf) gelten als das größte Gartenanbaugesamt Deutschlands und das Alte Land (bei Jork) ist das größte zusammenhängende Obstanbaugesamt Mitteleuropas. Die Fischerei in der Elbe ist in den letzten Jahrzehnten stark zurückgegangen. Heute gibt es nur noch rund 25 Haupterwerbs- und zahlreiche Nebenerwerbsbetriebe. Hauptsächlich gefangen werden Stint, Aal, Zander und Krabben. Eine nicht unbedeutende Rolle spielt die Freizeitfischerei mit Handangeln vom Ufer aus (vgl. AG Elbeästuar 2012: 33). Wichtige Industriestandorte entlang der Tide-Elbe befinden sich in Hamburg, Stade, Cuxhaven, Glückstadt und Brunsbüttel. Traditionell stand hier vor allem die Fischverarbeitung im Vordergrund. Heute vorherrschend sind Betriebe der chemischen Industrie, Metallerzeugung und -Verarbeitung sowie des Fahrzeugbaus (Werften und Luftfahrt). Zudem spielt die Energieerzeugung entlang der Tide-Elbe eine wichtige Rolle. Kernkraftwerke, befinden sich in Geesthacht (Krümmel), Brunsbüttel, Stade und Brokdorf, wobei nur noch letzteres in Betrieb ist. Weitere Kohle- und Gaskraftwerke stehen in Wedel und Hamburg. Neu sind der Ausbau der Windenergiegewinnung entlang der Elbe sowie die Entwicklung der Region als Logistikzentrum für die Offshore-Windenergie. Eine weitere wichtige Funktion hat die Elbregion für Freizeit und Tourismus. Die Elbe und ihr Ufer bieten sich für Wassersport, Ausflüge, Radwandern, kulturelle Aktivitäten und Entspannung an (vgl. AG Elbeästuar 2012: 34).

All diese zahlreichen Nutzungen beschränken sich auf einen engen Streifen längs des Flusses, so dass es nicht überrascht, wenn es zu Nutzungskonflikten zwischen verschiedenen Interessen kommt. Zwischen den Interessengruppen zu vermitteln, Kompromisse zu erzielen und einen Ausgleich herzustellen ist keine leichte Aufgabe, der sich die Verantwortlichen für die Entwicklung des Flussgebiets widmen müssen. Diese Aufgabe der Handhabung und Gestaltung zukünftiger Entwicklung nennt man unter Fachleuten Ästuarmanagement.

Eine besondere Herausforderung für die integrierte Planung und das Management am Elbe-Ästuar stellt die politisch-administrative Aufteilung der Region dar. Der Untersuchungsraum Tide-Elbe schließt sowohl das Gebiet des Stadtstaates Hamburg (HH) ein, als auch Teile Niedersachsens (NS) und Schleswig-Holsteins (SH). Zudem unterliegen verschiedene Planungs- und Entscheidungshoheiten den sieben, an das Elbästuar angrenzenden Kreisen.

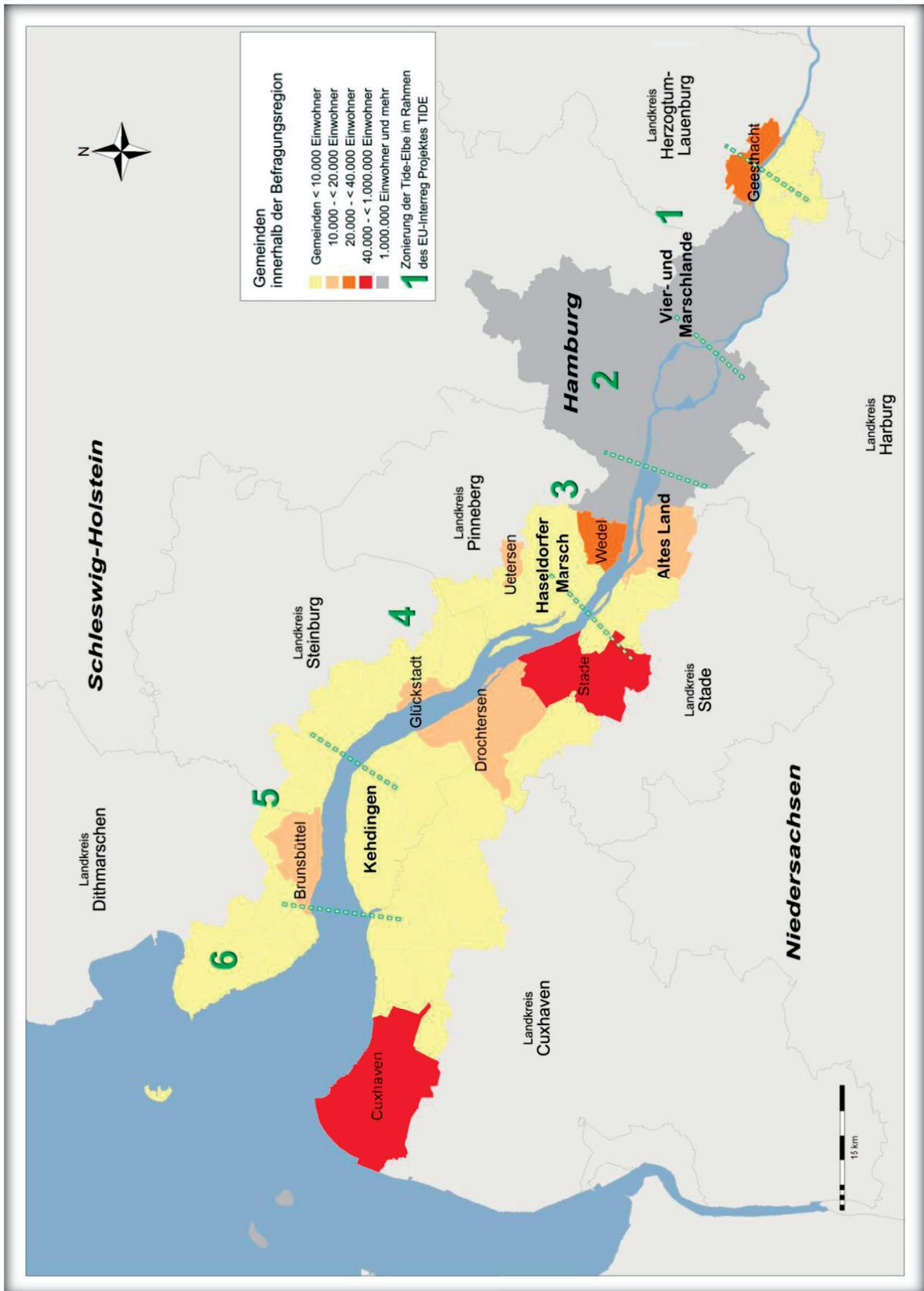
Der niedersächsische Teil des Untersuchungsgebiets gliedert sich in drei Landkreise: östlich von Hamburg liegt der Landkreis Harburg (Kreisstadt Winsen/Luhe). Westlich an Hamburg grenzt der Kreis Stade an. Im Bereich des Stadt- und Landkreises Cuxhaven mündet die Elbe schließlich in die Nordsee. In Schleswig-Holstein grenzen vier Kreise an die Tide-Elbe. Das Herzogtum Lauenburg (Kreisstadt Ratzeburg) bildet den östlichsten Kreis an der schleswig-holsteinischen Unterelbe. Westlich von Hamburg schließen sich die Kreise Pinneberg und Steinburg (Kreisstadt Itzehoe) an. Dithmarschen ist auf dieser Seite der Elbe der Kreis an der Mündung. Die Kreisstadt Heide liegt wie alle anderen schleswig-holsteinischen Kreisstädte ein deutliches Stück von der Elbe entfernt. Die Entscheidungen auf Kreisebene werden also nicht direkt an der Elbe getroffen. Anders als in Schleswig-Holstein stellt sich die Lage in Niedersachsen dar. Hier liegen die Kreisstädte Winsen, Stade und Cuxhaven direkt oder zumindest deutlich näher an der Elbe gelegen.

Eine weitere Schwierigkeit an der Unterelbe stellt die Erreichbarkeit des anderen Ufers dar. Brücken über die Elbe gibt es zwischen Geesthacht und Marschacht sowie im Stadtgebiet von Hamburg. Bis Wischhafen–Glückstadt verkehren verschiedene Fähren zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Aber auf den letzten 55 Kilometern bis zur Mündung gibt es keinerlei regelmäßige Verbindung mehr zwischen den beiden Ufern.

Die dargelegten trennenden Elemente auf politischer Ebene (Landes- und Kreisgrenzen) sowie die natürliche Grenze, die durch den Fluss gebildet wird, werden für die Untersuchung der Raumwahrnehmung und der regionalen Identität eine besondere Herausforderung und eine besondere Analysefrage darstellen. Nach dieser eher großräumigen Sicht auf das Untersuchungsgebiet, kann die Tide-Elbe in Anlehnung an die Funktionsräume des Integrierten Bewirtschaftungsplans Elbeästuar, in sechs Abschnitte eingeteilt werden. Diese Abschnitte werden im Folgenden näher charakterisiert (vgl. Karte 2).



Foto 3: Containerschiff an der Mündung bei Otterndorf



Karte 2: Untersuchungsregion

(Datenquelle: Statistisches Bundesamt 2010; Kartographie: B. Weig, B. Gardeike; Software: GfK Geo-Marketing)

Abschnitt 1 (Geesthachter Wehr – Beginn des Hamburger Hafens)

Das 1960 in Betrieb genommene Wehr in Geesthacht stellt heute den Übergang von der Mittel- zur tidebeeinflussten Unterelbe dar. Die ersten 29 km der Tide-Elbe von Geesthacht bis zum Beginn des Hamburger Hafens unterscheiden sich vom Rest des Untersuchungsgebietes dadurch, dass hier nicht für die Seeschifffahrt vertieft wurde. Die Nutzung als Wasserstraße ist somit auf die Binnenschifffahrt beschränkt. Die Elbe führt in diesem Teil ganzjährig Süßwasser. Der Tidenhub erreicht in Geesthacht am Wehr heute 2,2 m. In Bunthaus, wo sich die Elbe in Norder- und Süderelbe aufspaltet, wird mit 3,9 m der maximale Tidenhub erreicht. Entlang des Flusses wird auf den Marschböden intensiv Landwirtschaft betrieben. Um die landwirtschaftlichen Flächen zu schützen, wurden Deiche errichtet, die heute von Schafen beweidet werden. Eine Ausnahme bildet das Stadtgebiet von Geesthacht, wo der Geesthang einen natürlichen Hochwasserschutz bietet. Weitere wichtige Nutzungen der Elbe in diesem Abschnitt sind der Wassersport und die Naherholung. Die Nähe zur Großstadt Hamburg führte zur Entwicklung einer großen Anzahl an Sportboothäfen, Campingplätzen und Rad- bzw. Fußwanderwegen. Die Fischerei spielt eine geringe Rolle. Ökologisch sind vor allem die Vorkommen des Schierlingswasserfenchels hervorzuheben, die im Bereich der Naturschutzgebiete Heuckenlock, Schweenssand und Zollenspieker anzutreffen sind. Eine Brücke verbindet Geesthacht mit Marschacht. Zudem gibt es in der Saison eine Auto-Fähre zwischen Hoopte und Zollenspieker sowie eine Personenfähre zwischen Altengamme und Stove (vgl. AG Elbeästuar 2012: 89ff.). Befragungen fanden in diesem Abschnitt in Marschacht (NS), Geesthacht (SH) und Bergedorf (HH) statt.



Foto 4: Wehr bei Geesthacht

Abschnitt 2 (HH-Hafen – Mühlenberger Loch)

Das heutige Bild der Elbe in diesem Abschnitt ist geprägt durch die Jahrhunderte andauernden Ausbaumaßnahmen des Zugangs zum Hamburger Hafen. Damit der Hafen in seinen heutigen Ausmaßen funktionieren kann, mussten die Elbarme im Verlauf eines längeren Prozesses weitgehend kanalisiert und vertieft werden. Auf diesem Weg wurden zahlreiche Elbarme zu zwei kanalisiert Elben, die Norder- und die Süderelbe, konzentriert. Erst am Köhlbrandhöft münden diese beiden Arme wieder zusammen und bilden von hier an die Stromelbe. Nach der verheerenden Sturmflut von 1962 wurden die Hochwasserschutzmaßnahmen Hamburgs erweitert. Diese prägen das Stadtbild bis heute. Neben dem Hafen und der Schifffahrt ist Hamburg innerhalb der Region ein bedeutender Industriestandort. Mit der neuen Hafencity rücken die Funktionen Wohnen, Kultur und Freizeit wieder näher an die Elbe. Der Hafen selbst einschließlich der Stromelbe in diesem Bereich ist kein Natura 2000-Gebiet, trotzdem ist die Elbe an dieser Stelle eine wichtige Wanderstrecke für Fische und Pflanzensamen. Das Stromspaltungsgebiet der Elbe war ursprünglich das Hauptverbreitungsgebiet des Schierlingswasserfenchels – heute tritt er nur noch an wenigen Stellen auf. Die Elbe führt im Hafengebiet ganzjährig Süßwasser. Am Pegel von St. Pauli wird ein mittlerer Tidenhub von 3,6m gemessen (vgl. AG Elbeästuar 2012: 107ff.). Befragungen im Rahmen der Untersuchung fanden in Hamburg-Harburg und Hamburg-Finkenwerder statt. Ergänzend zu den Passantenbefragungen fand im Stadtgebiet Hamburgs eine Telefonbefragung statt.

Abschnitt 3 (Mühlenberger Loch – Nordspitze von Lühesand)

Der 17km lange Elbabschnitt vom Mühlenberger Loch (HH-Finkenwerder) bis zur Nordspitze der Elbinsel Lühesand ist der letzte süßwasserdominierte Teil der Tide-Elbe. Von Wedel an werden Salzgehalte gemessen, die als „sehr schwach brackig“ bezeichnet werden können. Typisch für diesen Abschnitt sind ausgedehnte Wattgebiete und lang gezogene Fluss-Inseln sowie Nebenelben. Das Mühlenberger Loch wurde 1940/41 als Landebahn für Wasserflugzeuge abgegraben und entwickelte sich daraufhin zu einem bedeutenden Süßwasserwatt. 2001 wurde es für die Erweiterung des Airbus-Geländes teilweise wieder verfüllt. Trotzdem stellt das Mühlenberger Loch noch heute ein wichtiges Rastgebiet für Zugvögel und ein Laich- und Aufwuchsgebiet für Fische dar. Die Elbinseln Schweinsand, Neßsand und Hanskalbsand sind im Rahmen der Abgrabung des Mühlenberger Lochs durch Aufschüttung von vorhandenen

Schlick- und Sandbänken entstanden. Die Hahnöfer Nebeneibe hat einen hohen Anteil an Flachwasserbereichen, Misch- und Schlickwatten. Diese dienen der Finte als Laich-, Aufwuchs- und Rückzugsgebiet. Die Watten Hahnöfer Sand, die als Ausgleichsmaßnahmen bei der Teilverfüllung des Mühlenberger Lochs entstanden sind, beherbergen die größten Bestände an Schierlingswasserfenchel in Niedersachsen und westlich von Hamburg. Der Tidenhub erreicht in diesem Abschnitt bis zu 3,4m. Ökonomisch genutzt wird die Elbe in diesem Bereich vor allem als Wasserstraße. Fährverkehr besteht zwischen Blankenese und dem Este-Sperrwerk sowie



Foto 5: Obstplantage bei Jork

zwischen Wedel und Grünendeich. Verschiedene Yachthäfen und Freizeitangebote unterstreichen die Erholungsfunktion dieser Region in unmittelbarer Nähe zu Hamburg. Landwirtschaftlich von Bedeutung ist vor allem das niedersächsische Elbufer. Das Alte Land ist das größte zusammenhängende Obstanbauggebiet Mitteleuropas. Die intensive Landwirtschaft in der Wedeler und Haseldorfer Marsch ist wegen Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der letzten Elbvertiefungen rückläufig. Die Industrie, insbesondere der Flugzeugbau (z.B. Airbus), konzentriert sich rings um das Mühlenberger Loch im Hamburger Stadtteil Finkenwerder. In Wedel wird das Elbwasser zum Kühlen des lokalen Heizkraftwerks genutzt. In geringem Maße ist gewerbliche Fischerei vorhanden. Zahlreiche Deiche und Sperrwerke an den Mündungen der Nebenflüsse dienen dem Hochwasserschutz (vgl. AG Elbeästuar 2012: 123ff.). In diesem Bereich befinden sich die Befragungsorte Rissen (HH), Wedel und Hetlingen (beide SH) und Jork (NS).

Abschnitt 4 (Nordspitze von Lühesand – Linie Brokdorf/ Freiburger Hafenpriel)

Typisch für diesen 32km langen Teil der Elbe sind lang gestreckte Kurven des Flusses. Naturnahe Gebiete dominieren zunächst auf dem Nordufer z.B. die Haseldorfer Marsch. Gegenüber in Niedersachsen überwiegen in Stade-Bützfleth Hafen- und Industrieanlagen. Stromabwärts von Stade wird auch das niedersächsische Ufer wieder stärker durch die Natur geprägt. Dafür ist in diesem Teilabschnitt das Nordufer von Kollmar bis Glückstadt durch Hafenanlagen und Deiche gekennzeichnet. Der Tidenhub beträgt bei Glückstadt noch 2,81m. Die

Breite der Elbe erreicht hier 1,3-3,7km. Das Elbwasser ist in diesem Abschnitt inzwischen leicht salzig. Die Verschiebung der Brackwassergrenze stromaufwärts hat dazu geführt, dass die früher bedeutenden Vorkommen des Schierlings-Wasserfenchel in der Haseldorfer Marsch deutlich zurückgegangen sind. Landwirtschaftlich genutzte Flächen befinden sich in der Haseldorfer Marsch (SH) sowie auf Krautsand (NS). Die Fischerei spielt eine geringe Rolle in diesem Elbabschnitt. Bedeutende Industriestandorte sind Stade (Aluminium, chemische Industrie, Logistik) und in geringerem Maß Drochtersen (Bau von Rettungsbooten) und Glückstadt (Papier- und Farbenherstellung). Eine bedeutende Nutzung liegt im Bereich Freizeit und Sport. Die Strände von Kollmar und Krautsand sowie zahlreiche Sportboothäfen und kulturelle Angebote in Glückstadt und Stade ziehen zahlreiche Touristen an. Bedeutend ist zudem die Fährverbindung mit Autotransport zwischen Wischhafen und Glückstadt, die letzte Elbquerungsmöglichkeit vor der Mündung (vgl. AG Elbeästuar 2012: 147ff.). In diesem Abschnitt befinden sich unsere Befragungsorte Glückstadt (SH), Stade und Drochtersen (NS).

Abschnitt 5 (Linie Brokdorf/ Freiburger Hafenpriel – Linie Brunsbüttel/ Ostemündung)

Ab Brokdorf (SH) und Freiburg (NS) wird die mesohaline Zone der Elbe mit einem mittleren Salzgehalt erreicht. Charakteristisch für diesen Abschnitt sind große Schwankungen im Salzgehalt. Der Tidenhub ist in diesem Abschnitt, anders als im Inneren des Ästuars, seit 1970 nur um 10-15cm angestiegen und liegt heute bei bis zu 3m. Das Bild der Elbe ist auch hier geprägt durch eine langgezogene Kurve mit Gleit- und Prallhang. Der Prallhang am Nordufer muss wegen der Erosionstendenz stark befestigt werden. Der Gleithang am Südufer führt zu weiten Watt- und Flachwassergebieten, so dass nur eine geringe Uferbefestigung nötig ist. Die unter dem Namen „Kehdingen“ bekannte Region in Niedersachsen ist ein wichtiges Rast- und Brutgebiet für Vögel. Die Region ist landwirtschaftlich geprägt. Brunsbüttel und Brokdorf am Nordufer der Elbe sind hingegen Industriestandorte, mit einem Schwerpunkt auf der Energiegewinnung. Der Brunsbütteler Hafen, am Beginn des Nord-Osteseekanals gelegen, ist vor allem für die ortsansässige Chemie- und Mineralölindustrie von Bedeutung. Im Vorland von St. Margarethen findet Grünlandnutzung statt. Hier befindet sich auch am Nordufer ein bedeutendes Vogelschutzgebiet. Im Bereich Brokdorf sind Energiegewinnung und Naherholung die wichtigsten Wirtschaftszweige (vgl. AG Elbeästuar 2012: 181ff.). In diesem Abschnitt befinden sich die Befragungsorte Brokdorf und Brunsbüttel (SH) sowie Freiburg/ Elbe und Balje (NS).

Abschnitt 6 (Linie Brunsbüttel/ Ostemündung – Linie Cuxhaven-Kugelbake / Friedrichskoogspitze)

Besonders charakteristisch für diesen letzten Abschnitt der Elbe ist die starke Öffnung der Trichtermündung hin zur Nordsee. 16,5km breit ist die Elbe zwischen der Kugelbake in Cuxhaven und Friedrichskoog-Spitze. Die Hauptschiffahrtlinie verläuft entlang des niedersächsischen Ufers. Hier sind bereits polyhaline (stark salzhaltige) Wasserverhältnisse vorherrschend, während auf der Nordseite des Trichters noch mittlere Salzgehalte gemessen werden. Der Tidenhub bei Cuxhaven beträgt 3m und liegt damit fast einen Meter unter den in Hamburg-St. Pauli gemessenen 3,6m. Der nördliche Teil dieses Abschnitts gehört bereits dem Nationalpark Schleswig-holsteinisches Wattenmeer an. Ökologisch besonders interessante Lebensräume sind die Salzwiesen, Sandbänke und Watten. Zahlreiche Brut- und Gastvögel sind dort zu beobachten. Cuxhaven ist als maritimer Wirtschafts- und Logistikstandort das industrielle Zentrum der Region. Friedrichskoog, am nördlichen Ufer der Elbmündung, besitzt die meisten registrierten Krabbenkutter an der gesamten schleswig-holsteinischen Nordseeküste. Gefischt wird auch in den Watten der Elbmündung. Für die Wirtschaft der Region besonders wichtig ist inzwischen der Tourismus. Dies gilt sowohl für das Südufer im Bereich Otterndorf, Altenbruch und Cuxhaven, als auch für die Region um Friedrichskoog. Landwirtschaft wird vor allem in Form von Grünlandnutzung betrieben. Im niedersächsischen Teil ist die Nutzung diverser. Milchviehhaltung, Rindermast, Mutterkuh- und Schafhaltung sind hier anzutreffen. Auf dem Vorland von Neufelderkoog dominiert die intensive Schafbeweidung (vgl. AG Elbeästuar 2012: 209ff.). Befragungen fanden in diesem Abschnitt in Cuxhaven (NS) und Friedrichskoog (SH) statt.

Insgesamt ist die Kulturlandschaft der Tide-Elbe auf den 140km von Geesthacht bis zur Mündung der Elbe in die Nordsee von einem Wechsel industrieller Zentren mit intensiv landwirtschaftlich bewirtschafteten ländlichen Regionen geprägt. Tourismus und Naherholung sind entlang der gesamten Tide-Elbe von Bedeutung. Fischerei spielt nur an den Küstenstandorten noch eine bedeutende Rolle, die Elbfischerei hat inzwischen an Bedeutung verloren. Die Seeschiffahrt prägt die Elbe bis zum Hamburger Hafen. Im weiteren Verlauf wird die Elbe für die Binnenschiffahrt genutzt. Um den Kultur- und Wirtschaftsraum entlang der Elbe zu erhalten, spielt der Hochwasserschutz in unterschiedlicher Ausprägung und Intensität entlang der gesamten Tide-Elbe eine wichtige Rolle. Mit Ausnahme des Hamburger Stadtgebiets ist das gesamte Elbeästuar Bestandteil des europäischen Netzwerks Natura 2000. Besondere Lebensräume wie Wattflächen, Salzwiesen und Tideauenwälder bieten Standorte für endemische Pflanzen (z.B. Schierlingswasserfenchel), seltene Fische (z.B. Finte) und

zahlreiche Vogelarten (z.B. Löffelente). Um die beschriebenen vielseitigen und oft auch konkurrierenden Nutzungen in Einklang zu bringen, ist ein integriertes Ästuarmanagement hilfreich. Management heißt in diesem Kontext Handhabung, Gestaltung und Ausgleich. Dies kann nicht verordnet werden, sondern muss von allen, die in der Region leben und eigene Interessen haben, mit getragen werden. Ohne eine Unterstützung durch die betroffenen Menschen in der Region kann ein Management nicht erfolgreich umgesetzt werden. Aber wie nimmt die in der Region lebende Bevölkerung ihre Umwelt wahr? Welche Interessen werden verfolgt? Und wie verbunden sind die Anwohner mit ihrer Region? Antworten auf diese Fragen sollen die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung liefern, die im Folgenden vorgestellt werden.

4 Die Tide-Elbe als Wirtschafts-, Kultur- und Lebensraum

Insgesamt 812 Passanten wurden im Frühjahr 2012 entlang der Tide-Elbe in einer zufälligen Passantenbefragung zu ihren Einstellungen zur Elbe, zu den Nutzungskonflikten und zu ihrer Heimatregion befragt. Dabei wurden 180 Hamburger, 312 Niedersachsen und 318 Schleswig-Holsteiner befragt. Zwei Befragte aus Mecklenburg-Vorpommern, die sich nach eigener Aussage der Region zugehörig fühlen, werden zwar bei der allgemeinen Auswertung berücksichtigt, nicht jedoch bei der Differenzierung nach Bundesländern.

Für die Auswertung nach Alter wurden die Befragten in fünf Altersklassen eingeteilt. Die erste Altersklasse umfasst alle Befragten, die 20 Jahre alt oder jünger sind, insgesamt waren das 57 Personen. In der Altersklasse zwei sind die 21-35jährigen zusammengefasst, darunter fallen insgesamt 151 Personen. Die Altersklasse drei reicht von 36-50 Jahren und zählt 206 Personen. In der Altersklasse vier wurden 248 Personen zusammengefasst, die zwischen 51 und 65 Jahren alt sind. Die Befragten über 65 Jahren wurden in Altersklasse fünf eingeteilt, die mit 148 Personen besetzt ist (vgl. Abb. 1). Zwei Personen wollten uns ihr Geburtsjahr nicht nennen, so dass diese bei der Auswertung nach Alter nicht berücksichtigt werden können.

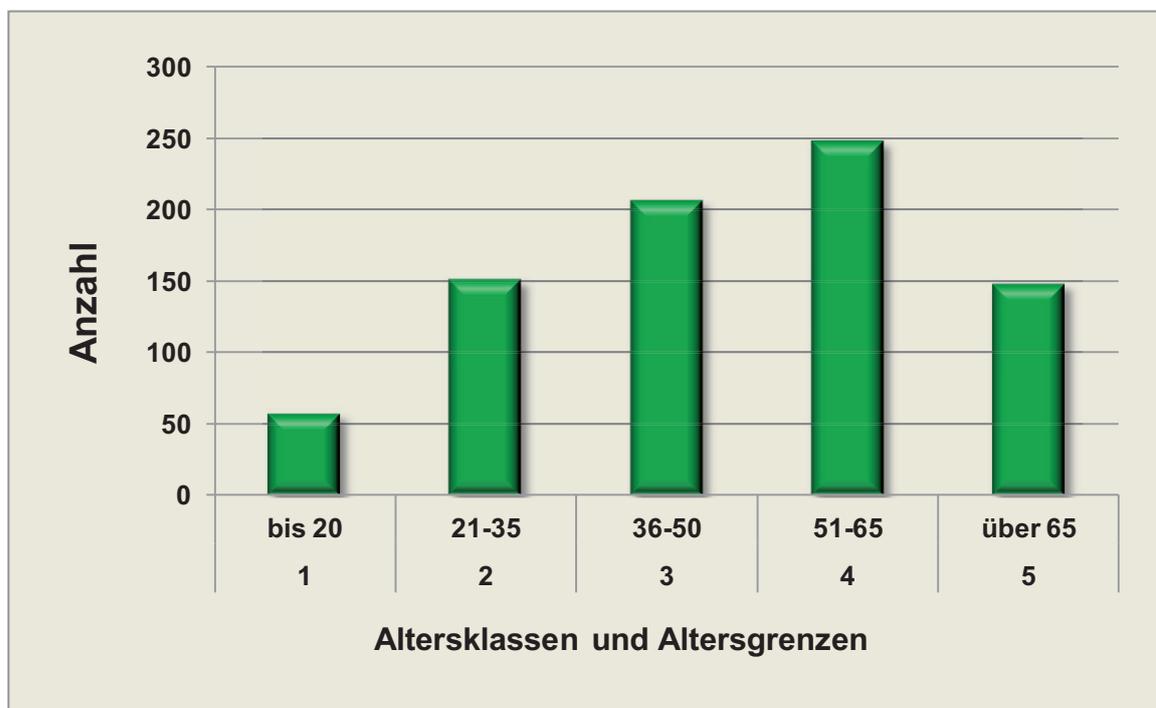


Abb.1: Verteilung der Befragten auf fünf Altersklassen

Die gesamte Stichprobe dieser zufälligen Passantenbefragung weist eine gute Alters-, Bildungs-, Berufs- und Geschlechterverteilung auf und deckt zudem nahezu den gesamten Untersuchungsraum ab. Damit können die Ergebnisse als Trend für die Bewohner der Region interpretiert werden.

Die Auswertung beginnt zunächst mit einer Analyse der regionalen Verwurzelung der Befragten in ihrer Region und einer Untersuchung ihres Heimatverständnisses. Anschließend soll herausgearbeitet werden, wie die Befragten ihre Region und insbesondere die Elbe wahrnehmen und aktiv nutzen. Im Weiteren geht es um den Wirtschaftsraum Tide-Elbe. Welche Wirtschaftszweige prägen aus Sicht der Bevölkerung welche Teilregionen und welche Rolle spielt der Hamburger Hafen für die Gesamtregion? Daran anschließend geht es um das Problembewusstsein der Bevölkerung. Welche Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungen der Region sind in den Köpfen verankert und welche Lösungsvorschläge werden von den Befragten selbst vorgebracht. Im nächsten Teil sollen die Ergebnisse des „Elbe-Quiz“ eine Antwort darauf geben, inwiefern die Bewohner die gleiche Sprache wie Wissenschaftler und Behördenmitarbeiter sprechen. Abschließend wird der Blick in die Zukunft gerichtet. Was wünschen sich die Befragten für die Zukunft der Elbe und worin sehen sie ihren eigenen Beitrag zur Erhaltung ihrer Heimat? Beteiligen sie sich aktiv an den Planungs- und Gestaltungsprozessen für die Region oder finden sie andere Wege, sich für ihre Region einzusetzen?

4.1 Verbundenheit der Menschen an der Tide-Elbe mit ihrer Region

Inwiefern Bewohner in ihrer Region verwurzelt sind, lässt sich anhand verschiedener Aspekte untersuchen. Zum einen spielt es eine Rolle, ob die Befragten in der Region geboren wurden oder erst später zugezogen sind. Unter den Befragten an der Tide-Elbe wurden 52,8% (429) in der Region geboren. Bei 45,3% (369) der Befragten liegt der Geburtsort außerhalb des Untersuchungsgebiets, sie sind demnach zugezogen.

Außerdem ist es von Bedeutung, ob eine familiäre Verbundenheit mit der Region besteht. Eine Antwort darauf soll die Frage liefern: „Seit wie vielen Generationen lebt Ihre Familie bereits hier?“ Auf diese Frage antworteten 48,6% (395) der Befragten, dass sie in erster Generation hier, also an ihrem jetzigen Wohnort, leben. Knapp die Hälfte aller Befragten haben demnach dort, wo sie momentan leben, keine familiären Wurzeln. 19,6% (159) der Befragten leben in 2. Generationen in ihrem Ort. Knapp ein Drittel (257; 31,7%) der Befragten ist seit mehreren Generationen an einem Ort ansässig und damit familiär stark

verwurzelt (vgl. Abb. 2). Im Vergleich zu einer ähnlichen Studie, die 2008 an der deutschen Nordseeküste durchgeführt wurde, ist der Anteil an Zugezogenen in den Gemeinden an der Tide-Elbe deutlich höher (48,6% zu 33% an der Nordsee) und der Anteil an alt eingesessenen Familien deutlich geringer als an der Nordsee (31,7% zu 45% an der Nordsee) (vgl. RATTER, LANGE & SOBIECH 2009: 14).

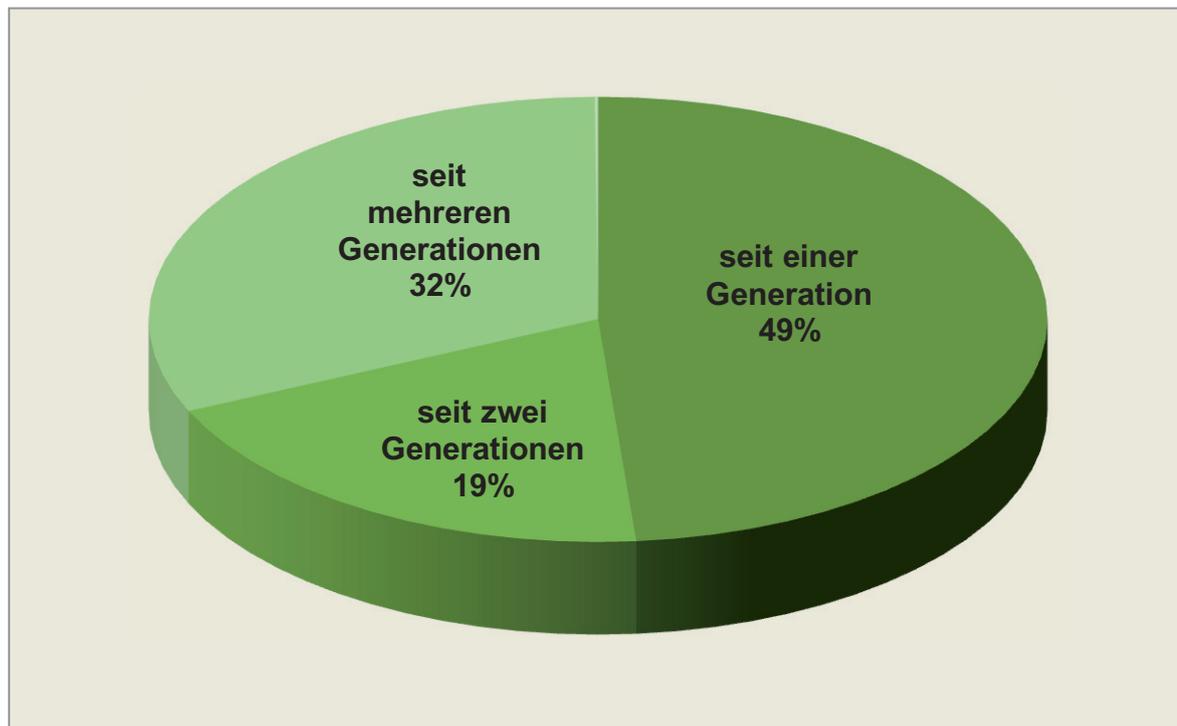


Abb. 2: Seit wie vielen Generationen lebt Ihre Familie schon hier? (n=812)

Betrachtet man den Untersuchungsraum Tide-Elbe detaillierter so fallen deutliche Unterschiede innerhalb der Region auf. Während unter den Befragten in Hamburg und Schleswig-Holstein jeweils 51% der Bewohner angaben, in erster Generation an ihrem jetzigen Wohnort zu leben, fällt dieser Anteil in Niedersachsen mit nur 44,6% deutlich geringer aus. Im niedersächsischen Teil der Tide-Elbe leben umgekehrt mit 36,2% der Befragten anteilig mehr „alt eingesessene“ Familien als in Hamburg (30%) oder Schleswig-Holstein (28%). Einen besonders hohen Anteil an lang ansässigen Familien gibt es unter den Befragten in ländlichen Gebieten wie Drochtersen (58,1%), Brokdorf (43,3%) und Freiburg/ Elbe (41,7%). Umgekehrt befinden sich unter den Befragten in Hamburg-Rissen (65,2%), Glückstadt (59,6%) und Wedel (56,9%) besonders viele Zugezogene, in erster Generation. Wobei diese teilweise aus anderen Orten der Untersuchungsregion hergezogen sind und somit trotzdem in der Region geboren wurden.

Neben familiären spielen auch soziale Kontakte zu den Mitmenschen eine wichtige Rolle für die Verbundenheit mit der Region. Ein Indikator für die soziale

Vernetztheit ist die Mitgliedschaft in Vereinen und Clubs. Wer sich lokal in Vereinen engagiert, trifft dort Gleichgesinnte, tauscht sich aus und ist somit möglicherweise informierter als Menschen, die sich nicht engagieren. Von den befragten Personen an der Elbe antworteten 51,7%, dass sie in einem oder mehreren Vereinen aktiv sind. 48,2% der Befragten gaben an, in keinem Verein Mitglied zu sein. Auch in diesem Punkt unterscheiden sich die Befragten an der Elbe von den Befragten der Nordseestudie, bei der ein deutlich größerer Anteil an Vereinsmitgliedern, nämlich 56% der Befragten, ermittelt werden konnte (vgl. RATTER, LANGE & SOBIECH 2009: 14).

Unterschiede lassen sich bei dieser Frage zwischen den verschiedenen Altersklassen ausmachen. Während bei der Altersklasse eins, den „bis 20jährigen“, 65% der Befragten Mitglied in mindestens einem Verein sind, sinkt der Anteil unter den jungen Berufstätigen (21-35 Jahren) auf knapp 46%. Bei den Altersklassen drei „36-50 Jahre“, vier „51-65 Jahre“ und fünf „über 65 Jahre“ steigt der Anteil wieder auf etwa 52% an.

Zusätzlich ist auch bei der Vereinsmitgliedschaft wieder ein deutlicher Unterschied zwischen Niedersachsen auf der einen Seite – mit 56% der Befragten, die Mitglied in einem Verein sind – und Hamburg und Schleswig-Holstein auf der anderen Seite zu erkennen, wo jeweils nur 49% der Befragten Mitglieder in einem Verein sind. Noch ausgeprägter ist der Unterschied zwischen ländlichen und städtisch geprägten Befragungsgebieten. Besonders geringe Anteile an Vereinsmitgliedschaften sind in städtischen Räumen wie Hamburg-Harburg (39,6%), Hamburg-Rissen (43,5%), Brunsbüttel (46,2%), Geesthacht (46,3%) oder Cuxhaven (46,8%) vorzufinden. Ein hoher Anteil an Vereinsmitgliedern findet sich unter den Befragten in ländlich geprägten Gebieten wie in Freiburg/Elbe (75%), Marschacht (72%), Hamburg-Finkenwerder (65,6%) oder Balje (61,8%).

Besonders beliebt sind Sportvereine. Von den 420 Personen, die angaben in einem oder mehreren Vereinen aktiv zu sein, sind 299 Personen (71,2%) in einem oder sogar mehreren Sportvereinen angemeldet. Das sind 36,8% aller an der Elbe befragten Personen (vgl. Abb. 3). An zweiter Stelle stehen soziale Vereine wie die Freiwillige Feuerwehr, das Deutsche Rote Kreuz oder das Technische Hilfswerk (THW). Insgesamt 14% aller Vereinsmitglieder engagieren sich sozial in der Region. Sie helfen in Krisen- und Notsituationen lokal, regional und darüber hinaus. An dritter Stelle stehen kulturelle Vereine wie z.B. Bürgervereine, Kunst- und Kulturvereine oder Plattdeutschgruppen. Insgesamt 40 Befragte (9,5% aller Vereinsmitglieder) gaben an, kulturell engagiert zu sein. Oft wird in diesen Vereinen vor allem regionales Kulturgut gepflegt und weitergegeben. Aktives Engagement und Kenntnisse über typische Bräuche verbinden mit der Region. Des Weiteren sind 23 Befragte (5,5% aller Vereinsmitglieder) Mitglied in Chören, Orchestern oder Spielmannszügen.

Naturverbände wie der Nabu, der BUND oder Greenpeace wurden von 19 Befragten genannt (4,5% aller Vereinsmitglieder). Auch die Mitgliedschaft in Berufsverbänden (4% aller Vereinsmitglieder) spielt bei den Befragten an der Elbe eine Rolle. Jeweils 3% aller Vereinsmitglieder sind in politischen Parteien (11 Personen) und in kirchlichen Vereinen (12 Personen) wie dem Kolpingverein, bei den Pfadfindern oder in der Kirchengemeinde aktiv.

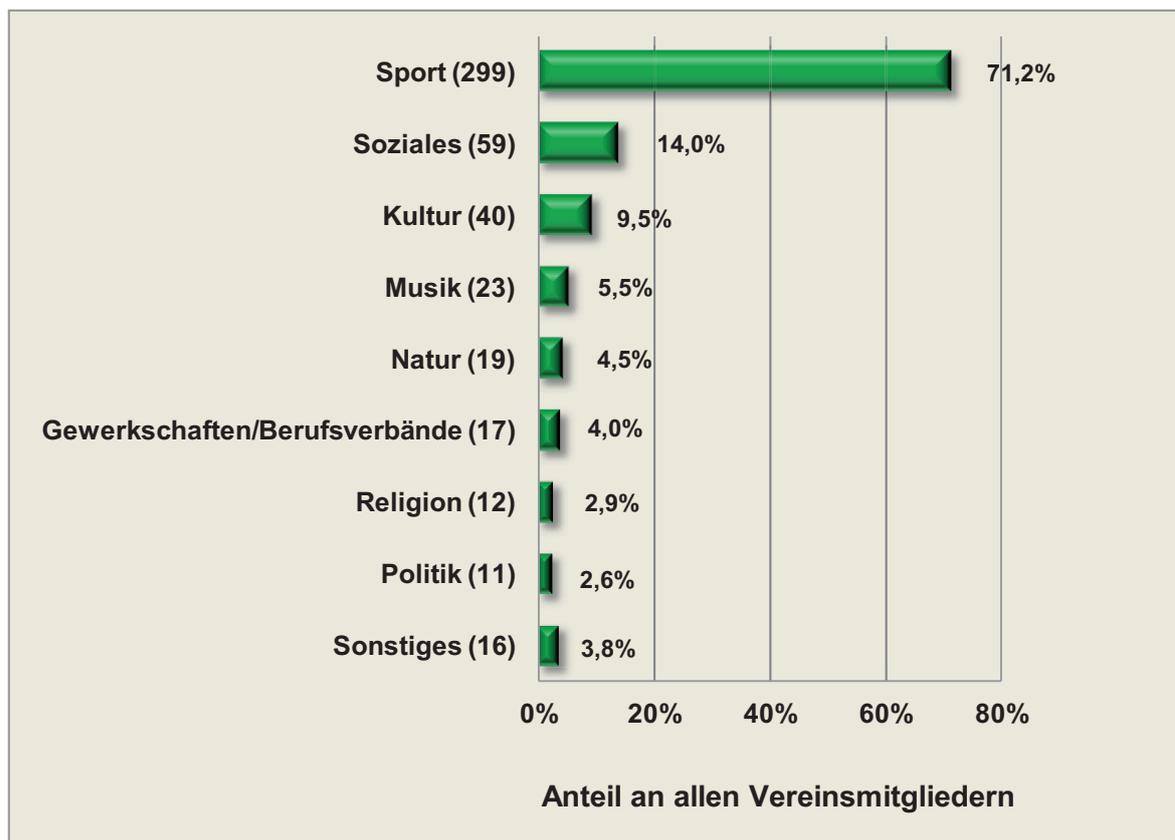


Abb. 3: In welchem Verein oder Club sind Sie Mitglied?
(Mfm; Anzahl an Antworten: 496; n = 420)

Zusammenfassend zeigt sich unter den Vereinen ein buntes Bild verschiedenster Einsatzbereiche, in denen man sich mit der Region und all ihren Facetten beschäftigen kann. Wer Mitglied in einem Verein ist, lernt dort andere Menschen und auch die eigene Region besser kennen, beteiligt sich am gesellschaftlichen Leben und kann je nach Interesse die Region politisch, kulturell, sozial oder ökologisch mitgestalten.

Auffällig an der Tide-Elbe ist ein im Vergleich zu anderen deutschen Regionen geringerer Anteil an Vereinsaktiven, wobei innerhalb der Region ein Land-Stadt-Gefälle zu erkennen ist. Die Tatsache, dass die Tide-Elbe-Region als Teil der Metropolregion Hamburg stärker städtisch geprägt ist, als andere Untersuchungsräume, mag dafür eine Erklärung geben. Auch die familiäre Verwurzelung scheint im städtischen Kontext geringer zu sein, deutlich mehr

Personen ziehen im Laufe ihres Lebens zu und leben ohne familiäre Verbindung in der Region. Wird dadurch auch das Heimatbewusstsein an der Elbe beeinflusst?

4.2 Heimatbewusstsein an der Tide-Elbe

Eine noch tiefer gehende, emotionale Verbundenheit mit der Region lässt sich über das Heimatbewusstsein der Bevölkerung untersuchen. Die Befragten wurden zunächst gefragt, was für sie Heimat sei. Dabei zeigen sich die vielschichtigen Facetten dieses Begriffs. 45,4% aller Befragten (369) gaben auf diese Frage zur Antwort, dass Heimat da ist, **WO ICH MICH WOHL ODER ZUGEHÖRIG FÜHLE** (vgl. Abb. 4). Diese Personen gaben an, dass Heimat für sie ein Gefühl ist, ein Gefühl, das jedoch in vielen Antworten mit einem nicht genannten Ort in Verbindung gebracht wird. Ein Ort, an dem man sich sicher und geborgen fühlt – ein Ort, an den man gerne zurückkehrt. Heimat als ein Ort, mit dem man sich identifizieren kann, wo man glücklich und zufrieden ist – ein Ort, den man gut kennt. Dieses Gefühl von Sicherheit und Wohlfühlen wird in zahlreichen Antworten auch mit Menschen in Verbindung gebracht. Heimat ist da, **WO MEINE FAMILIE ODER MEINE FREUNDE LEBEN**, wo ich die Menschen kenne und mag. Diesen sozialen Aspekt von Heimat nannten insgesamt 295 Befragte (36,3% aller Befragten).

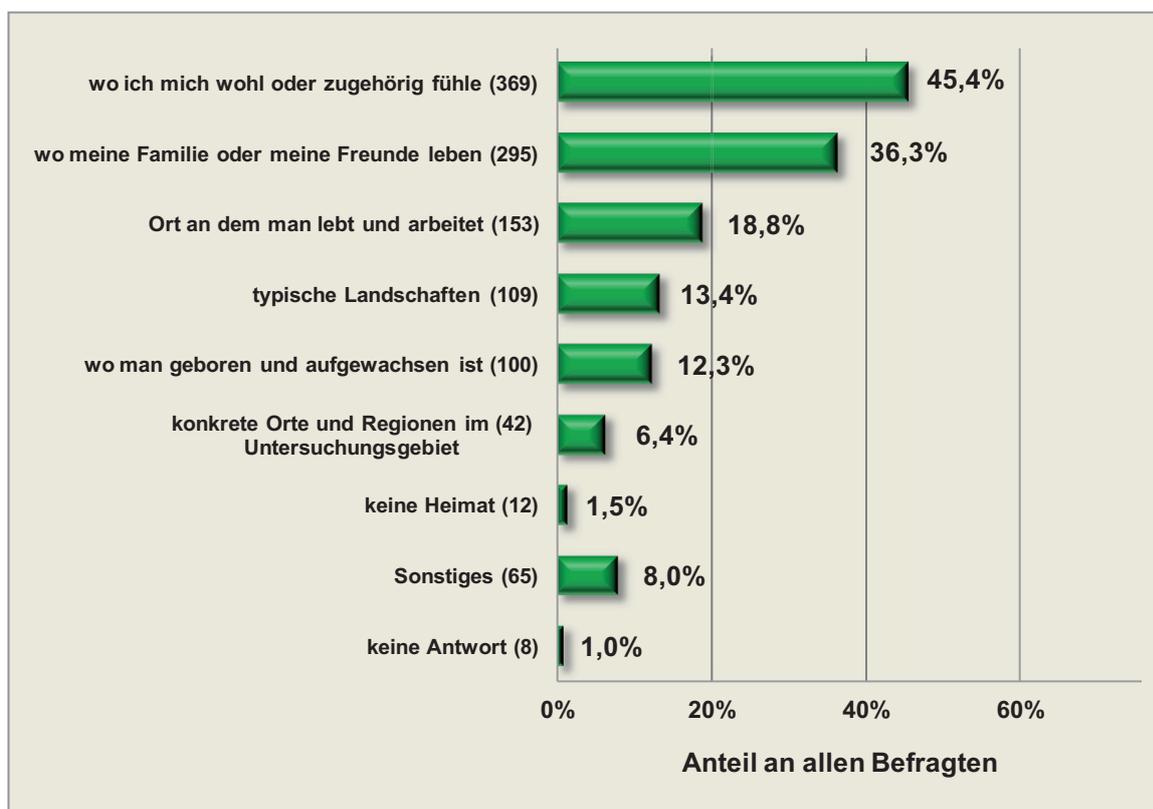


Abb. 4: Was ist für Sie Heimat? (Mfm; Anzahl an Antworten: 1.163; n = 812)

An dritter Stelle stehen weniger emotionale Antworten, die Heimat als ORT AN DEM MAN LEBT UND ARBEITET beschreiben (153 Antworten, 18,8% aller Befragten). Allerdings handelt es sich auch dabei um einen Ort, an dem man sich häufig aufhält und den man dadurch gut kennt. TYPISCHE LANDSCHAFTEN wurden von 13,4% der Befragten (109) auf die Frage nach ihrem Heimatverständnis genannt. 25 Personen nannten dabei explizit die Elbe. Weitere Antworten beziehen sich auf typische Landschaftselemente wie Wälder, Moore, Wiesen und Marschland. Ein eher in die Vergangenheit gerichtetes Heimatbewusstsein haben 12,3% der Befragten (100), die Heimat als den Ort ansehen, WO SIE GEBOREN UND AUFGEWACHSEN SIND. Dieser Ort kann, muss aber nicht zwangsläufig mit dem heutigen Wohnort übereinstimmen. KONKRETE ORTE UND REGIONEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET wurden von 52 Personen (6,4% der Befragten) auf die Frage „Was ist für Sie Heimat“ genannt. Regionen, die als Heimat empfunden werden, sind an der Tide-Elbe das Alte Land, Dithmarschen, Kehdingen und Krautsand. KEINE HEIMAT oder keine Vorstellung von Heimat haben 12 Befragte (1,5%). In der Kategorie SONSTIGES (65 Antworten, 8% der Befragten) sind Antworten zusammengefasst in denen Regionen außerhalb des Untersuchungsgebiets genannt wurden, größere Gebiete wie „Deutschland“ oder „der Norden“ sowie einzelne Antworten wie beispielsweise Sprache, Dialekt oder Schwarzbrot als Heimatverständnis.

Eine Betrachtung der verschiedenen Altersklassen zeigt, dass über alle Generationen hinweg ein ähnliches Heimatverständnis vorliegt. Kleine Unterschiede bestehen bei der Nennung KONKRETER ORTE UND REGIONEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET, die mit dem Alter zunehmen. Besonders verbunden mit FAMILIE UND FREUNDEN sind die 21 bis 35jährigen und TYPISCHE LANDSCHAFTEN werden vergleichsweise häufig von den 51-65jährigen genannt. Bei den Jüngsten (bis 20 Jahren) spielt vor allem die Kategorie wo ICH MICH WOHL UND ZUGEHÖRIG FÜHLE eine wichtige Rolle.

Regionale Unterschiede innerhalb des Untersuchungsgebiets sind bei der Beantwortung dieser Frage minimal. Interessanter sind die deutlichen Unterschiede zu den bislang durchgeführten Heimatstudien. Demnach ist für die Menschen an der Elbe im Vergleich zu den Befragten an der deutschen Nordseeküste sowie im Mittelrhein-, Mosel- und Nahetal Heimat viel stärker mit Personen verbunden (25% aller Antworten an der Elbe versus 18% bzw. 15% in allen anderen Regionen). Im Vergleich zu den Bewohnern der Nordseeküste hat Heimat an der Elbe mehr mit dem Alltag zu tun. Die Kategorie WO ICH LEBE UND ARBEITE kam bei der Tide-Elbe Befragung auf 13% aller Antworten, an der Nordsee nur auf einen Anteil von 6%. Auf der anderen Seite werden an der Elbe deutlich seltener konkrete Landschaftselemente genannt als an der Nordsee. Während Antworten zu Landschaft und Küste an der Nordsee einen Anteil von 19% an allen Antworten ausmachten, gehen nur 9% aller Antworten an der Elbe

in diese Richtung. Trotzdem wird diese Kategorie an der Elbe noch deutlich häufiger genannt, als an Nahe, Mosel und Rhein, wo nur 2-4% der Antworten Landschaftselemente ansprachen. Ob dieses unterschiedliche Heimatverständnis insbesondere im Vergleich zur Nordseebevölkerung Auswirkungen auf das Verhalten und das Engagement der Bevölkerung für die Region hat, soll an späterer Stelle diskutiert werden (zu Nordsee, Nahe, Mosel und Mittelrhein vgl. RATTER 2005; RATTER & TREILING 2008; FRANKE, RATTER & TREILING 2009; RATTER, LANGE & SOBIECH 2009).

Wo ist Ihre Heimat?

Mit der gezielten weiterführenden Frage „Wo ist Ihre Heimat“ sollte herausgefunden werden, ob die Menschen ihre Heimat lokalisieren können und wenn ja, in welchen Raumdimensionen sie denken. Wird eher ein kleiner Ort, eine ganze Region oder gar Deutschland oder Europa als Heimat bezeichnet? Von den 812 Befragten wollten oder konnten acht Personen keine Antwort auf diese Frage geben. Trotzdem ergab die Auswertung eine Gesamtzahl von 886 Antworten. Das bedeutet, dass Menschen auch mehrere Heimaten haben können und uns diese auch genannt haben. Oftmals beinhalteten diese Antworten sowohl den Geburtsort/ die Geburtsregion als auch den jetzigen Wohnort. Neun Befragte begannen ihre Antwort mit „jetzt in...“, weitere acht Befragte leiteten ihre Antwort ein mit „zur Zeit in...“. Beide Formulierungen weisen darauf hin, dass diese Personen früher einmal ihre Heimat wo anders sahen.



Foto 6: Haus hinterm Deich bei Altengamme

Als häufigste Antwort auf diese Frage wurden KONKRETE ORTE IM UNTERSUCHUNGSGEBIET genannt (478 Antworten), dies entspricht 58,9% aller Befragten (vgl. Abb. 5). Mit großem Abstand entfallen die zweit meisten Antworten mit 122 Nennungen (15% aller Befragten) auf ORTE UND REGIONEN AUßERHALB DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS. Teils wurden hier andere Regionen in Deutschland, wie Nordrhein-Westfalen oder Süddeutschland, genannt. Andere Befragte sehen ihre Heimat in Ostpreußen oder Schlesien, wo sie geboren wurden. REGIONEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET wurden von 75 Befragten (9,2%) genannt, darunter fallen Antworten wie das Alte Land, die schöne Wingst,

Elbmarsch, Vier- und Marschlande oder Kehdingen. 54 Befragte (6,7% aller Befragten) haben zwar eine räumlich lokalisierbare Heimat, die aber großräumiger definiert ist. Diese Gruppe fühlt sich als Norddeutsche, Deutsche, Europäer oder gar als Erdenbürger. In NIEDERSACHSEN oder SCHLESWIG-HOLSTEIN sehen 29 Befragte (3,6% aller Befragten) ihre Heimat. Wobei Niedersachsen mit nur fünf Nennungen seltener als Heimat genannt wird als Schleswig-Holstein mit 24 Nennungen. Die ELBE wird auf die Frage „Wo ist Ihre Heimat“ insgesamt von 28 Befragten (3,4%) genannt. Interessant bei dieser Antwort ist die Verteilung der 28 Nennungen auf die drei Bundesländer: Während in Hamburg nur zwei Befragte (1,1% aller in Hamburg Befragten) die Elbe genannt haben und in Schleswig-Holstein sechs Personen (1,9%), waren es in Niedersachsen mit 20 Antworten (6,4%) deutlich mehr. Die Elbe scheint also in Niedersachsen ein stärker die Heimat prägendes Element zu sein, als am gegenüberliegenden Ufer in Schleswig-Holstein. 14 Befragte konnten die Frage, wo ihre Heimat sei, nicht eindeutig beantworten. Ausweichende Antworten wie „habe ich nicht“, „ist noch offen“ oder „kein bestimmter Ort“ wurden stattdessen gegeben. In der Kategorie SONSTIGES (79 Nennungen) wurden alle Antworten zusammengefasst, die sich auf soziale oder emotionale Aspekte beziehen, Antworten also, die keinen konkreten Beitrag auf die Frage „Wo ist Ihre Heimat“ bieten.

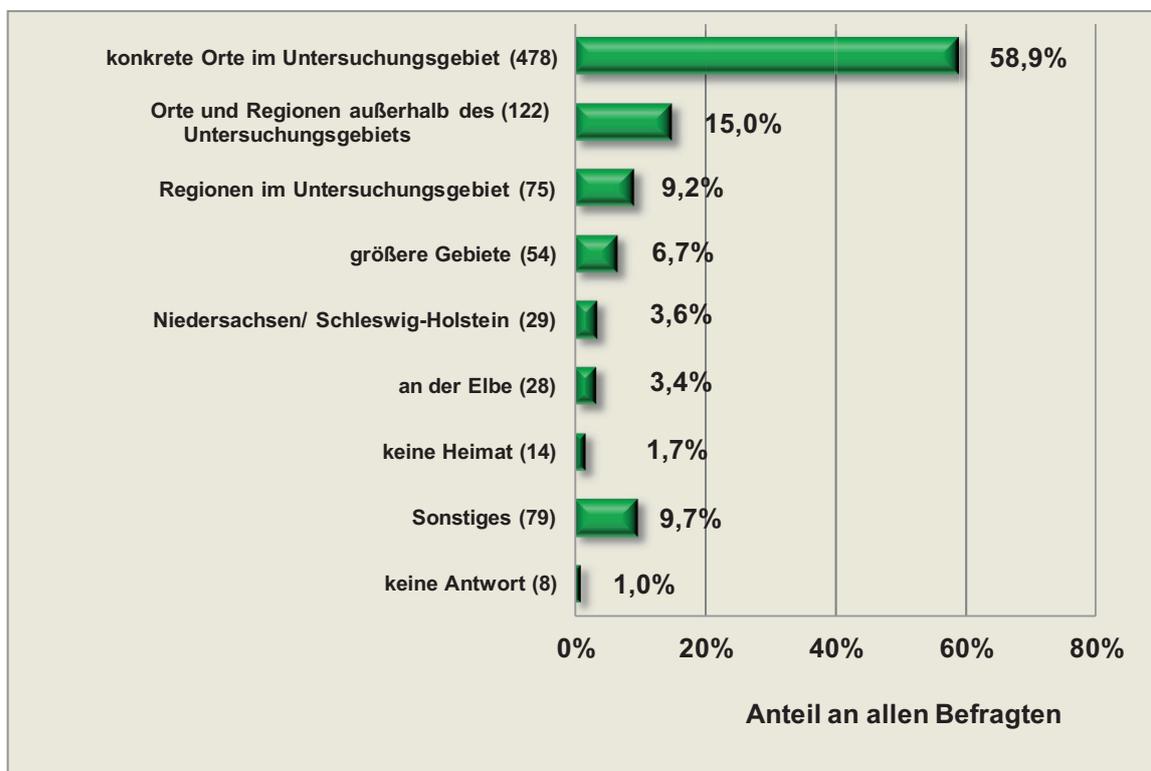


Abb. 5: Wo ist Ihre Heimat? (Mfm; Anzahl an Antworten: 887; n = 812)

Nach Altersklassen differenziert ergeben sich leichte Unterschiede zwischen den Generationen. Die „bis 20jährigen“ benennen eher KONKRETE ORTE IM

UNTERSUCHUNGSGEBIET als ihre Heimat und haben häufiger als andere Altersklassen noch keine klare Vorstellung von ihrer Heimat. Auffallend in der zweiten Altersklasse (21-35jährige) ist der relativ hohe Anteil von Nennungen, die AUßERHALB DER UNTERSUCHUNGSREGION liegen. Menschen dieser Altersgruppe scheinen also vergleichsweise mobil zu sein und zudem noch stark mit ihrer Herkunftsregion verbunden zu sein. Größere Regionen wie Bundesländer oder auch die ELBE werden eher von den älteren Befragten genannt.

Im Vergleich zu den Ergebnissen der anderen Befragungen an Nordsee, Nahe, Mosel und Rhein gibt es einige Auffälligkeiten: Vergleichsweise gering ist der Anteil derer, die die ELBE als Heimat bezeichnen. Während an der Tide-Elbe nur 3% der Antworten auf die Frage „an der Elbe“ lauteten, machte die entsprechende Antwort „an der Nordsee“ bei der Nordseebefragung 5%, die Antwort „Nahetal“ an der Nahe 9% und die Antwort „Mittelrheintal“ am Rhein 18% aus. Der höchste Wert wurde an der Mosel mit 23% aller Antworten erreicht (vgl. RATTER 2005; RATTER & TREILING 2008; FRANKE, RATTER & TREILING 2009; RATTER, LANGE & SOBIECH 2009). Es lässt sich also auch hier wieder feststellen, dass die Verbundenheit der Bewohner an der Tide-Elbe mit ihrem Fluss geringer ist, als der Bezug der Befragten an anderen deutschen Flüssen und an der Nordsee mit ihren Gewässern. Im Vergleich zur Nordseestudie fällt zudem auf, dass an der Tide-Elbe deutlich seltener Regionen im Untersuchungsgebiet genannt werden. An der Nordsee machte diese Kategorie 20% aller Antworten aus, während es an der Elbe nur 8,4% aller Antworten sind.

Zusammenfassend weist das Heimatverständnis der Bewohner an der Tide-Elbe zwar große Gemeinsamkeiten mit dem Verständnis von Heimat der Bewohner der deutschen Nordseeküste und der verschiedenen Flusstäler auf, aber dennoch lassen sich einige regionale Besonderheiten feststellen. Der Begriff Heimat wird an der Elbe stärker sozial, also in Verbindung mit Personen gesehen. Zudem hat Heimat mehr mit dem Alltag, dem Leben und Arbeiten zu tun, als mit Landschaftselementen. Dieses Ergebnis aus der Frage „Was ist für Sie Heimat?“ spiegelt sich auch in den Antworten auf die Frage „Wo ist Ihre Heimat?“ wider. Die Elbe wird deutlich seltener als Heimat genannt, als bei den anderen Flusstälern in den vorangegangenen Befragungen. Auch spezielle Regionen innerhalb des Untersuchungsraums werden seltener genannt als bei anderen Befragungen.

4.3 Von der Nordsee bis zum Wehr: Leben an der Tide-Elbe

Über die Frage „Wie können Sie die Region, in der Sie leben, einem Freund oder Besucher beschreiben?“ sollten die Befragten animiert werden, spontan das aufzuzählen, was ihnen an ihrer Umwelt wichtig und erwähnenswert erscheint. Die vielseitigen Antworten wurden im Nachhinein in Kategorien zusammengefasst. 37,1% aller Befragten (301) nannten in ihren Antworten TYPISCHE KULTUR- ODER NATURLANDSCHAFTEN (vgl. Abb. 6). Typische Landschaftselemente an der Tide-Elbe sind u.a. Auen, Deiche, Dünen, Halbinseln, Geesthänge, Moore, Marschen, Watten und Strände. Zahlreiche Antworten in dieser Kategorie betonen die Schönheit der Landschaft entlang der Elbe. „Landschaftlich wunderschön“ oder „eine Landschaft, die das Herz berührt“ sind zwei solcher Beispiele. Einzelne Stimmen kritisieren das Fehlen von Wäldern und die Kargheit der Marschlandschaft, in der es nichts gibt „außer Matsch“.

Die Kategorie, auf die die zweitmeisten Antworten entfallen (240 Antworten, 29,6% aller Befragten) dreht sich rund um das WASSER. Die Elbe, ihre Nebenflüsse und das Meer prägen das Landschaftsbild, das die Bewohner der Tide-Elbe von ihrer Umwelt haben. Während die Gewässer vorwiegend als



Foto 7: Moor, Marsch und Wasser

attraktive Landschaften gewertet werden, gehen aber auch Gefahren, wie Sturmfluten, von ihnen aus, die ebenfalls erwähnt werden. Die Elbe wird insgesamt 124 Mal genannt.

216 Befragte (26,6% aller Befragten) halten ihre Region für LEBENSWERT. In den Antworten dieser Kategorie zeigt sich, dass die Tide-Elbe-Region von den Bewohnern als abwechslungsreich, (familien-) freundlich, lebendig, vielfältig oder einfach wunderbar angesehen wird. 25,5% der Befragten (207) bringen in ihren Antworten zum Ausdruck, dass sie in einer LÄNDLICH BZW. DÖRFLICH geprägten Region leben, dies aber besonders schätzen. Ihre Region beschreiben die Befragten mit Attributen wie beschaulich, „entschleunigt“, entspannt, heimelig, kuschelig, überschaubar, manchmal sogar verträumt und nicht so anonym, wie in den Städten. Trotzdem wird die NÄHE ZUR GROßSTADT HAMBURG als besonderes Merkmal der Region herausgestellt und von 131 Personen (16,1% aller

Befragten) in ihren Antworten erwähnt. Die Möglichkeit im Ruhigen und Grünen, preiswert wohnen zu können und trotzdem die kulturelle Vielfalt der Metropole in erreichbarer Nähe zu haben, wird von vielen Befragten als Vorteil des Wohnortes genannt. 13,1% der Befragten (106) beziehen sich bei ihrer Beschreibung der Region auf DIE WEITE UND DAS FLACHE LAND. Die gute Fernsicht vom Deich aus, die es laut Aussage eines Befragten möglich macht, „bereits an Ostern zu sehen, wer Weihnachten zu Besuch kommt“ ist für viele Befragte ein Charakteristikum der Region.

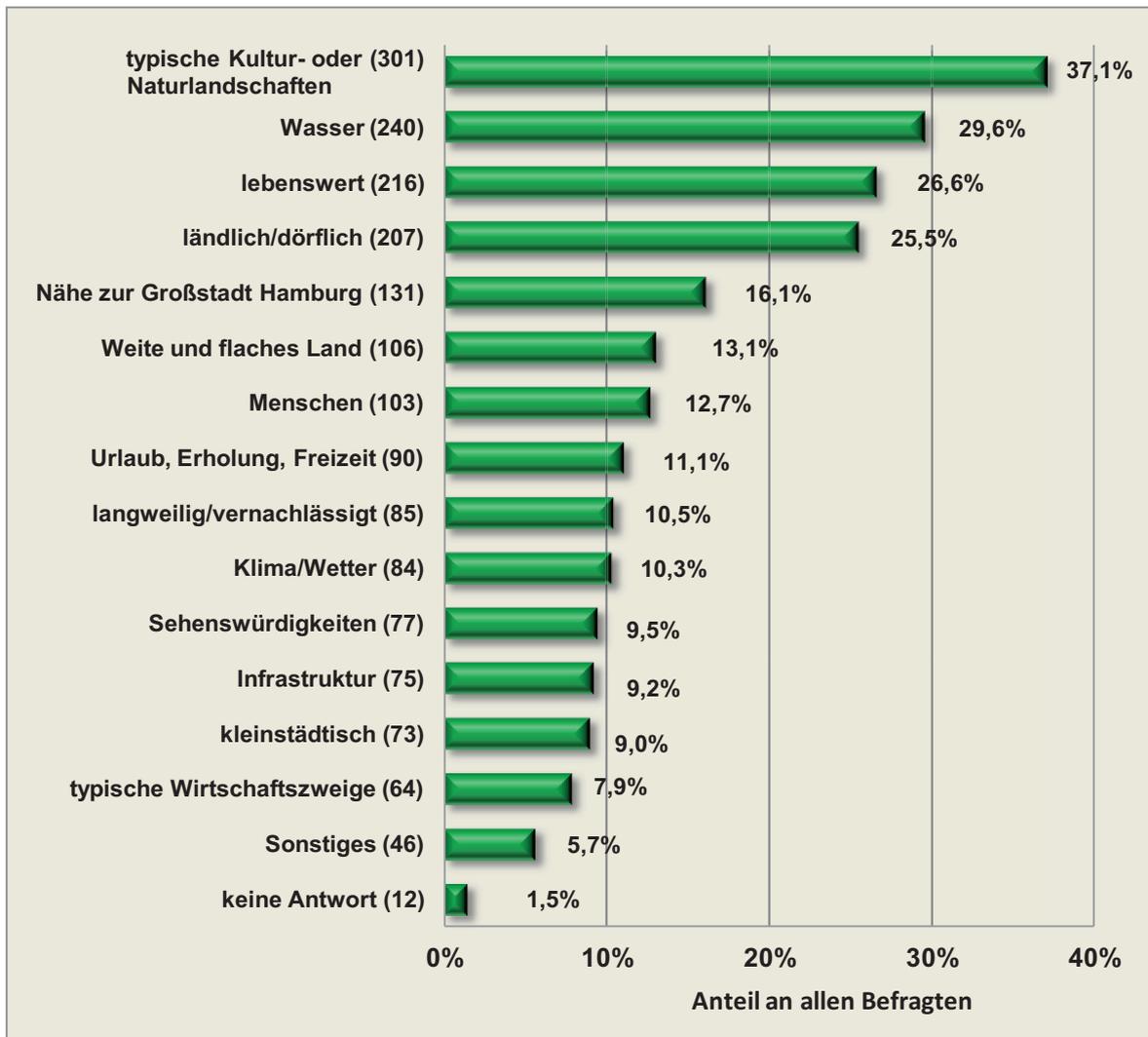


Abb. 6: Wie können Sie die Region, in der Sie leben, einem Freund oder Besucher beschreiben? (Mfm; Anzahl an Antworten 1.910; n = 812)

Wie schon beim Heimatbewusstsein, so zeigt sich auch bei dieser Frage wieder, dass die MENSCHEN an der Elbe eine wichtige Rolle spielen. 12,7% (103 Befragte) erwähnen bei ihrer Beschreibung der Region ihre Mitmenschen. Die überwiegende Anzahl an Antworten beschreibt diese als aufgeschlossen, ausgeglichen, hilfsbereit, herzlich und vertrauenswürdig. Aber auch negative Erfahrungen mit introvertierten, eigenartigen, reservierten und wortkargen

Menschen, die das Einleben von Zugezogenen erschweren, wurden uns gegenüber genannt. Manche mussten aber auch feststellen, dass sich dieses negative Bild mit der Zeit legt und die Nachbarn nach und nach auftauen und doch gar nicht so eigen und verschlossen sind, wie ursprünglich angenommen.

URLAUB, ERHOLUNG UND FREIZEIT haben ebenfalls einen hohen Stellenwert an der Tide-Elbe. In diese Kategorie fallen 90 Antworten. 11,1% aller Befragten sehen darin also ein besonderes Merkmal der Region. Die Aktivitäten, die Einheimischen und Gästen zur Erholung an der Elbe geboten werden, reichen von wandern, über Rad fahren, schwimmen gehen, Eis essen bis hin zu offiziellen Kureinrichtungen.

Ein überwiegend negatives Bild der Tide-Elbe Region kommt in 85 Antworten zum Ausdruck (10,5% der Befragten), die in der Kategorie LANGWEILIG/VERNACHLÄSSIGT zusammengefasst wurden. Zum einen werden Teile der Region als wirtschaftlich vernachlässigt und strukturschwach bezeichnet. Arbeitsplätze fehlen, Geschäfte schließen und das Angebot reduziert sich qualitativ und quantitativ. Zudem werden Teile der Tide-Elbe Region als kulturell langweilig beschrieben. „Ab 18 Uhr werden alle Kantsteine hochgestellt“ und insbesondere für Jugendliche sei das Angebot nicht attraktiv. In verschiedenen Antworten wird auch die stiefmütterliche Behandlung des Umlandes durch Hamburg angesprochen. Städtebaulich vernachlässigt, schmutzig und ohne Ausstrahlung bezeichnen manche ihren Wohnort.

Das KLIMA bzw. das WETTER wird von 84 Befragten (10,3% aller Befragten) zur Beschreibung der Region herangezogen. Ein eher raues, nordisch-kühles und feuchtes Klima herrscht aus Sicht der Befragten an der Elbe vor. Die gute Seeluft sowie wunderschöne Sonnenuntergänge und Regenbogen entschädigen jedoch für kühl-nasse „Schietwetter-Tage“. SEHENSWÜRDIGKEITEN werden von 9,5% der Befragten (77 Personen) genannt. Darunter fallen sehenswerte Altstädte, Kirchen, Schlösser und Windmühlen in der Region ebenso wie lokale Besonderheiten, wie die Schiffsbegrüßungsanlage Willkomm Höft in Wedel, die Matjeswochen in Glückstadt oder das Rosarium in Uetersen. Die INFRASTRUKTUR wird von 9,2% der Befragten (75 Befragte) teils positiv, teils negativ zur Beschreibung der Region herangezogen. Während in manchen Gegenden der Tide-Elbe Region ausreichend Ärzte, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie vorhanden zu sein scheinen, wird in anderen Teilen die fehlende Versorgung und die schlechte Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln beklagt. Nicht gerade als dörflich, aber als KLEINSTÄDTISCH bezeichnen 9% der Befragten (73) ihre Region. Die Kleinstädte an der Elbe werden größtenteils als gemütlich und idyllisch bezeichnet und zeichnen sich durch ein besonderes Kleinstadt Flair aus. TYPISCHE WIRTSCHAFTSZWEIGE werden von 64 Befragten (7,9%) genannt. Schifffahrt, Landwirtschaft und Industrie (Airbus und Atomkraftwerke) sind die am häufigsten genannten Antworten innerhalb dieser

Kategorie. In der Kategorie SONSTIGES (46 Nennungen) wurden verschiedene Antworten zusammengefasst, die nicht in die gebildeten Kategorien passten. Zwölf Befragte wollten oder konnten auf diese Frage keine Antwort geben.

Obwohl alle Befragten an der Elbe leben, wird diese von den Befragten in Schleswig-Holstein deutlich häufiger zur Beschreibung der Region herangezogen als in den anderen Bundesländern. Für 10,9% aller Befragten in Niedersachsen, für 11,6% aller in Hamburg befragten und für 21,7% aller Befragten in Schleswig-Holstein ist die Elbe in der Wahrnehmung der Umwelt von Bedeutung.

Weitere Unterschiede zwischen den Bundesländern sind in der Kategorie URLAUB, ERHOLUNG UND FREIZEIT zu erkennen. Antworten, die in diese Kategorie fallen werden von den Niedersachsen deutlich häufiger genannt als von den anderen (16,4% aller Befragten in Niedersachsen versus 9,6% in Schleswig-Holstein und 4,4% in Hamburg). TYPISCHE WIRTSCHAFTSZWEIGE werden eher von den Hamburgern zur Beschreibung ihrer Region herangezogen (10% aller Hamburger versus 7,5% in Niedersachsen und 7,1% in Schleswig-Holstein). Der unter den Befragten in Schleswig-Holstein hervorgehobene Bezug zu Hamburg ist in Niedersachsen deutlich schwächer. 18,3% aller Schleswig-Holsteiner und nur 8,8% der Niedersachsen erwähnen die NÄHE ZU HAMBURG als prägend für die Region (vgl. Abb. 7).

Aufgrund der Größe der Untersuchungsregion sollte der Blick auch auf lokale Besonderheiten gerichtet werden. Als besonders LÄNDLICH/DÖRFLICH beschreiben wenig überraschend die Befragten in Marschacht (20,6% aller Befragten aus Marschacht) und Brokdorf (16,1%) ihre Region. Überraschender jedoch ist der Anteil von 16% aller in Hamburg-Bergedorf lebenden, die ihre Region ebenfalls als ländlich bezeichnen. Möglicherweise ist diese Beschreibung als Abgrenzung zum Rest Hamburgs zu verstehen. URLAUB, ERHOLUNG UND FREIZEIT spielen vor allem unter den Antworten in Marschacht (11,1%), Cuxhaven (12%) und Glückstadt (6,4%) eine wichtige Rolle. Als besonders LANGWEILIG und vernachlässigt fühlen sich die Befragten in Friedrichskoog (11,9%) und Brunsbüttel (9,3%) sowie in Freiburg/Elbe (19,6%). Als besonders LEBENSWERT gelten unter den Befragten Hamburg-Harburg (16,7%), Jork (15,6%), Wedel (14,2%), Stade (13,2%) und Hamburg-Bergedorf (12,8%). Das WASSER und damit auch die Elbe werden hauptsächlich in Brunsbüttel (20,6%), Wedel (18,4%), Hamburg-Rissen (18,8%) und Drochtersen (16%) erwähnt

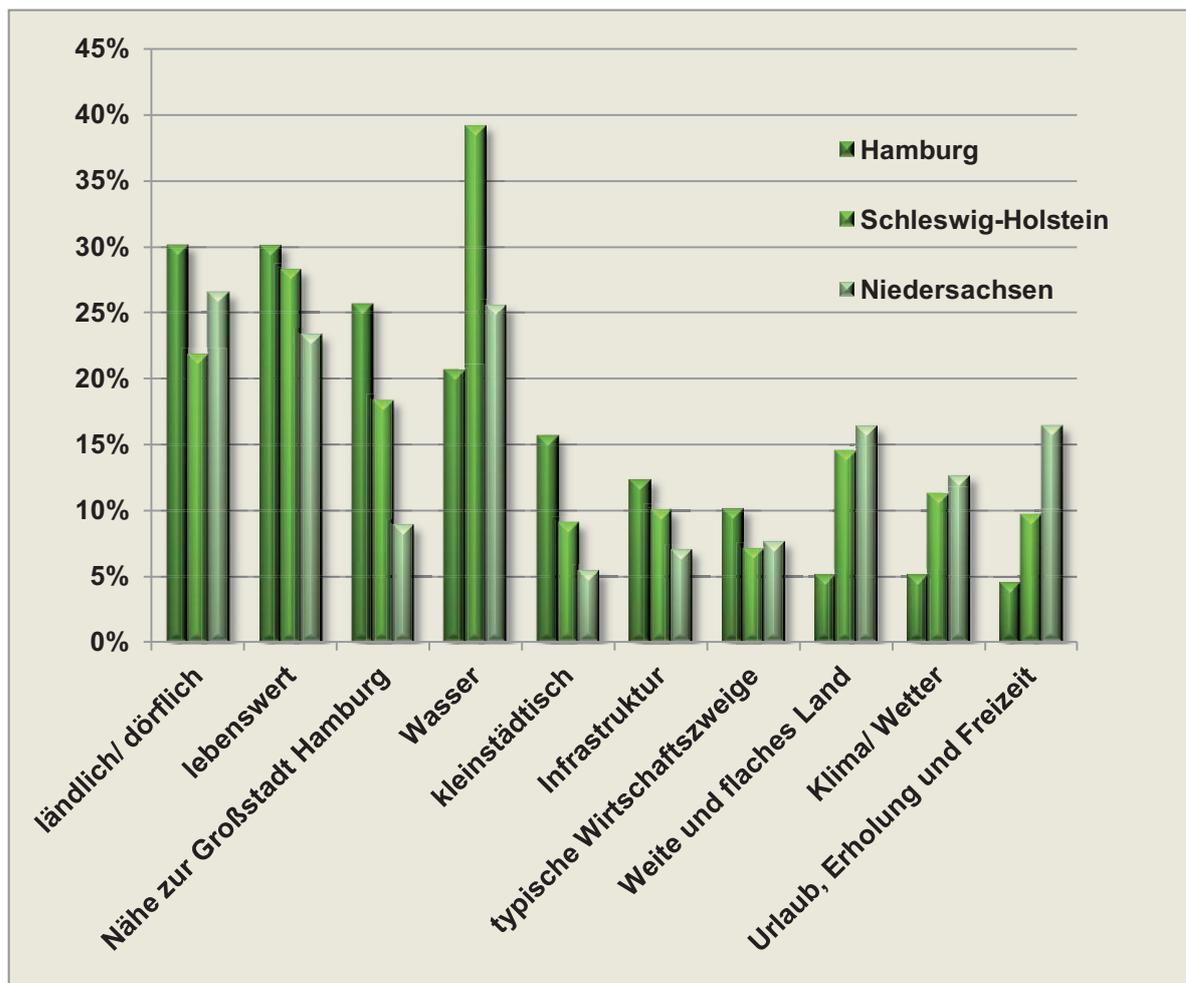


Abb. 7: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage „Wie können Sie die Region in der Sie leben einem Freund oder Besucher beschreiben?“ nach Bundesländern (Mfm; ausgewählte Kategorien; n = 810)

Zusammenfassend ergibt sich ein sehr vielseitiges Bild der Untersuchungsregion. Verschiedene Landschaftstypen und das Wasser sind die prägendsten Elemente, die von den meisten Befragten genannt wurden, um die Region zu beschreiben. Insgesamt scheint die Region als lebenswert angesehen zu werden. Positive Attribute beziehen sich sowohl auf die Landschaft, als auch auf die Menschen, die in der Region leben und die Infrastruktur. Einige Unzufriedene empfinden das Leben in den eher ländlich geprägten Gegenden der Region als langweilig und halten die wirtschaftliche Situation in Teilen der Region für schwierig. Attraktiv ist die Region nicht nur in Hinblick auf Erholung und Freizeit oder die Sehenswürdigkeiten, die in der Region zahlreich vorhanden sind, sondern auch durch die Nähe zur Großstadt Hamburg. Die Region an der Tide-Elbe ist eher ländlich, kleinstädtisch geprägt, allerdings sind weite Teile aus Sicht der Bevölkerung gut an die Metropole angebunden. 15% aller Befragten nannten bei der Beschreibung ihrer Umwelt spontan die Elbe. Wie aber sieht das Bild der Elbe bei den Bewohnern der Tide-Elbe aus und wie wird die Elbe von den Menschen genutzt?

Welche drei Begriffe fallen Ihnen spontan zur Elbe ein?

Auch wenn nicht allen Befragten die gewünschten drei Begriffe einfielen, wurden auf diese Frage insgesamt 2.336 Antworten gegeben. Diese wurden in 16 Kategorien zusammengefasst (vgl. Abb. 8). Am häufigsten wurden Begriffe genannt, die in die Kategorie SCHIFFFAHRT & HAFEN fallen (450 Nennungen; 19,3% aller Antworten). In erster Linie wird die Elbe von den Anrainern als Schifffahrtsweg wahrgenommen. Jährlich fahren tausende Containerschiffe, Massengutfrachter und ab und zu auch Kreuzfahrtschiffe an den Gemeinden der Tide-Elbe vorbei in Richtung Hamburger Hafen. Kein Wunder also, dass die Elbe vorzugsweise als „Transportmedium“, wie es ein Befragter zum Ausdruck brachte, gesehen wird. An zweiter Stelle steht bereits die Kategorie FREIZEITBESCHÄFTIGUNG mit 407 Antworten (17,4% aller Antworten). Segeln, schwimmen, spazieren gehen, Rad fahren oder Partys am Strand veranstalten – Möglichkeiten die Freizeit an der Elbe zu verbringen, gibt es viele. Für jedes Alter und jeden Geschmack ist etwas dabei. Die Kategorie FLUSS mit 272 Nennungen (11,6%) fasst Antworten zusammen, bei denen die Befragten ihr Wissen über die Elbe als Fluss zum Ausdruck bringen. „Ein Fluss aus dem Riesengebirge“, „Urstromtal“, „mündet in Cuxhaven in die Nordsee“ oder einfach nur „ein großer Fluss“. So lauten einige Antworten dieser Kategorie..

Mit deutlichem Abstand hinsichtlich der Anzahl an Nennungen folgen die weiteren Kategorien. 130 Antworten (5,6%) entfallen auf die Kategorie EMOTIONALES & PERSÖNLICHES. Darin sind Ausdrücke des Wohlfühlens wie „für die Seele“, „Ruhe“ oder „romantisch“ zusammengefasst. Ergänzt werden diese um persönliche Ereignisse, die in Zusammenhang mit der Elbe stehen. Ein Befragter verbindet die Elbe mit seiner Frau, die an der Elbe geboren und gestorben ist, eine Befragte hat an der Elbe einen Heiratsantrag bekommen und eine andere trägt die Elbe in ihrem Nachnamen.

In der Kategorie GEFAHR & GEFAHRENSCHUTZ (129 Nennungen; 5,5%) wird zum Ausdruck gebracht, dass die Elbe auch mit Hochwasser und Sturmfluten verbunden wird. Die Deiche, werden von den Bewohnern der Tide-Elbe als Schutz vor eben diesen Gefahren wahrgenommen. Mit der ELBVERTIEFUNG wird in 106 Antworten (4,5%) ein aktuelles Thema angesprochen. Die zum Ausdruck gebrachten Ansichten darüber, ob die Elbvertiefung nun wichtig ist und kommen soll, oder schädlich ist und verhindert werden muss, gehen weit auseinander. 100 Nennungen (4,3%) beziehen sich auf LANDSCHAFTEN entlang der Elbe. Dabei steht also nicht der Fluss an sich im Mittelpunkt, sondern es wird die Natur entlang des Ufers mit dem Fluss in Verbindung gebracht. Auch KONKRETE ORTE entlang der Elbe werden in diesem Kontext genannt (94 Nennungen; 4%). Dabei werden hauptsächlich Städte innerhalb des Untersuchungsgebiets aufgezählt. Aber auch Magdeburg und Dresden werden mit der Elbe in Verbindung gebracht.

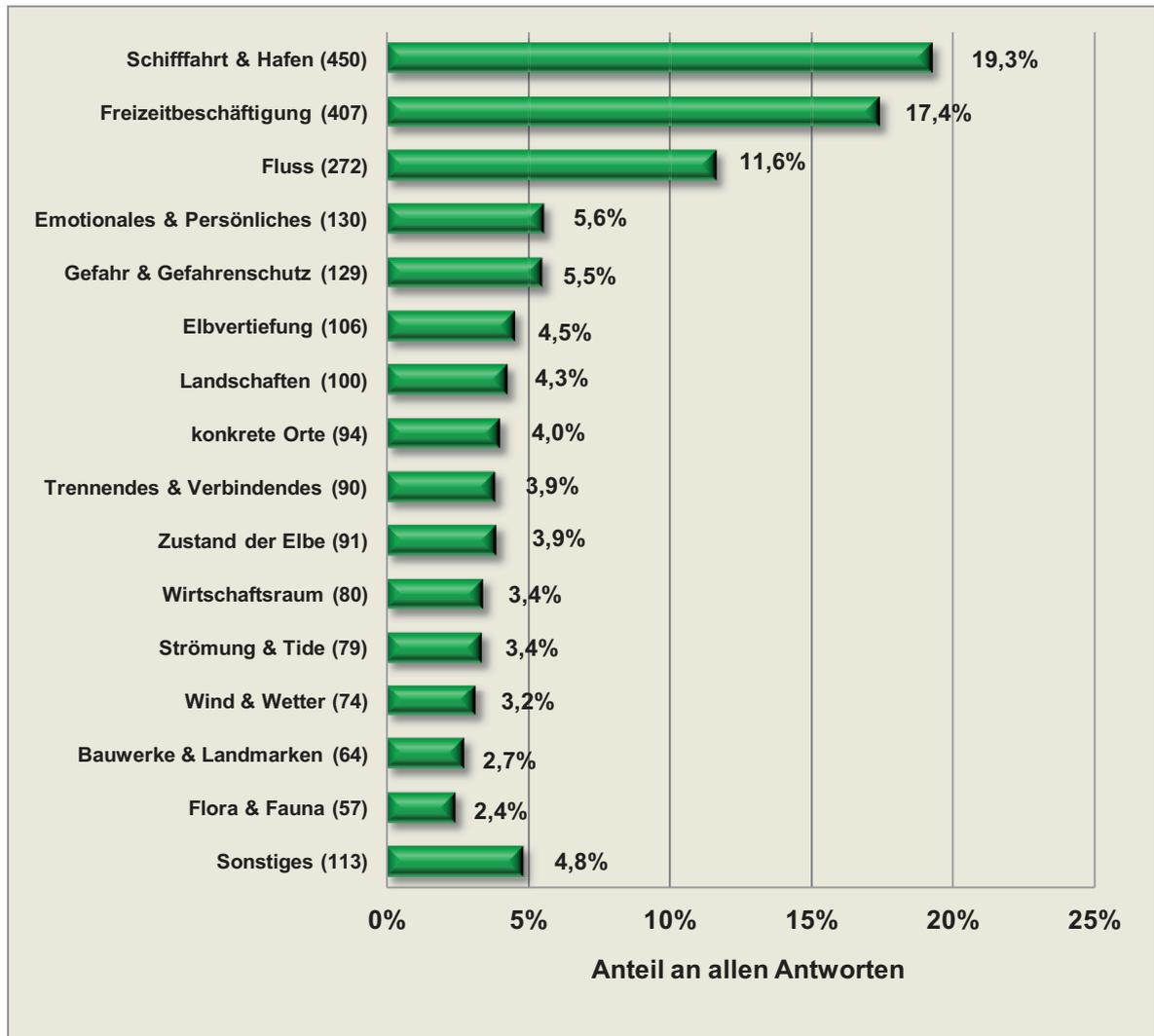


Abb. 8: Welche drei Begriffe fallen Ihnen spontan zur Elbe ein?
(Mfm; Anzahl an Antworten 2.336; n = 812)

Insgesamt 91 Antworten (3,9%) beziehen sich auf den ZUSTAND DER ELBE. 75% dieser Antworten bezeichnen den Zustand als negativ. Die Elbe sei schmutzig, die Fische sterben und das Problem der Verschlickung bedrohe die Häfen der Elbe. Die anderen 23 Antworten dieser Kategorie beziehen sich darauf, dass sich der Zustand der Elbe wesentlich verbessert hat. Die Elbe sei inzwischen wieder soweit intakt und man könne sogar darin baden.

Eine weitere Kategorie fasst unter dem Titel TRENNENDES & VERBINDENDES (90 Nennungen; 3,9%) unterschiedliche Sichtweisen auf die Elbe zusammen. Aus den Antworten der Befragten lässt sich schließen, dass die Elbe als Grenzfluss zunächst eine trennende Funktion hat. Häufig wird sie schlicht als „Verkehrshindernis“ gesehen. Die Elbe teilt Hamburg in zwei Teile und trennt im Untersuchungsgebiet Niedersachsen von Schleswig-Holstein. Auf den letzten 55km bis zur Mündung kann diese Grenze nicht ohne Weiteres per Fähre oder Brücke überwunden werden, was von einigen Bewohnern angemerkt wird. In insgesamt neun Antworten kommt diese sehr stark trennende Funktion zum

Ausdruck. Für die Befragten zwischen Geesthacht und Glückstadt bzw. Marschacht und Wischhafen spielen Fähren, Brücken und der Elbtunnel eine wichtige Rolle. 49 Antworten beziehen sich auf diese Möglichkeiten, das Trennende der Elbe zu überwinden. Wenn der Blick allerdings vom Land auf das Wasser gerichtet wird, ergibt sich für die Elbe eine eher verbindende Funktion. Die 32 Befragten, die diese Perspektive einnehmen, sehen die Elbe als Weg zur Nordsee und weiter in die weite Welt. Sie sehen die Elbe als Verbindung zwischen Hamburg und der Welt.

80 Nennungen (3,4%) beziehen sich auf die Elbe als WIRTSCHAFTSRAUM, die Elbe als Einkommensquelle und als Lebensader für die Region. Typische Wirtschaftszweige sind aus Sicht der Befragten die Energiegewinnung (Atomkraftwerke und Windenergie), Fischerei, Obstanbau, Tourismus, Industrie und Handel. 79 Antworten (3,4%) fallen in die Kategorie STRÖMUNG & TIDE. Ebbe und Flut, Süßwasser, Brack- und Salzwasser sowie die Strömung und Schlick sind Begriffe, die den Befragten spontan zur Elbe einfallen. Auch WIND & WETTER spielen für die Befragten in Bezug auf die Elbe eine Rolle (74 Antworten; 3,2%). Beeinflusst wurde das Ergebnis in dieser Kategorie durch eine lange Frostperiode mit starkem Eisgang auf der Elbe, kurz vor Beginn der Befragung. Das Eis auf der Elbe wird jedoch sehr unterschiedlich bewertet mal als herrlich, mal als Ärgernis, weil Fähren ihren Dienst einstellen mussten. Neben dem Eis, werden Nebel, Wind und gute Luft als typisch für das Elb-Klima bezeichnet. BAUWERKE & LANDMARKEN wie beispielsweise die Elbphilharmonie, der Fischmarkt oder das Zollenspieker Fährhaus werden in 64 Antworten (2,7%) genannt. Auf die FLORA & FAUNA beziehen sich weitere 57 Antworten (2,4%). Hauptsächlich denken die Befragten im Kontext der Befragung zur Elbe generell an Fische und Vögel, aber auch die Kirschblüte im Alten Land und die Schafe auf dem Deich werden als Antwort gegeben.

Unterschiede in den Assoziationen zur Elbe zeigen sich zwischen Männern und Frauen. Letztere denken deutlich häufiger an FREIZEITBESCHÄFTIGUNG, an EMOTIONALES UND PERSÖNLICHES sowie an LANDSCHAFTEN, WIND UND WETTER, wenn sie den Begriff Elbe hören. Männer hingegen sehen die Elbe aus einer eher technischen Perspektive. Für sie spielen Antworten in den Kategorien GEFAHR & SCHUTZ, ELBVERTIEFUNG, TRENNENDES & VERBINDENDES, STRÖMUNG & TIDE sowie WIRTSCHAFT eine deutlich größere Rolle.

Auch zwischen den Altersklassen gibt es deutliche Unterschiede in der Bedeutung einiger Kategorien. Die jüngeren Befragten bringen die Elbe häufiger mit FREIZEIT und BAUWERKEN in Verbindung als die älteren Befragten. An die GEFAHREN DURCH STURMFLUTEN und das WETTER denken eher die älteren Befragten, beim Begriff Elbe. Auch eine EMOTIONALE BINDUNG zur Elbe ist eher unter den älteren Menschen festzustellen. Ein weiterer Generationenunterschied besteht bei der Einschätzung des ZUSTANDES DER ELBE. Während die jüngeren

deutlich häufiger den Zustand als negativ bezeichnen, steigt der Anteil derer, die eine Verbesserung des Zustands sehen, mit dem Alter (vgl. Abb. 9).

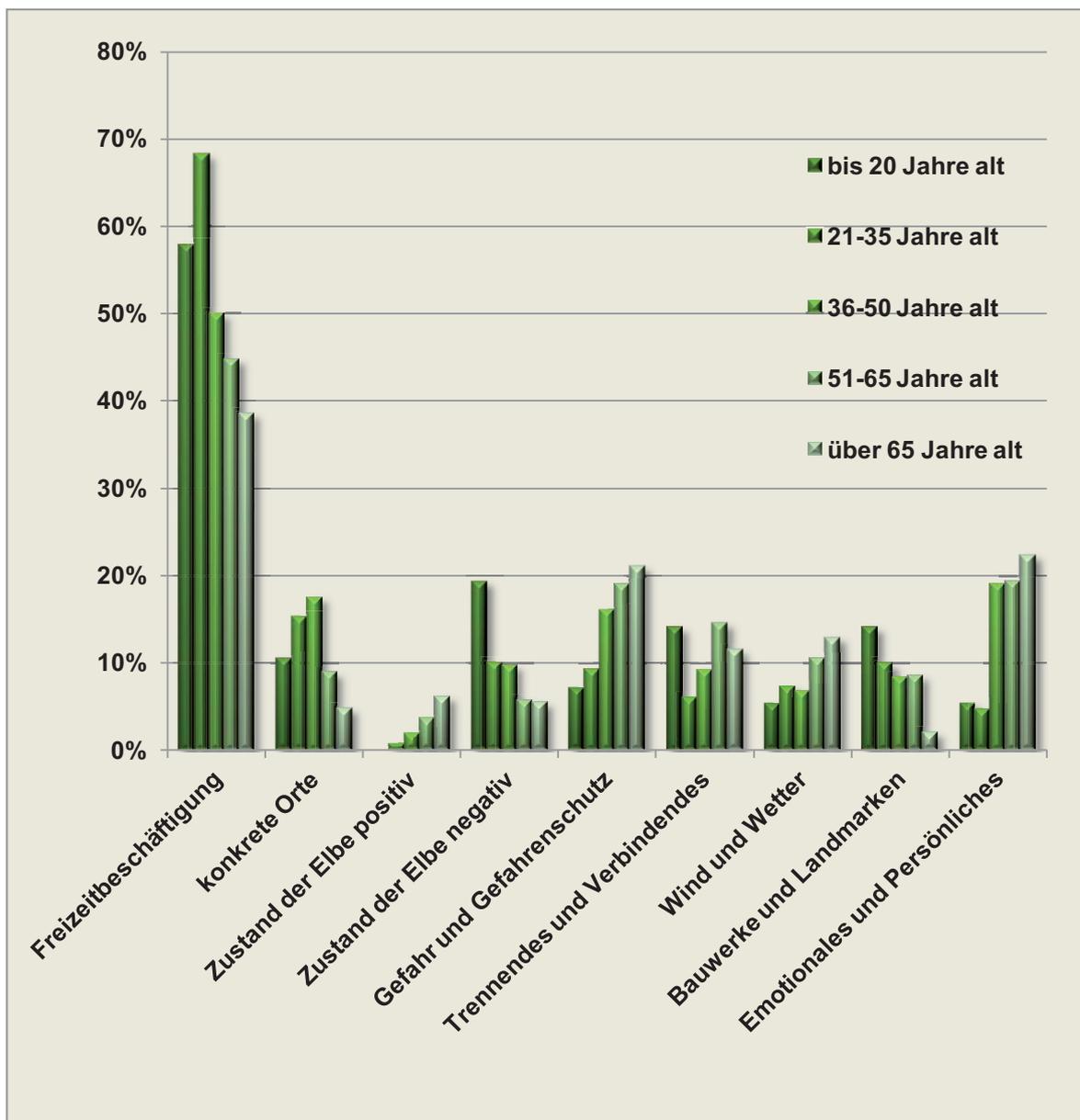


Abb. 9: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage „Welche drei Begriffe fallen Ihnen spontan zur Elbe ein?“ nach Alter (Mfm; ausgewählte Kategorien; n = 810)

Differenziert man die Antworten nach Bundesländern so sind ebenfalls Unterschiede auszumachen. Unter den Befragten in Hamburg spielen Antworten der Kategorien SCHIFFFAHRT & HAFEN sowie EMOTIONALES & PERSÖNLICHES und TRENNENDES & VERBINDENDES eine deutlich größere Rolle, als bei den Befragten in den anderen Bundesländern. Die Kategorie FREIZEITBESCHÄFTIGUNG spielt unter den Schleswig-Holsteinern eine größere Rolle als bei den anderen. Die Niedersachsen hingegen nennen häufiger als andere, Begriffe aus den Kategorien ELBVERTIEFUNG sowie GEFAHR & SCHUTZ. Auch in der Kategorie

ZUSTAND DER ELBE NEGATIV liegen die Niedersachsen leicht vor den Befragten der anderen Bundesländer. Insgesamt scheinen die Niedersachsen ein vergleichsweise skeptisches Bild von der Elbe zu haben, auch wenn die Kategorien SCHIFFFAHRT & HAFEN sowie FREIZEITBESCHÄFTIGUNG auch in Niedersachsen zu den meisten Antworten gezählt werden können (vgl. Abb. 10).

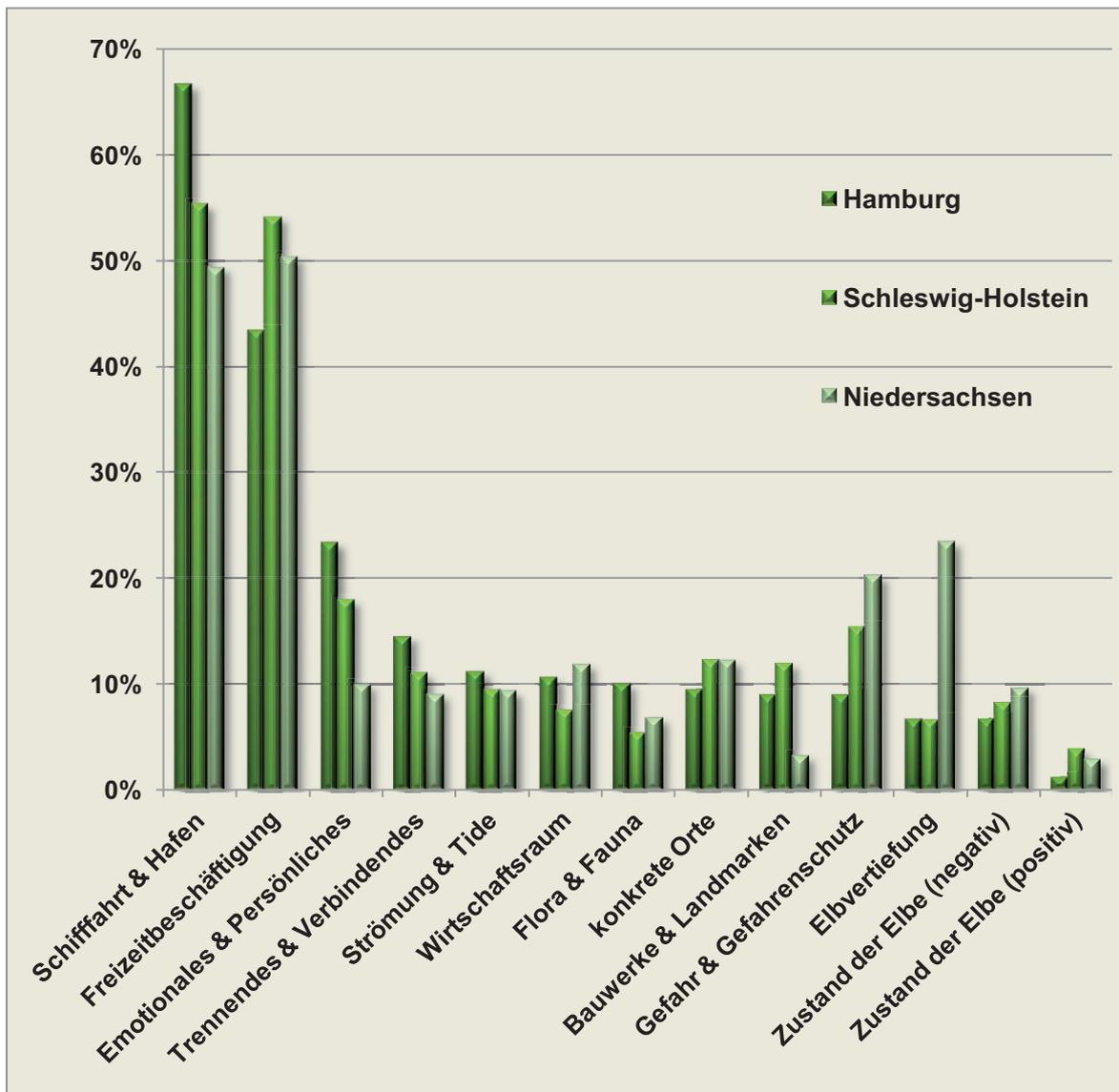


Abb. 10: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage „Welche drei Begriffe fallen Ihnen spontan zur Elbe ein?“ nach Bundesländern (Mfm; ausgewählte Kategorien; n = 810)

Zusammenfassend lässt sich anhand der zahlreichen Kategorien feststellen, dass das Bild der Befragten von der Elbe, sehr vielseitig ist. Allerdings zeigt die Verteilung der Antworten auf alle Kategorien, dass die Elbe hauptsächlich als stark befahrene Wasserstraße gesehen wird und für die Bewohner selbst vor allem in der Freizeit eine wichtige Bedeutung hat. Die persönliche Nutzung der Elbe durch die Anwohner soll im Folgenden näher untersucht werden.

Wie nutzen Sie persönlich die Elbe?

Auf die Frage „Wie nutzen Sie persönlich die Elbe?“ wurden insgesamt 1.169 Antworten gegeben. Es waren mehrere Antworten pro Person möglich. 166 der insgesamt 812 Befragten (20,4%) gaben zur Antwort, dass sie die Elbe GAR NICHT nutzen (vgl. Abb. 11). 32 dieser Personen nannten nach kurzem Nachdenken doch noch etwas, was sie an oder auf der Elbe gerne tun.

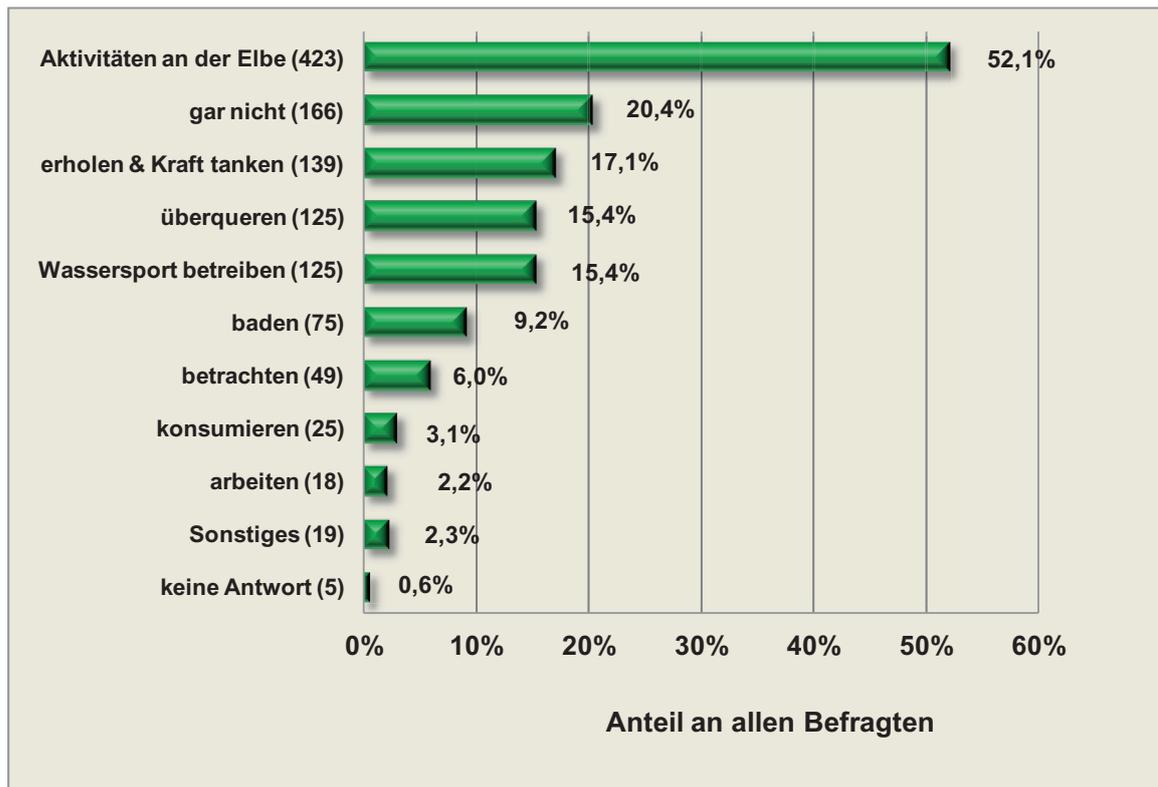


Abb. 11: Wie „nutzen“ Sie persönlich die Elbe?
(Mfm; Anzahl an Antworten 1.169; n = 812)

Unter den Nutzungen dominiert eindeutig die Kategorie AKTIVITÄTEN AN DER ELBE. 423 Befragte (52,1% aller Befragten), deren Antworten in diese Kategorie fallen, beziehen sich auf Sportarten wie Rad fahren, spazieren gehen oder joggen entlang der Elbe. 139 Befragte (17%) nutzen die Elbe zum ERHOLEN & KRAFT TANKEN. „Auf dem Deich sitzen“, „die Seele baumeln lassen“ und „nachdenken“ oder „Ideen (z.B. für eigene Bücher) sammeln“, sind Beispiele für Antworten in dieser Kategorie. WASSERSPORT BETREIBEN, in Form von rudern, paddeln, segeln etc., wurde von 125 Befragten (15,4%) als Nutzung der Elbe genannt. 75 Befragte (9,2%) gaben an, in der Elbe BADEN zu gehen. Weitere 49 Befragte (6%) BETRACHTEN die Elbe vom Ufer aus und 25 Personen (3,1%) gaben an, am Elbufer ein Restaurant oder Cafe aufzusuchen. Diese Antworten sind in der Kategorie KONSUMIEREN erfasst. Auch die 19 in der Kategorie SONSTIGES

zusammengefassten Antworten beziehen sich größtenteils auf die Freizeit an der Elbe. „Drauf geheiratet“ oder „bin oft in der HafenCity“ sind einzelne Antworten dieser Kategorie.

Insgesamt kommt in 855 der 1164 Antworten (73,4%) zum Ausdruck, dass die Elbe, nur in der Freizeit für die Bewohner eine Rolle spielt. Eine weitere genannte Art, die Elbe zu nutzen, ist das ÜBERQUEREN mit dem Auto oder der Fähre (125 Antworten; 15,4% aller Befragten). Nur 18 Befragte (2,2%) nutzen die Elbe in



Foto 8: Freizeit an der Elbe

ihrem Beruf (Kategorie ARBEITEN), wobei außer der Fischerei keine konkreten Berufe genannt wurden.

Nach Bundesländern differenziert spielt das QUEREN der Elbe über Brücken, durch den Tunnel oder auch mit Fähren, unter den Befragten in Hamburg die größte Rolle. 26,7% aller Befragten in Hamburg erwähnten diese Kategorie. Während es in Niedersachsen nur 14,1% und in Schleswig-Holstein nur 10,4% aller Befragten waren. Beruflich spielt die Elbe vor allem unter den Niedersachsen eine Rolle. 2,9% der befragten Niedersachsen gaben an, die Elbe beruflich zu nutzen. Im Vergleich dazu waren es in Schleswig-Holstein nur 1,9% der Befragten und in Hamburg nur 1,7%. Unter den Nicht-Nutzern der Elbe liegen wiederum die Niedersachsen mit 21,8% aller Befragten vor den beiden anderen Bundesländern mit jeweils gut 19%.

Was ist für Sie Natur?

Die Elbe-Assoziationen zeigen, dass für die Anwohner der Tide-Elbe-Region der Fluss vor allem im Spannungsfeld zwischen Transportmedium und Freizeitraum gesehen wird. Lediglich 57 Befragten (7% aller Befragten) fallen bei der Elbe die Fische, Vögel, die Kirschblüte im Alten Land oder die Schafe auf dem Deich ein. Ist das das Bild von Natur, das die Befragten entlang der Tide-Elbe aufweisen? Auf die Frage „Was ist für Sie Natur?“ wurden von den 812 Befragten insgesamt 1.546 Antworten gegeben, die nachträglich in 14 Kategorien eingeteilt wurden. Mit 381 Nennungen wurde die Kategorie FLORA & FAUNA am häufigsten genannt (vgl. Abb. 12). 46,9% aller Befragten denken beim Begriff Natur an Pflanzen oder Tiere (vorwiegend wildlebende). Alles was „wächst und gedeiht“ oder „krecht und fleucht“ so lauten einige Antworten. Wichtige Eigenschaften von Natur sind für die Befragten das UNBERÜHRTE, UNBEBAUTE & SAUBERE. Auf diese Kategorie entfallen 233 Antworten. 28,7% aller Befragten sehen Natur demnach als Gegensatz zu all dem, was der Mensch geschaffen hat. „Alles was nicht zugebaut ist“, „alles was nicht künstlich erschaffen wurde“ oder „da wo der Mensch nicht reinpuscht“ sind beispielhafte Antworten dieser Kategorie.

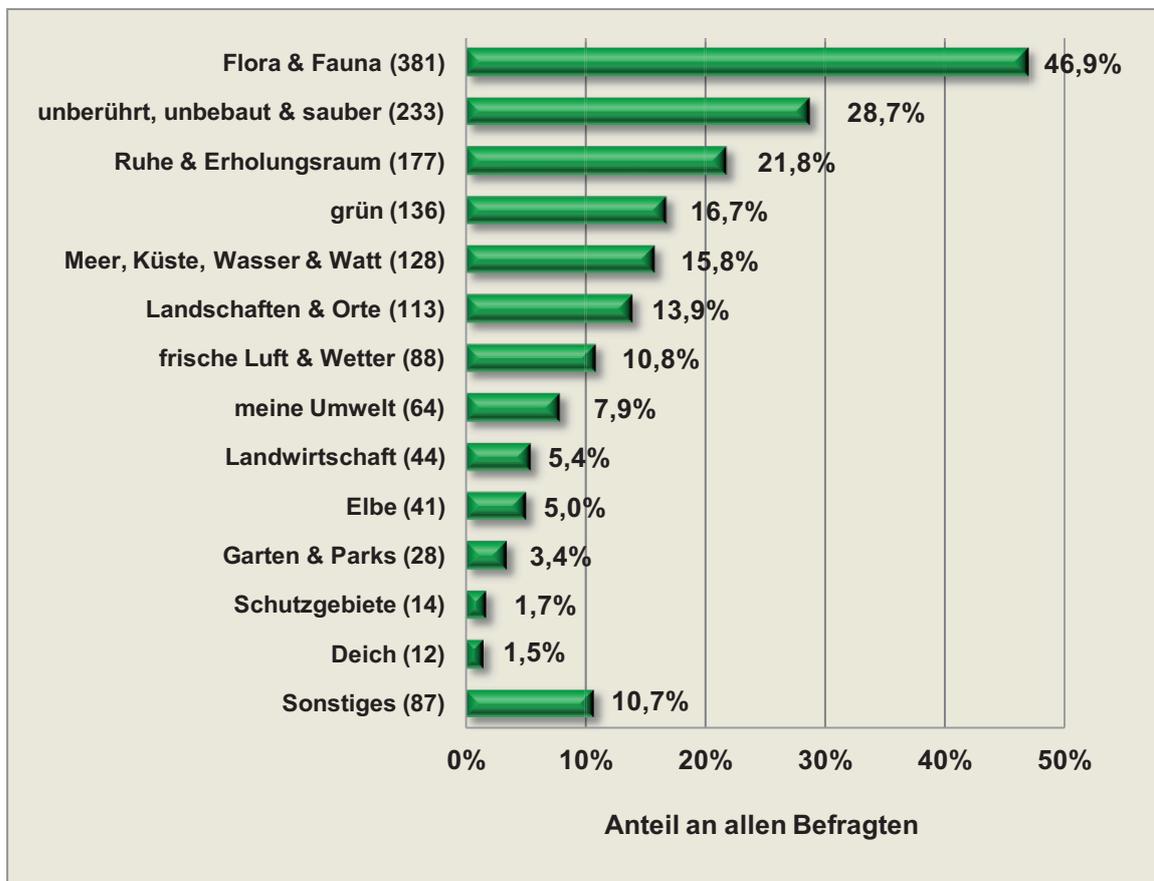


Abb. 12: Was ist für Sie Natur? (Mfm; Anzahl an Antworten 1.546; n = 812)

Als RUHE & ERHOLUNGSRAUM sehen 177 Befragte die Natur (21,8%). Damit wird eine Funktion der Natur für den Menschen in den Vordergrund gerückt. Die Natur wird in diesem Verständnis als „Balsam für die Seele“, als „Kraftquelle“ und „Ausgleich zum Alltag“ gesehen. Ganz einfach mit der Farbe GRÜN assoziieren 136 Personen (16,7%) den Begriff Natur. Antworten aus dem Bereich MEER, KÜSTE, WASSER & WATT wurden von 128 Befragten genannt (15,8%). Die FRISCHE LUFT & DAS WETTER werden von immerhin 88 Befragten (10,8%) genannt. 14 Antworten entfallen auf die Kategorie SCHUTZGEBIETE (1,7%). Diese Antworten weisen darauf hin, dass Natur als etwas Bedrohtes, selten Gewordenes angesehen wird, das Schutzmaßnahmen bedarf.

Die weiteren Kategorien beziehen sich auf ein Naturverständnis, das dem oben genannten Verständnis von Natur als dem Unberührten, Unbebauten widerspricht. In der Kategorie LANDSCHAFTEN & ORTE (113 Nennungen, 13,9% aller Befragten) werden deutlich durch den Menschen beeinflusste Regionen genannt. Dabei wird die Haseldorfer Marsch und das durch den Obstanbau geprägte Alte Land genauso als Natur bezeichnet, wie die Ortschaften Brokdorf und Hetlingen. Diese sind eindeutig nicht un bebaut und demnach auch nicht unberührt. In der Kategorie MEINE UMWELT wurden 64 Nennungen (7,9%) zusammengefasst, in denen alles im Umfeld der Befragten als Natur bezeichnet wird. Einige Antworten weisen explizit darauf hin, dass ALLES ob anthropogen geformt oder ungeformt als Natur verstanden wird. Auch die LANDWIRTSCHAFT (44 Nennungen, 5,4%), bzw. landwirtschaftlich genutzte Flächen wie Weizenfelder, Kuhweiden und Apfelhöfe, werden von den Befragten als Natur betrachtet. Die ELBE als Fluss, der durch Vertiefungen, Begradigungen und Uferbefestigungen von Menschen verändert wurde, wird von 41 Befragten (5% aller Befragten) als Natur bezeichnet. Ebenso prägen die von Menschen angelegten GÄRTEN & PARKS das Naturbild der befragten Personen (28 Nennungen; 3,4% der Befragten). Auch der von Menschenhand, als Schutz vor den Kräften der Natur, errichtete DEICH wird von zwölf Personen (1,5% der Befragten) zur Natur gezählt. Insgesamt 302 der 1.546



Foto 9: Naturschutzgebiet

Antworten (19,5% aller Antworten) beziehen sich auf eine „Natur“, die durch den Menschen verändert oder sogar geschaffen wurde.

Weitere 87 Nennungen wurden in der Kategorie SONSTIGES zusammengefasst. Darunter fallen unter anderem Antworten, die Natur als „Schöpfung Gottes“ oder als „etwas Religiöses“ ansehen und damit eine andere Ebene einnehmen als die vorangegangenen Kategorien. Allerdings fallen auch Antworten wie „Bioläden“ oder „Campingplätze“ in die Gruppe SONSTIGES..

Betrachtet man die drei Bundesländer, ergeben sich einige interessante Unterschiede: So wird beispielsweise die LANDWIRTSCHAFT von den Befragten aus Niedersachsen (7,7% aller befragten Niedersachsen) deutlich häufiger genannt, als von den Befragten in Hamburg (4,4%) und Schleswig-Holstein (3,8%). Dafür wird die Kategorie GRÜN von den Niedersachsen (11,9%) deutlich seltener genannt, als von den Befragten in den anderen Bundesländern (20% in Hamburg, 19,8% in Schleswig-Holstein). In Hamburg werden deutlich seltener Antworten der Kategorien MEINE UMWELT und LANDSCHAFTEN UND ORTE gegeben. Dafür nennen die Befragten in Hamburg die ELBE, GÄRTEN & PARKS deutlich häufiger als die befragten Niedersachsen und Schleswig-Holsteiner.

Berücksichtigt man das Alter der Befragten bei der Auswertung, so fällt vor allem die Altersklasse eins (bis 20 Jahre) auf. Die Befragten dieser Altersklasse nannten vergleichsweise häufig Antworten, die den Kategorien FLORA & FAUNA, LANDSCHAFTEN & ORTE und GRÜN zugeordnet werden konnten. Dafür entfallen in der Altersklasse eins keine Antworten auf die Kategorien SCHUTZGEBIETE und DEICHE. Auch in der Kategorie FRISCHE LUFT & WETTER sind Antworten dieser Altersklasse unterrepräsentiert. Die Natur in Bezug auf die Funktionen RUHE UND ERHOLUNGSRAUM wird von den Befragten der mittleren Altersklassen, die im Berufsleben stehen, besonders häufig genannt. Die über 65jährigen antworten auf die Frage „Was ist für Sie Natur?“ vergleichsweise häufig mit MEINE UMWELT sowie GÄRTEN & PARKS.

Zusammenfassend ist das Naturverständnis der befragten Bewohner der Tide-Elbe extrem vielseitig. Natur ist für einige vor allem unberührt und demnach das Gegenteil zu allem vom Menschen Geschaffenen. Ein Fünftel aller Antworten entfällt auf Naturassoziationen von Landschaftselementen, deren heutige Form eindeutig durch menschliche Eingriffe entstanden ist oder die sogar von Menschen geschaffen wurden. Auf der einen Seite ist Natur Gott gegeben und unberührt, auf der anderen Seite wird sie von den Menschen geschaffen und genutzt. Sie dient als Erholungsraum, aber auch zum Leben, in dem sie bewirtschaftet wird. Wie die Tide-Elbe Region als Wirtschaftsraum wahrgenommen wird, soll nun im Folgenden untersucht werden.

4.4 Schiffe, Touristen und Apfelbäume: die Tide-Elbe als Wirtschaftsraum

Seit Jahrtausenden siedelt und wirtschaftet der Mensch an der Tide-Elbe. Die heutige ökonomische Nutzung der Region ist vielseitig. Landwirtschaft, Schifffahrt und Fischfang haben eine traditionelle Bedeutung an der Tide-Elbe, die bis heute fortgesetzt wird. Industrie und Tourismus sind nach und nach hinzugekommen und gewinnen weiterhin an Bedeutung. Um Wohngebiete, Häfen, landwirtschaftliche Flächen und Industriegebiete vor Sturmfluten zu schützen wird entlang der Elbe Hochwasserschutz betrieben. Die zunehmende Zerstörung der Natur und die Erkenntnis, dass wir eine intakte Natur zum Leben brauchen, hat zu einem verstärkten Naturschutzgedanken geführt. Renaturierungsbestrebungen und der Schutz noch verbliebener natürlicher Flächen sind gesetzlich verankert und werden in die Regionalplanung integriert.

Im Folgenden soll untersucht werden, wie die Bevölkerung an der Tide-Elbe diese verschiedenen Nutzungen der Region wahrnimmt. Nach einem ersten Überblick über alle oben genannten Nutzungen, soll anschließend der Fokus auf den Hamburger Hafen und seine Bedeutung für die gesamte Region – aus Sicht der Befragten – gerichtet werden. Abschließend wird die Elbvertiefung als aktuelles Thema aufgegriffen.

Die Teilnehmer der Tide-Elbe-Befragung wurden zu jeder der oben genannten Nutzungen gefragt: „Inwieweit stimmen Sie folgender Aussage zu? Diese Region ist durch Landwirtschaft... (...Tourismus, Fischerei, Industrie, Seeschifffahrt, Naturschutz, Hochwasserschutz) geprägt.“ Zusätzlich wurde gefragt, ob die Menschen ihre Region als landschaftlich attraktiv bezeichnen. Als Antwort konnten die Befragten wählen zwischen „stimme ich voll zu“, „stimme ich teils zu“ oder „stimme ich nicht zu“. Auch die Antwort „weiß nicht“ war erlaubt, wurde allerdings nicht direkt vorgegeben, um die Befragten zunächst zum Nachdenken zu bringen. Es soll untersucht werden, welche Wahrnehmung die Menschen von der Nutzung ihrer Region haben und inwiefern dieses Bild der Bewohner mit der tatsächlichen Nutzung, wie in Kapitel 3 beschrieben, übereinstimmt.

Die höchste Zustimmung gab es für die Aussage, diese Region ist LANDSCHAFTLICH ATTRAKTIV. 78,2% aller Befragten (635 Befragte) stimmen voll zu, dass die Region in der sie leben, landschaftlich attraktiv ist. Weitere 14,8% (120) stimmen dieser Aussage teils zu. Nur 7% der Befragten (57) gaben an, dieser Aussage nicht zustimmen zu können. Als besonders landschaftlich attraktiv gelten unter den Befragten die Regionen um Bergedorf und Balje (je 88% volle Zustimmung). Als weniger attraktiv empfinden die Befragten Hamburg-Finkenwerder (53% volle Zustimmung, 19% Ablehnung), Hamburg-Harburg (64%

volle Zustimmung, 8% Ablehnung) sowie Friedrichskoog (68% volle Zustimmung, 16% Ablehnung).

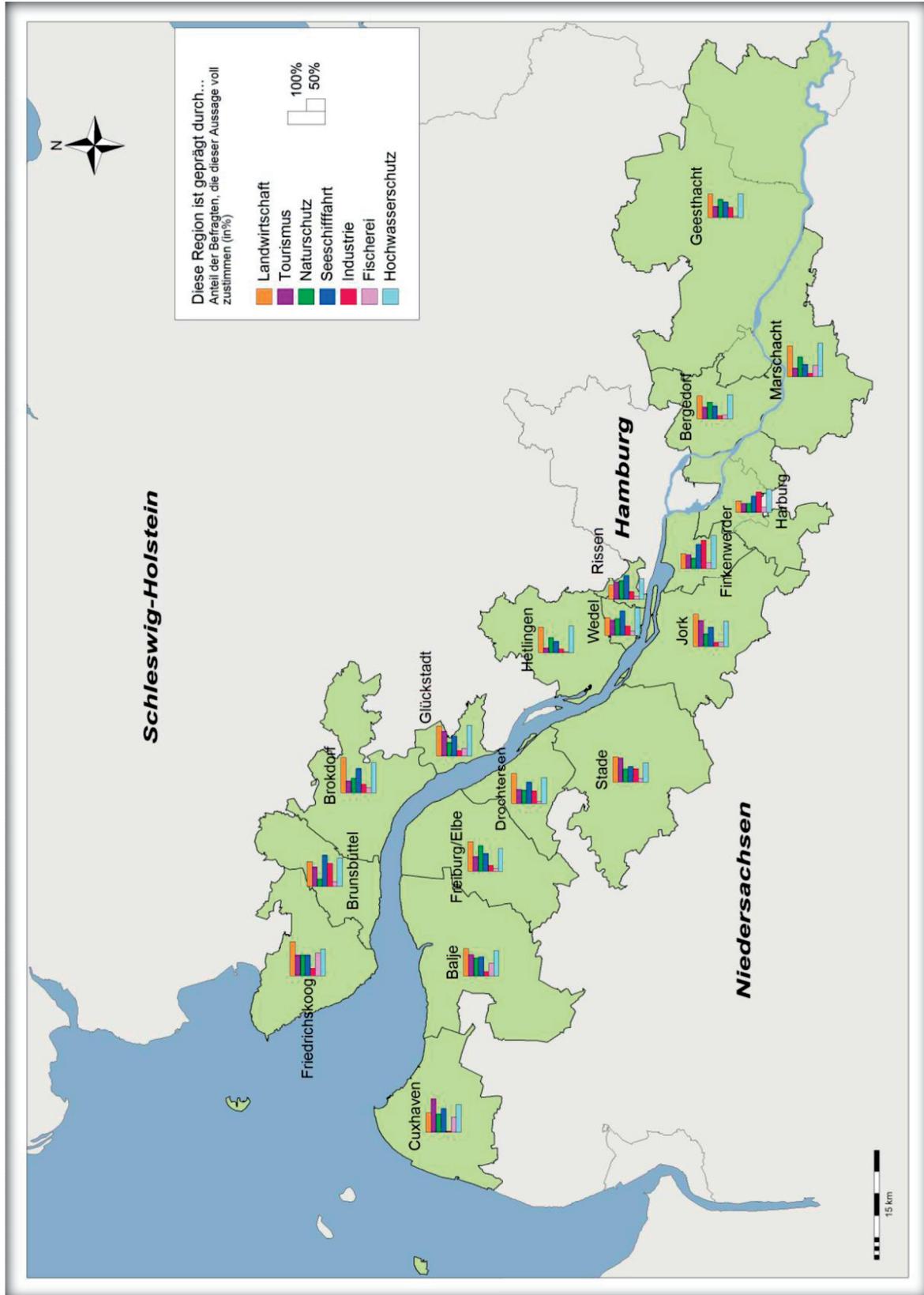
Ebenfalls hohe Zustimmungswerte, gab es auf die Aussage: diese Region ist durch den HOCHWASSERSCHUTZ geprägt. 72,3% aller Befragten (586) stimmen dem voll zu, weitere 16,3% (132) stimmen teils zu. 8% der Befragten (65) stimmen der Aussage nicht zu. Dabei stellte sich heraus, dass einzelne Befragte Deiche gar nicht als Hochwasserschutz wahrnehmen. „Hochwasserschutz gibt es hier nicht, die Deiche haben wir ja schon immer“. 3,6% der Befragten (29) beantworteten diese Frage mit „weiß nicht“. Innerhalb der Untersuchungsregion ist die Wahrnehmung des Hochwasserschutzes durchaus unterschiedlich. 100% Zustimmung gab es für diese Aussage in Marschacht, wo 93% der Befragten voll zustimmen, dass die Region durch den Hochwasserschutz geprägt ist und die restlichen 7% dem zumindest teils zustimmen. Ebenfalls als stark durch den Hochwasserschutz geprägt wahrgenommen werden Hamburg-Finkenwerder (91% volle Zustimmung, 3% Ablehnung), Glückstadt (85% volle Zustimmung, 4% Ablehnung) und Brokdorf (83% volle Zustimmung, 3% Ablehnung). Ein besonders geringer Wert an voller Zustimmung wurde unter den Befragten in Stade erreicht (54% volle Zustimmung, 30% teils, 9% Ablehnung). Der relativ geringe Anteil an Zustimmung bzgl. des Hochwasserschutzes in Hamburg-Rissen (57% volle Zustimmung, 30% Ablehnung) lässt sich durch die Lage auf dem Geesthang, der einen natürlichen Hochwasserschutz darstellt, erklären. Ebenfalls vergleichsweise hoch ist die Ablehnung dieser Aussage in Hamburg-Harburg (64% volle Zustimmung, 19% Ablehnung) (vgl. Karte 3).

Von den wirtschaftlichen Nutzungen erreichte die LANDWIRTSCHAFT mit 66,4% die größte Zustimmung. Zwei Drittel der Befragten (539 Befragte) stimmen voll zu, dass die Region in der sie leben landwirtschaftlich geprägt ist, weitere 24,4% (198) stimmen dieser Aussage teils zu. So dass etwa 90% aller Befragten die Region an der Tide-Elbe als



Foto 10: Landwirtschaft in den Vier- und Marschlanden

landwirtschaftlich geprägt bezeichnen. Nur 9% aller Befragten (73) stimmen dem nicht zu. Zwei Personen wollten sich auf keine Antwort festlegen. Innerhalb des Untersuchungsgebiets kommt es jedoch zu unterschiedlichen Anteilen an Zustimmung. Mit 100% Zustimmung (97% voll, 3% teils) führt Brokdorf die Spitze der landwirtschaftlich geprägten Befragungsregionen aus Sicht der dort Befragten



Karte 3: Die Tide-Elbe als Wirtschaftsregion
(Kartographie: B. Weig, B. Gardeike; Software: GfK Geo-Marketing)

an, gefolgt von Friedrichskoog mit ebenfalls 100% Zustimmung (95% voll, 5% teils). Mit 89% voller Zustimmung folgt Jork, wo jedoch 4% der Befragten nicht zustimmen, dass die Region landwirtschaftlich geprägt ist. Marschacht, Drochtersen und Freiburg/ Elbe erreichen ebenfalls 100% Zustimmung, wobei der Anteil der vollen Zustimmung in Marschacht bei 86%, in Drochtersen bei 84% und in Freiburg/ Elbe bei 83% liegt. Der Rest entfällt jeweils auf die Antwort „stimme teils zu“. Auch Glückstadt und Umgebung werden von den dort lebenden Menschen als landwirtschaftlich geprägt angesehen. 83% der Befragten stimmen dem voll zu, 15% teils, nur 2% stimmen nicht zu. Wenig überraschend ist, dass die Hamburger Stadtteile Harburg und Rissen als weniger landwirtschaftlich geprägt wahrgenommen werden. Hier liegen die Anteile voller Zustimmung bei nur 32% bzw. 39%. Der Anteil derer, die dem nur teils zustimmen, liegt mit 34 bzw. 39% noch einmal ähnlich hoch, wie die volle Zustimmung. Allerdings gaben in Harburg 32% und in Rissen 22% der Befragten an, dass sie der Aussage nicht zustimmen. Auch in den städtisch geprägten Befragungsregionen um Wedel (18% Ablehnung), Hamburg-Bergedorf (13% Ablehnung), Cuxhaven (10% Ablehnung), Brunsbüttel (10%), Geesthacht (9%) und Hamburg-Finkenwerder (9%) ist die Landwirtschaft zwar immer noch für 60 bis 90% der Befragten prägend oder zumindest teilweise prägend, der Anteil an Nicht-Zustimmung ist jedoch deutlich größer als in den anderen Regionen.



Foto 11: Schifffahrt auf der zugefrorenen Elbe bei Wedel

Über die Hälfte aller Befragten stimmt der Aussage voll zu, dass die SEESCHIFFFAHRT ihre Region prägt. 53,7% der Befragten (436) stimmen der Aussage voll zu, weitere 21,3% (173) stimmen dem zumindest teils zu. 23,4% (190) allerdings sehen die Region nicht als durch die Seeschifffahrt geprägt

100% Zustimmung erreicht diese Aussage nur in Brunsbüttel, wo 87% der Befragten voll zustimmen und die restlichen 13% immerhin teils zustimmen konnten. In einer Reihe weiterer Befragungsorte liegt die Ablehnungsrate mit 9 bis 19% relativ niedrig, so dass auch hier die Region im Vergleich als durch die Seeschifffahrt geprägt angesehen wird. Allerdings variiert zwischen diesen Orten der Anteil an Antworten „stimme ich voll zu“ und „stimme ich teils zu“ erheblich. In Hamburg-Rissen liegt die volle Zustimmung bei 70% und in Wedel und Brokdorf bei 67%. Während der Anteil voller Zustimmung in Jork nur 54% ausmacht, bei

einer gleichzeitig sehr geringen Ablehnungs-Quote von 9%. Deutlich geringere Zustimmungsraten und gleichzeitig hohe Ablehnungsraten zeigen die Orte auf, die östlich des Hamburger Hafens gelegen sind und somit eher durch die Binnenschifffahrt, als durch die Seeschifffahrt geprägt sind. Dies sind Marschacht (34% volle Zustimmung, 48% Ablehnung), Hamburg-Bergedorf (36% volle Zustimmung, 48% Ablehnung), Geesthacht (43% volle Zustimmung, 35% Ablehnung) und Hamburg-Harburg (45% volle Zustimmung, 28% Ablehnung). Überraschend niedrige Zustimmung fand die Aussage, dass die Seeschifffahrt die Region prägt, in Hetlingen (32% volle Zustimmung) und in Stade (43% volle Zustimmung).

Knapp die Hälfte aller Befragten stimmt der Aussage voll zu, dass die Region eine TOURISMUSREGION ist (47,9% der Befragten; 389 Personen). 34,5% der Befragten (280) stimmen dem nur teils zu und 17,6% (143) sehen keine Tourismusregion in ihrer Umgebung. 100% Zustimmung erhält die Aussage, diese Region ist eine Tourismusregion, nur bei den Befragten aus Cuxhaven (92% volle Zustimmung, 8% teils). Ebenfalls als touristisch geprägt wahrgenommen werden die Regionen um Jork (72% volle Zustimmung, 24% teils, 4% Ablehnung), Glückstadt (68% volle Zustimmung, 28% teils, 4% Ablehnung) und Stade (67% volle Zustimmung, 27% teils, 6% Ablehnung). Auch Balje, Friedrichskoog und Brunsbüttel können bei nur 5 bis 9% Ablehnung und hohen Zustimmungsraten als touristisch wahrgenommen angesehen werden. Besonders gering ist die Zustimmung als Tourismusregion bei den Befragten in Hamburg-Harburg (57% Ablehnung), Hetlingen (45% Ablehnung), Hamburg-Rissen (30%) sowie in Hamburg-Finkenwerder, Hamburg-Bergedorf und Geesthacht mit jeweils 28% Ablehnung unter den Befragten.

Als durch den NATURSCHUTZ geprägt sehen 42% der Befragten (341) ihre Region. Weitere 38,4% (312) stimmen der Aussage, ihre Region sei durch Naturschutz geprägt, teils zu. 17,1% (139) der Befragten stimmen der Aussage nicht zu und 2,5% der Befragten (20) antworten auf diese Frage mit „weiß nicht“. Als besonders stark durch den Naturschutz geprägt empfinden die Befragten in Freiburg/ Elbe (71% volle Zustimmung, 4% Ablehnung), Friedrichskoog (58% volle Zustimmung, 5% Ablehnung) und Marschacht (55% volle Zustimmung, 3% Ablehnung) ihre Region. Das Ergebnis in Marschacht ist überraschend, denn in der Umgebung gibt es nur ein einziges kleines Naturschutzgebiet (Laßröner Werder). Weitere Schutzgebiete befinden sich eher auf der anderen Elbseite (vgl. AG Elbeästuar 2012: 89). Wenig Naturschutz in ihrer Region sehen die Befragten in Brunsbüttel (21% volle Zustimmung, 31% Ablehnung), Hamburg-Harburg (25% volle Zustimmung, 32% Ablehnung) und Hamburg-Finkenwerder (28% volle Zustimmung, 41% Ablehnung). Überraschend ist die geringe Zustimmung in Jork, da nur 35% der Befragten aus Jork der Aussage zustimmen. Immerhin 30% hingegen stimmen der Aussage nicht zu, obwohl mehrere Naturschutzgebiete

(Neßsand, Hahnöfersand und großes Brack) in unmittelbarer Nähe der Gemeinde Jork liegen. Auch in Hetlingen ist die Wahrnehmung des großflächigen Schutzgebiets Haseldorfer Binnenelbe in der direkten Umgebung erstaunlich gering (42% volle Zustimmung, 16% Ablehnung).

Eine deutlich geringere Zustimmung gibt es für die Aussage, diese Region ist eine INDUSTRIEREGION. Dem stimmen nur 26,7% der Befragten (217) zu, weitere 33% (268) stimmen teils zu. 39,5% der Befragten (321) allerdings stimmen nicht zu, dass ihre Region eine Industrieregion ist. Die Haupt-Industrieregionen innerhalb des Untersuchungsgebiets liegen laut Einschätzung der dort befragten Menschen in Hamburg-Finkenwerder (78% volle Zustimmung, 6% teils, 16% Ablehnung), Brunsbüttel (64% volle Zustimmung, 26% teils, 10% Ablehnung), Hamburg-Harburg (57% volle Zustimmung, 26% teils, 15% Ablehnung), Stade (37% volle Zustimmung, 46% teils, 17% Ablehnung) und Drochtersen (35% volle Zustimmung, 53% teils, 12% Ablehnung). Besonders gering ist die volle Zustimmung zur Einschätzung als Industrieregion in Cuxhaven (3% volle Zustimmung, 34% teils, 63% Ablehnung) und Hamburg-Bergedorf (9% volle Zustimmung, 30% teils, 61% Ablehnung). Sehr hohe Anteile an Befragten, die dieser Aussage nicht zustimmen, wurden zusätzlich in Balje (76% Ablehnung, 12% volle Zustimmung), Freiburg/ Elbe (67% Ablehnung, 17% volle Zustimmung) und Jork (63% Ablehnung, 11% volle Zustimmung) erreicht.

Die geringste Bedeutung erhält, über die gesamte Untersuchungsregion gesehen, die FISCHEREIWIRTSCHAFT. Der Aussage, die Region ist fischereiwirtschaftlich geprägt, wird nur von 16,5% aller Befragten (134) voll zugestimmt. 20,7% (168)

stimmen dem teils zu und 59,1% (480) stimmen der Aussage nicht zu. Ein relativ hoher Anteil von 3,7% der Befragten (30) ist sich hinsichtlich der Fischerei unsicher und antwortet mit „weiß nicht“. Allerdings weist besonders die Fischereiwirtschaft große regionale Unterschiede auf. Friedrichskoog und Cuxhaven, die Gemeinden, die direkt an der Mündung der Elbe in die Nordsee



Foto 12: Fischereihafen in Friedrichskoog

liegen, werden von deutlich mehr Befragten als fischereiwirtschaftlich geprägt wahrgenommen. Aber während in Friedrichskoog insgesamt 63% der Befragten voll zustimmen (26% stimmen teils zu und 11% stimmen nicht zu), stimmen im gegenüberliegenden Cuxhaven nur 42% der Aussage zu, dass die Region durch Fischereiwirtschaft geprägt ist (29% stimmen teils zu und weitere 29% stimmen

nicht zu). Auch Balje mit ebenfalls 29% Ablehnung und jeweils 35% voller bzw. teilweiser Zustimmung wird vergleichsweise stark mit Fischerei in Verbindung gebracht. Kaum fischereiwirtschaftlich geprägt sind die Regionen um Hetlingen (3% volle Zustimmung, 87% Ablehnung), Geesthacht (4% volle Zustimmung, 65% Ablehnung) und Drochtersen (7% volle Zustimmung, 74% Ablehnung). Hinsichtlich der Fischerei an der Elbe wurde von den Befragten ergänzend erwähnt, dass diese aus ihrer Sicht in den letzten Jahrzehnten deutlich abgenommen hat. Diese Veränderung hat die Beantwortung der Frage für manche erschwert.

Auf Bundesländerebene zusammengefasst ergibt sich folgendes Bild: Stärker als in Schleswig-Holstein und Hamburg wird Niedersachsen von den Befragten als landwirtschaftlich geprägte Region wahrgenommen. 74% aller Niedersachsen stimmen der Aussage zu, dass ihre Region landwirtschaftlich geprägt ist, nur 4% stimmen dem nicht zu. In Schleswig-Holstein liegt die volle Zustimmung bei nur 69% und in Hamburg gar nur bei 47%. In der Zustimmung zur Tourismusregion liegt Niedersachsen mit noch deutlicherem Abstand vorne. 62% aller befragten Niedersachsen stimmen voll zu, dass ihre Region eine Tourismusregion ist, während es in Schleswig-Holstein nur 42% und in Hamburg 34% der Befragten sind. Die Fischerei ist zwar insgesamt an der Elbe weniger bedeutend und wird dementsprechend auch von der Bevölkerung weniger wahrgenommen. Dennoch liegen auch hier die Anteile der vollen Zustimmung mit 21% aller Befragten in Niedersachsen höher als in Schleswig-Holstein (13%) und Hamburg (14%). Bei der Wahrnehmung des Naturschutzes sind die Flächenstaaten Niedersachsen und Schleswig-Holstein gleich auf. Zwar liegt der Anteil voller Zustimmung in Niedersachsen mit 44% zwei Prozentpunkte höher als in Schleswig-Holstein, auf der anderen Seite liegt der Anteil derer, die teilweise zustimmen in Schleswig-Holstein um zwei Prozentpunkte höher als in Niedersachsen. In den Hamburger Randgebieten ist die Zustimmung, die Region sei durch den Naturschutz geprägt mit 37% geringer, trotz zahlreicher Naturschutzgebiete am Rand der Hansestadt. Die Seeschifffahrt wird in Schleswig-Holstein (58% volle Zustimmung) stärker wahrgenommen als in Niedersachsen (52%) und den Hamburger Randstadtteilen (49%). Auch bei der Wahrnehmung des Hochwasserschutzes liegen die Schleswig-Holsteiner mit 75% voller Zustimmung vor den Niedersachsen (70%) und den Hamburgern (69%). Einzig bei der Wahrnehmung als Industrieregion liegen die Hamburger mit 39% voller Zustimmung vor den Schleswig-Holsteinern (27%) und den Niedersachsen (19%).

Die Wahrnehmung einiger Nutzungen variiert zwischen den verschiedenen Altersklassen. Die Industrie wird beispielsweise von den berufstätigen der Altersklassen zwei (21-35jährige) und drei (36-50jährige) deutlich häufiger wahrgenommen (34% bzw. 35% volle Zustimmung) als von allen anderen Altersklassen. In der Alterskasse vier (51-65jährige) liegt die volle Zustimmung

noch bei 22,6%, während in der ersten (bis 20 Jahre) und der fünften Gruppe (über 65 Jahre) nur 17% bzw. 18% der Befragten Industrie in ihrer Region wahrnehmen. Umgekehrt wird die Fischerei von den Randgruppen stärker wahrgenommen. 26,3% aller bis 20jährigen stimmen der Aussage voll zu, dass ihre Region fischereiwirtschaftlich geprägt ist. In den anderen Altersklassen schwankt dieser Anteil zwischen 13,3% und 19,9%. Ähnlich sieht die Verteilung beim Naturschutz aus. In der Altersklasse eins (bis 20 Jahren) stimmen 38,6% der Befragten voll zu, dass Naturschutz in ihrer Region eine Rolle spielt. In der Altersklasse zwei (21-35jährige) sinkt dieser Anteil auf 32,5%. In den folgenden Altersklassen steigt der Anteil dann schrittweise wieder an, bis auf 52,7% volle Zustimmung bei der Altersklasse der über 65jährigen. Die Wahrnehmung des Hochwasserschutzes steigt ebenfalls mit dem Alter der Befragten. Während bei den bis 20jährigen nur 54,4% der Befragten voll zustimmen, dass Hochwasserschutz eine wichtige Rolle in ihrer Region spielt, steigt der Anteil kontinuierlich bis in Altersklasse fünf (über 65jährige) auf knapp 80%. Auch ein Gefühl für die Attraktivität der Landschaft wächst mit dem Alter. Unter den jüngsten (bis 20 Jahre) stimmen nur 59,6% voll zu, dass sie in einer landschaftlich attraktiven Region leben. Bei den über 65jährigen liegt der Anteil bei 90,5%. Bei den Wirtschaftszweigen Landwirtschaft und Seeschifffahrt lässt sich kein eindeutiger Bezug zu den Altersklassen herstellen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Region Tide-Elbe als hauptsächlich landwirtschaftlich genutzte Region gesehen wird. Einzelne Industriezentren wie Hamburg und Brunsbüttel, sowie in geringerem Maße Stade und Drochtersen, vervollständigen das Bild. Die landschaftliche Attraktivität, die besonders dem ländlichen Raum attestiert wird, fördert den Ausbau einiger Teilgebiete zu Tourismusregionen. Der Hochwasserschutz ist ein weiterer prägender Bestandteil der Raumnutzung entlang der Elbe. Dennoch lässt sich feststellen, dass einige Bewohner Hochwasserschutzbauwerke wie Deiche schon so in ihr Landschaftsbild integriert haben, dass sie deren Funktion gar nicht mehr wahrnehmen. Obwohl (fast) die gesamte Tide-Elbe als Natura 2000-Gebiet ausgewiesen ist und zahlreiche Naturschutzgebiete innerhalb der Untersuchungsregion liegen, ist die volle Zustimmung für die Aussage, diese Region ist durch den Naturschutz geprägt, mit nur 42% erstaunlich gering. Auch im Vergleich verschiedener Befragungsorte gibt es deutliche Diskrepanzen: In Orten, die in der unmittelbaren Umgebung großer Naturschutzgebiete liegen, fällt die Zustimmung vergleichsweise geringer aus, als in Orten, die weiter entfernt von bedeutenden Naturschutzgebieten liegen. Die Wahrnehmung von Naturschutz und Hochwasserschutz, sowie die Neigung eine Region als landschaftlich attraktiv zu bezeichnen, steigen mit dem Alter. Die Industrie hingegen wird hauptsächlich von den mittleren Altersklassen wahrgenommen.

Dies sind die Berufstätigen, die in den Industriegebieten arbeiten. Menschen die nicht in der Industrie tätig sind, meiden diese Gebiete eher im Alltag. Die täglich auf der Elbe vorbeifahrenden Schiffe prägen die Region zwar aus Sicht zahlreicher Bewohner, dennoch scheint auch die Schifffahrt für etwa ein Viertel der Bevölkerung, vor allem in Hamburg, außerhalb der Wahrnehmung zu liegen. Nur gut die Hälfte aller Befragten entlang der Tide-Elbe stimmt der Aussage, die Region ist durch die Seeschifffahrt geprägt, voll zu. Und wie sieht es mit der Wahrnehmung der Bedeutung des Hamburger Hafens aus? Dieser Frage wurde in einem weiteren Frageblock nachgegangen.

Wie wichtig ist Ihrer Meinung nach der Hamburger Hafen für diese Region?

Der Hamburger Hafen gilt als Wirtschaftsmotor der Metropolregion Hamburg, zu der auch das gesamte Untersuchungsgebiet entlang der Tide-Elbe gehört. Wie aber werden der Hafen und dessen Bedeutung für die einzelnen Befragungsorte von den Bewohnern eingeschätzt? Wie wichtig ist der Hamburger Hafen für die Regionen Cuxhaven oder Friedrichskoog, aus Sicht der dort lebenden Bevölkerung?

Auf die Frage „Wie wichtig ist Ihrer Meinung nach der Hamburger Hafen für diese Region?“ konnten die Befragten unter vier Antwortkategorien wählen. Der Hafen ist „sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“ oder „unwichtig“. Auf diese Frage antworteten insgesamt 60,5% aller Befragten (491 Personen) mit „sehr wichtig“ und weitere 29,2% der Befragten (237) mit „wichtig“. Insgesamt sehen also etwa 90% aller Befragten entlang der gesamten Tide-Elbe, den Hafen als wichtig oder sogar sehr wichtig an. 8% der Befragten (65) halten den Hafen für „weniger wichtig“ für ihre Region, nur 2,2% (18 Personen) halten ihn für „unwichtig“ (vgl. Abb. 13).

Unterschieden nach Bundesländern zeigt sich deutlich, dass die Bedeutung des Hamburger Hafens entlang des niedersächsischen Elbufers als geringer eingeschätzt wird, als im Rest des Untersuchungsgebiets. In Hamburg sehen 69,4% aller Befragten den Hafen für „sehr wichtig“ und weitere 22,8% für „wichtig“ an. Das bedeutet, dass 92,2% aller Hamburger den Hafen für die Region für mindestens wichtig erachten. Unter den Befragten in Schleswig-Holstein liegt der Anteil an Antworten in der Kategorie „sehr wichtig“ mit 65,7% geringfügig niedriger als in Hamburg. Weitere 26,1% der Befragten in Schleswig-Holstein halten den Hafen für ihre Region für „wichtig“. Somit halten 91,8% aller befragten Schleswig-Holsteiner den Hamburger Hafen für „wichtig“ oder sogar „sehr wichtig“ für ihre Region. Ein Wert, der sich kaum von dem der befragten Hamburger unterscheidet. Anders sieht es in Niedersachsen aus: Nur 50% aller

befragten Niedersachsen halten den Hamburger Hafen für ihre Region für „wichtig“. 35,9% halten den Hafen immerhin noch für „wichtig“, so dass 85,9% der befragten Niedersachsen den Hafen für „wichtig“ halten, allerdings mit einem deutlich geringeren Anteil an Personen, die die Frage mit „sehr wichtig“ beantworteten.

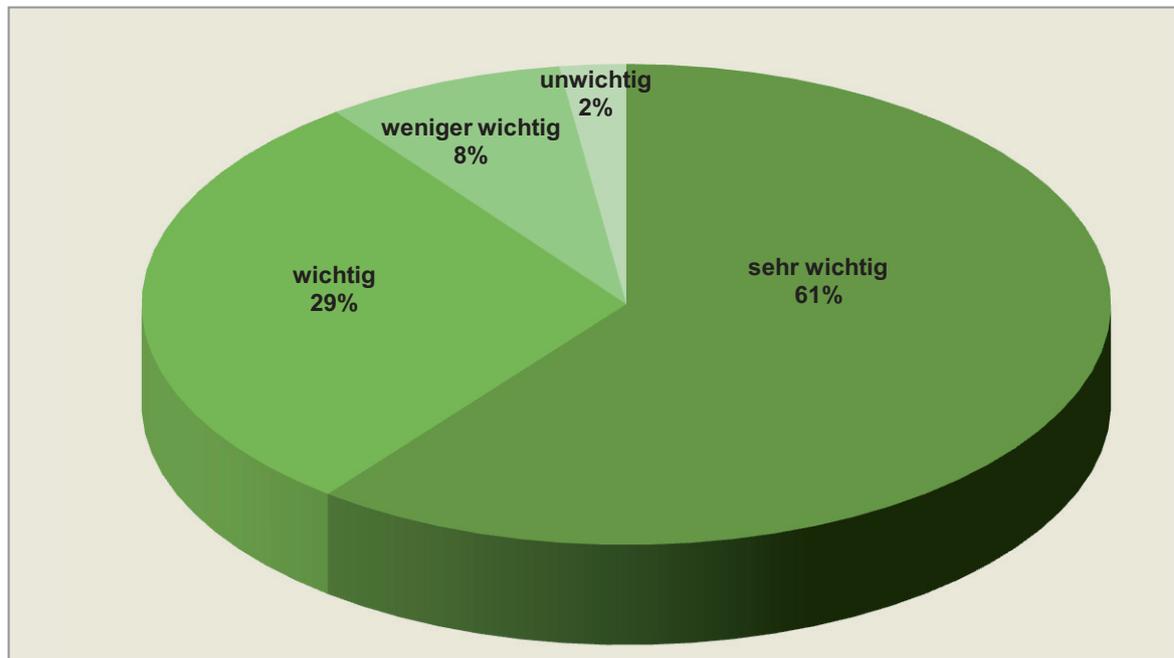


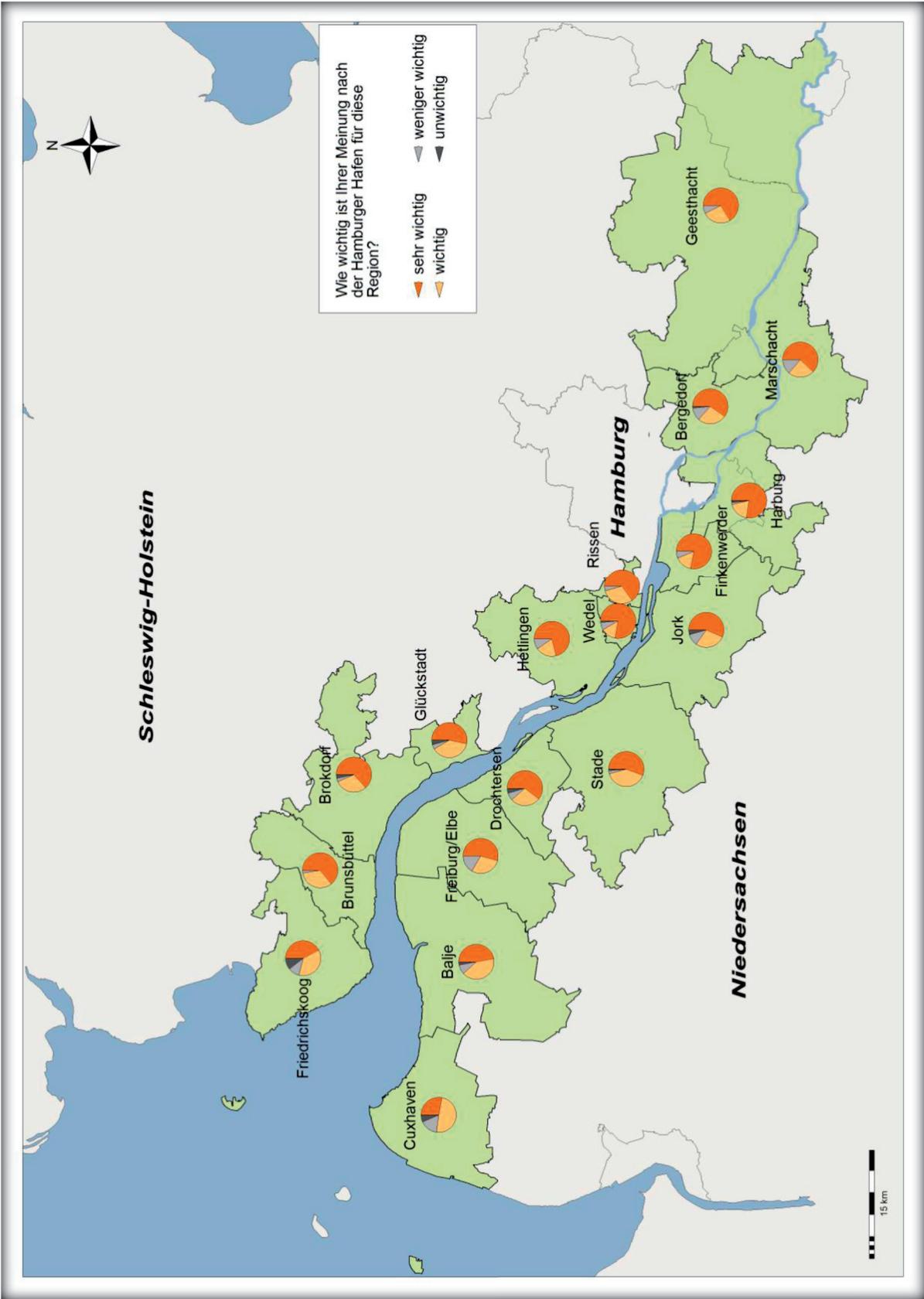
Abb. 13: Wie wichtig ist Ihrer Meinung der Hamburger Hafen für diese Region? (n=811)

Als besonders wichtig für die Region wird der Hamburger Hafen unter den Befragten in Hamburg-Finkenwerder (78,1% „sehr wichtig“), Wedel (77,8% „sehr wichtig“), und Hamburg-Harburg (77,4% „sehr wichtig“) bezeichnet (vgl. Karte 4). All diese Orte befinden sich in relativer Nähe zum Hafen, so dass diese Orte auf Grund von Pendlern und engen Wirtschaftsbeziehungen besonders vom Hafen profitieren. Erstaunlich ist der relativ geringe Anteil an „sehr wichtig“-Antworten bei den Befragten in Marschacht (62,1% „sehr wichtig“) und Hamburg-Bergedorf (59,7% „sehr wichtig“), die ähnlich nah am Hafen gelegen sind. Mit Abstand zu Hamburg nimmt tendenziell der Anteil der Befragten, die den Hafen für „sehr wichtig“ halten ab. Stattdessen steigt der Anteil der Antworten in der Kategorie „wichtig“. Ausnahmen sind die beiden Hafenstädte Brunsbüttel und Stade, in denen der Hamburger Hafen als deutlich wichtiger wahrgenommen wird, als in den Nachbargemeinden. Brunsbüttel ist unter allen Befragungsorten der, wo dem Hamburger Hafen am meisten Bedeutung beigemessen wird. 64,1% aller aus Brunsbüttel befragten Personen gaben zur Antwort, dass der Hamburger Hafen für die Region „sehr wichtig“ sei, weitere 33,3% beantworteten die Frage mit „wichtig“. Zusammengefasst ergibt das einen Anteil von 97,4% aller Befragten aus Brunsbüttel, die den Hafen mindestens für wichtig halten. Dies ist der

höchste, in einem Befragungsort erzielte Wert. In Stade sind immerhin 95,7% aller Befragten der Meinung, der Hamburger Hafen sei „wichtig“ bis „sehr wichtig“. Für „weniger wichtig“ bis „unwichtig“ halten die Befragten in Friedrichskoog 21,1% und Cuxhaven (22,6% aller Befragten) den Hamburger Hafen. Immerhin bezeichnen auch 100km vom Hamburger Hafen entfernt noch gut drei Viertel aller Befragten den Hamburger Hafen für „wichtig“ bis „sehr wichtig“ für die Region.

Nach Altersklassen unterschieden zeigt sich, dass von den Befragten der mittleren Altersklasse, der 36-50jährigen, die Bedeutung des Hamburger Hafens für die Region am wenigsten wahrgenommen wird. In dieser Altersklasse antworteten nur 85,9% aller Befragten, dass sie den Hafen als „wichtig“ oder „sehr wichtig“ einstufen. In den Altersklassen zwei (21-35jährige) und vier (51-65jährige) steigt der Anteil derer, die den Hafen „wichtig“ oder „sehr wichtig“ finden auf 89,5% an. Die bis 20jährigen und die über 65jährigen, halten den Hamburger Hafen für besonders wichtig für ihre Region, nämlich 94,7% aller Befragten aus der Altersklasse eins und 93,3% aller Befragten über 65 Jahren.

Zusammenfassend ergibt sich nicht überraschend, dass der Hamburger Hafen aus Sicht der Bevölkerung in der gesamten Tide-Elbe Region von großer Bedeutung ist. Selbst in Cuxhaven und Friedrichskoog halten noch drei Viertel der Befragten den Hafen in Hamburg für „wichtig“ bis „sehr wichtig“ für die Region. Interessant hierbei ist nur, dass es regionale Unterschiede gibt. Grundsätzlich ist ein Zusammenhang zwischen der Bedeutung und der Entfernung des Befragungsorts zum Hamburger Hafen festzustellen. Allerdings mit kleinen Ausnahmen. In den Hafenstädten Brunsbüttel und Stade wird der Hamburger Hafen als vergleichsweise bedeutend eingestuft, während in Marschacht und Hamburg-Bergedorf trotz der Nähe eine relativ geringe Bedeutung aus Sicht der Bevölkerung festzustellen ist. Nach Alter differenziert, halten die mittleren Altersklassen den Hamburger Hafen für weniger wichtig als die Randgruppen.



Karte 4: Die Bedeutung des Hamburger Hafens aus Sicht der Bevölkerung
 (Kartographie: B. Weig, B. Gardeike; Software: GfK Geo-Marketing)

Hat der Hamburger Hafen für Sie persönlich eine Bedeutung?

Nach der eher regionalen Sichtweise zur Bedeutung des Hamburger Hafens, soll nun eine persönliche Perspektive eingenommen werden. Den Befragten wurde die Frage gestellt, „Hat der Hamburger Hafen für Sie persönlich eine Bedeutung?“

Auf diese Frage antworteten 402 der 812 Befragten (49,5%) mit „ja“, 408 Befragte (50,2%) mit „nein“ und zwei Personen (0,2%) mit „weiß nicht“. Der Anteil derer, für die der Hamburger Hafen eine persönliche Bedeutung hat, ist unter den Hamburgern, mit 64,4% deutlich höher als in den anderen Bundesländern. In Schleswig-Holstein hat der Hafen nur für 46,2% und in Niedersachsen für 44,6% aller Befragten eine persönliche Bedeutung. Insgesamt hat der Hafen für Männer eine etwas größere Bedeutung (51,5% „ja“) als für Frauen (48,1% „ja“). Vergleicht man die Altersklassen miteinander, so fällt auf, dass die jüngeren Befragten noch deutlich weniger Bezug zum Hafen haben. Unter den bis 20jährigen liegt der Anteil derer, für die der Hafen eine persönliche Bedeutung hat, bei 24,6%, bei den 21-35jährigen bei 38,4% und bei den Altersklassen ab 36 Jahren bei gut 54%.

Die 402 Personen, die angaben, dass der Hamburger Hafen für sie eine persönliche Bedeutung hat, wurden daraufhin gefragt, welche Bedeutung der Hafen denn für sie hat. Die gegebenen Antworten (Mehrfachantworten waren möglich) wurden in sechs Kategorien eingeteilt. Für die größte Gruppe liegt die persönliche Bedeutung in FREIZEITAKTIVITÄTEN (146 Befragte, 18% aller Befragten) (vgl. Abb. 14). Die Freizeitmöglichkeiten des Hamburger Hafens bestehen laut Aussagen der Befragten darin, dass man dorthin einen Ausflug macht, mit Barkassen oder Fähren fährt und den Fischmarkt, die Speicherstadt oder die neue HafenCity besucht.

Bei 14,5% aller Befragten (118) ist die persönliche Bedeutung des Hamburger Hafens BERUFLICH ODER WIRTSCHAFTLICH begründet. Diese Personen gaben an, dass entweder sie selbst oder Familienmitglieder dort arbeiten bzw. gearbeitet haben, u.a. als Kapitäne, Schiffsmakler, Funkoffiziere, Schiffingenieure oder Kneipenbesitzer. Andere wiederum arbeiten nicht direkt im Hafen, gaben aber an, dass sie ohne den Hafen weniger oder gar keine Arbeit hätten. Die Antworten von insgesamt 10,8% der Befragten (88) fallen in die Kategorie EMOTIONAL. In dieser Kategorie wurden Antworten zusammengefasst, die Begriffe wie Faszination, Flair, Heimat oder Romantik beinhalten. 39 Befragte (4,8% der Befragten) sind der Meinung, der Hafen GEHÖRT ZU HAMBURG. „Hamburg ohne Hafen ist wie Suppe ohne Salz“ sagte eine Befragte. Andere bezeichnen den Hafen als „geheimen Wahrzeichen“ oder „Symbol von Hamburg“ und finden, dass der Hafen unverzichtbar für die Stadt ist. 3,6% aller Befragten (29) sehen die

persönliche Bedeutung des Hafens in Hinsicht auf KINDHEIT UND FAMILIENBEZUG. Diese Personen sind in Hafennähe groß geworden oder haben Verwandte, die in Hamburg leben. In der Kategorie SONSTIGES (27 Antworten) wurden verschiedene Antworten zusammengefasst, die nicht den anderen Kategorien zugeordnet werden konnten. Beispiele dafür sind „toller Willkommensgruß von der Autobahn“, schlechtes Elbwasser“ oder „spannend zu sehen, wie er wächst“. Acht Personen konnten auf die Frage welche Bedeutung der Hamburger Hafen für sie hat, keine Antwort geben, obwohl sie die vorangehende Frage, ob er eine persönliche Bedeutung für sie hat, bejahten

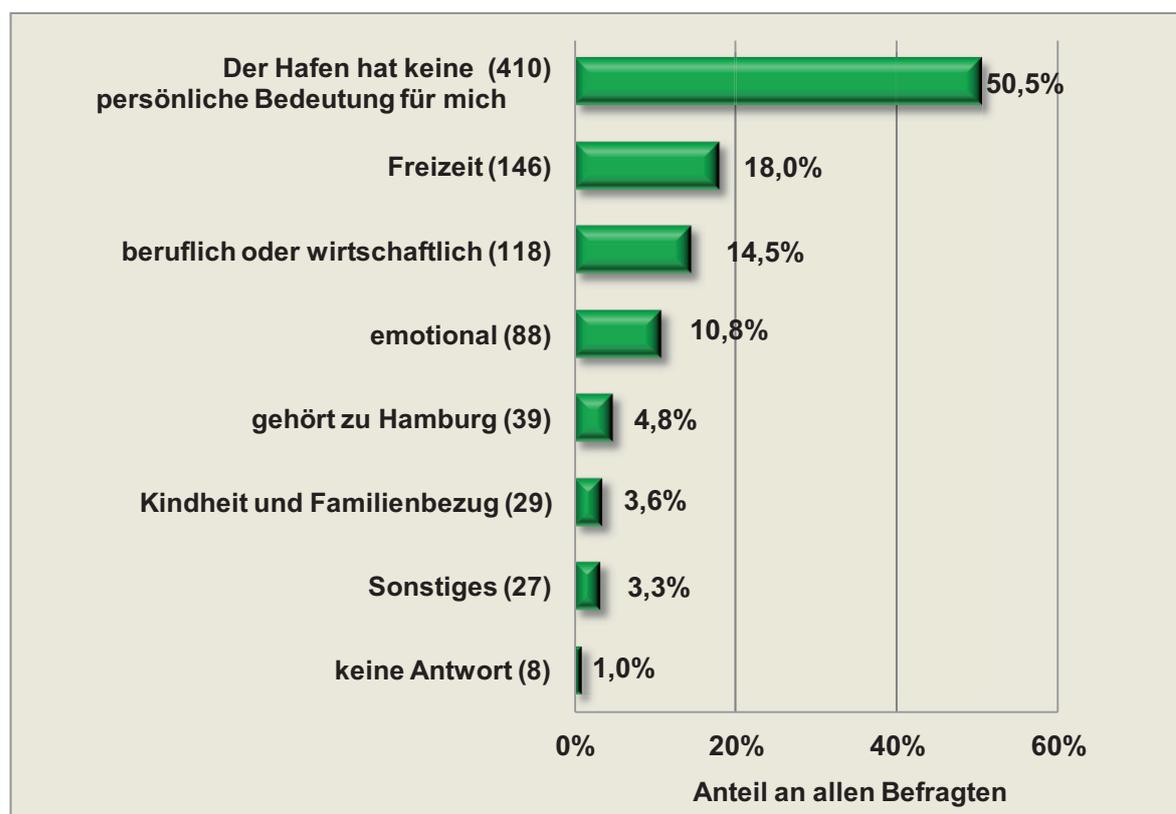


Abb. 14: Welche persönliche Bedeutung hat der Hamburger Hafen für Sie?
(Mfm; Anzahl an Antworten: 1.105; n = 812)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Hamburger, die in der Nähe des Hafens leben einen deutlich größeren persönlichen Bezug zum Hafen haben. Wie schon in Hinblick auf die Elbe, ist der Hafen für einen Großteil der Befragten vor allem ein Ausflugsziel und wird in der Freizeit aufgesucht. Allerdings zeigt sich in den Antworten auch die Bedeutung des Hafens in Bezug auf Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft für die Region. Um den Hamburger Hafen auch in Zukunft konkurrenzfähig zu erhalten und diese Arbeitsplätze zu schützen, wird derzeit die nächste Elbvertiefung geplant. Die Diskussionen darüber sind in Hamburg und in der Region extrem kontrovers. Beim Ziel dieser Studie, die Wahrnehmung der

Region als Kultur-, Natur- und Wirtschaftsraum aus Sicht der dort lebenden Bevölkerung zu untersuchen, soll auch dieses aktuelle Thema angesprochen werden.

Halten Sie die Elbvertiefung für die wirtschaftliche Entwicklung der Elbregion für wichtig?

Der Hamburger Hafen hat selbst in Cuxhaven und Friedrichskoog noch für 75% der Befragten eine „wichtige“ oder sogar „sehr wichtige“ Bedeutung. Zudem ist der Hafen für 14,5% der Befragten auch persönlich wichtig. Vor diesem Hintergrund interessiert die Einstellung der Befragten zur Elbvertiefung und deren Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Elbregion. Die Antworten dieser Frage sollten vorsichtig interpretiert werden. Auf der einen Seite haben Befragte diese Frage mit „nein“ beantwortet, obwohl sie für die wirtschaftliche Entwicklung durchaus einen Sinn in der Vertiefung sehen. Sie sind jedoch grundsätzlich „dagegen“ und wollten dies zum Ausdruck bringen. Andere wiederum entschieden sich auf Grund der Betonung auf der „wirtschaftlichen Entwicklung“ für ein „ja“, sagten aber dazu, dass sie im Prinzip gegen eine Vertiefung sind. Die Ergebnisse dieser Frage dürfen also nicht verwechselt werden mit der Zustimmung bzw. Ablehnung der Elbvertiefung innerhalb der Gesellschaft.

Die Frage, „Halten Sie die Elbvertiefung für die wirtschaftliche Entwicklung der Elbregion für wichtig?“ wurde von 59,1% aller Befragten (479 Personen) mit „ja“ beantwortet. 29,3% der Befragten (238) sind nicht der Meinung, dass die Elbvertiefung für die wirtschaftliche Entwicklung wichtig sei und 11,7% der Befragten (95) beantworteten die Frage mit „weiß nicht“. Mit 68,2% Zustimmung (23,3% „nein“, 8,5% „weiß nicht“) halten die befragten Schleswig-Holsteiner die Elbvertiefung für die wirtschaftliche Entwicklung der Elbregion für besonders wichtig. In Hamburg stimmten 66,7% der Befragten zu, dass die Elbvertiefung für die wirtschaftliche Entwicklung wichtig ist. 17,8% der befragten Hamburger stimmen dem nicht zu, 15,6% der befragten Hamburger wollten sich zu dem Thema nicht äußern. In Niedersachsen wird die Elbvertiefung auch aus wirtschaftlicher Sicht deutlich kritischer gesehen. Hier stimmen nur 45,2% aller Befragten zu, dass sie die Elbvertiefung aus wirtschaftlichen Gründen für wichtig erachten, 42% der befragten Niedersachsen stimmen dem nicht zu, 12,8% sind noch unentschieden oder wollen sich nicht konkret dazu äußern. Einen besonders hohen Anteil an Personen, die diese Frage mit „ja“ beantworteten, gab es in Brokdorf (80% Zustimmung), Hamburg-Bergedorf (79,1%) und Hetlingen (71%). Besonders gering ist die Zustimmung in Balje (35,3% Zustimmung), Jork (37%), Cuxhaven (37,1%) und Freiburg/Elbe (37,5%).

Männer und Frauen unterscheiden sich hinsichtlich dieser Frage erheblich. Während nur 56,1% der befragten Frauen die Elbvertiefung für die wirtschaftliche Entwicklung für wichtig ansehen, sind es unter den Männern 63,1%. Allerdings wurde diese Frage von deutlich mehr Frauen (15,8%) als Männern (6%) mit „weiß nicht“ beantwortet.

Nach Altersklassen differenziert, zeigt sich vor allem, dass in den jüngeren Altersgruppen die Antwort „weiß nicht“ vergleichsweise häufig gewählt wurde. Die Älteren legen sich eher auf eine Antwort fest. Insgesamt zeigen sich die Befragten der Altersklassen eins (bis 20jährige) und vier (51-65jährige) etwas verhaltener in der Zustimmung (52,6% bzw. 55,2% Zustimmung), als die Befragten in den anderen Altersklassen (59% bis 63% Zustimmung).

Zusammenfassend wird die wirtschaftliche Bedeutung der Elbvertiefung für die Region von der Bevölkerung durchaus wahrgenommen. Wobei die Befragten in Niedersachsen die Elbvertiefung als weniger wichtig für die Entwicklung ihrer Region betrachten, als die Befragten in Schleswig-Holstein und Hamburg. Trotzdem zeigte sich im Gespräch mit den Befragten, dass diese Frage für viele nicht leicht zu beantworten war, da die Elbvertiefung nicht nur aus wirtschaftlicher Perspektive betrachtet werden kann. Den meisten Bewohnern der Tide-Elbe ist dieses Problem und die Schwierigkeit einen für alle Interessensgruppen tragbaren Kompromiss zu finden, durchaus bewusst. Die Entscheidung für ein „ja“ oder „nein“ auf diese Frage, wurde von vielen erst nach langem Abwägen und zahlreichen pro und contra Argumenten gefällt. Kompromisse zu finden ist, vor allem in einem dicht besiedelten und stark genutzten Raum, ein Problem. Das Problembewusstsein der Bevölkerung soll im folgenden Abschnitt genauer untersucht werden.

4.5 Problembewusstsein der Bevölkerung an der Tide-Elbe

Wenn den Bewohnern an der Tide-Elbe bewusst ist, welchen Problemen und Herausforderungen die Planungsbehörden gegenüberstehen, werden sie später auch eher Kompromisse und Entscheidungen der Behörden akzeptieren und mittragen. Die vorliegende Studie hat u.a. zum Ziel, herauszufinden, wie ausgeprägt das Problembewusstsein der Bevölkerung an der Tide-Elbe hinsichtlich der Nutzungskonflikte in der Region ist. Zu diesem Zweck wurde die Bevölkerung während der Befragung gebeten, Konflikte zwischen den Nutzungen Landwirtschaft, Tourismus, Fischerei, Industrie, Seeschifffahrt, Naturschutz und Hochwasserschutz in ihrer Region zu nennen, die ihnen spontan einfallen.

Einige Befragte stellte diese Aufgabe vor eine große Herausforderung. Teilweise wurden Konflikte aus der Region genannt, bei denen Wirtschaftszweige beteiligt sind, die es in der Region gar nicht gibt. Andere Befragte haben Probleme der Zersiedelung, der Bevölkerungsentwicklung oder der Verkehrsführung in ihrem Ort aufgezählt. In die Auswertung gingen nur Antworten ein, die sich tatsächlich auf Konflikte zwischen zwei der genannten Nutzungen beziehen. Insgesamt wurden von den Befragten 1.210 solcher Konflikte genannt (vgl. Tab. 1).

	Landwirtschaft	Tourismus	Fischerei	Industrie	Schifffahrt	Naturschutz	Hochwasserschutz
Landwirtschaft	--	53	5	80	26	132	26
Tourismus	53	--	9	93	7	93	16
Fischerei	5	9	--	26	60	48	12
Industrie	80	93	26	--	19	231	18
Schifffahrt	26	7	60	19	--	103	62
Naturschutz	132	93	48	231	103	--	91
Hochwasserschutz	26	16	12	18	62	91	--
Summe	322	271	160	467	277	698	225

Tab. 1: Nennen Sie Nutzungskonflikte zwischen Wirtschaftszweigen, die Ihnen spontan einfallen.

In 698 dieser Antworten (57,5% aller Antworten) geht es um Konflikte zwischen dem NATURSCHUTZ und anderen Nutzungen. Am zweitwichtigsten sind

Nutzungskonflikte mit der INDUSTRIE an der Tide-Elbe. 38,6% der genannten Antworten (467) beziehen sich auf Probleme zwischen der Industrie und anderen Nutzungen. In 26,6% aller genannten Konflikte (322) werden Probleme mit Beteiligung der LANDWIRTSCHAFT angesprochen. Die SEESCHIFFFAHRT wird in 277 Nennungen (22,9% aller genannten Konflikte) mit anderen Nutzungen als konfliktär bezeichnet. In 271 der 1.210 Antworten (22,4% aller Antworten) wird der TOURISMUS als konfligierend eingestuft. Auf den HOCHWASSERSCHUTZ beziehen sich 225 benannte Konflikte (18,6% aller Konflikte). Am seltensten wird die FISCHEREI in Bezug auf regionale Nutzungskonflikte genannt (160 Nennungen; 13,2% aller Konflikte). Dies mag aber auch an der geringen Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges innerhalb der Region liegen.

Insgesamt fällt auf, dass alle möglichen Paarungen von wenigstens fünf Personen als konfliktär bezeichnet wurden. Relativ unproblematisch scheint, da selten als Konflikt genannt, aus Sicht der Bevölkerung die Konfliktlage zwischen Fischerei und Landwirtschaft (5 Nennungen), Tourismus und Seeschifffahrt (7) und Tourismus und Fischerei (9). Besonders häufig hingegen wurden Konflikte zwischen Naturschutz und Industrie (231) sowie Naturschutz und Landwirtschaft (132) genannt. Wobei diese Nennungen regional unterschiedlich häufig vorkommen. Während unter den Antworten in Hetlingen, Friedrichskoog, Drochtersen, Freiburg/ Elbe, und Balje der Konflikt zwischen Naturschutz und Landwirtschaft der am häufigsten genannte Konflikt ist, erreicht in allen anderen Befragungsgebieten der Konflikt zwischen Industrie und Naturschutz die größte Zahl an Antworten. Eine Ausnahme bildet Cuxhaven, wo der Konflikt zwischen Tourismus und Industrie am häufigsten genannt wird.

Relativ wenig konfliktär – möglicherweise auch mangels Bewusstsein dafür – wurde die Situation unter den Befragten in Glückstadt, Marschacht und Brokdorf eingestuft. Dort beantworteten jeweils über 30% der Befragten die Frage mit: „Es gibt keine Konflikte“. Relativ selten wurde diese Antwort hingegen in Hamburg-Rissen und Balje gegeben (jeweils nur 8% der Befragten).

Zusammenfassend wird in der Wahrnehmung der Bevölkerung an der Tide-Elbe vor allem der Naturschutz als mit anderen Nutzungen in Konflikt stehend angesehen. Aus Sicht der Bevölkerung scheinen sich Naturschutz und andere Nutzungen auszuschließen bzw. zumindest zu behindern. Je nachdem ob die Frage im eher ländlichen oder städtischen Kontext gestellt wurde, überwiegt in den Antworten die Landwirtschaft oder die Industrie, die jeweils in Konflikt mit dem Naturschutz stehen. Je wichtiger ein Wirtschaftszweig in einer Region ist, desto häufiger wurde dieser auch als Konfliktgegner genannt. Nirgendwo tauchte ein Regionalkonflikt besonders häufig auf. Insgesamt scheint die Beantwortung dieser Frage den meisten Befragten eher Schwierigkeiten bereitet zu haben, was auch eine hohe Anzahl nicht verwertbarer Antworten belegt. Das Thema

Nutzungskonflikte durch wirtschaftlich konkurrierende Interessen scheint in der Bevölkerung tendenziell wenig wahrgenommen zu werden. Die Antworten spiegeln eher allgemeine Ansichten über das Zusammenspiel von Wirtschaftszweigen wider, als dass tatsächliche, bestehende regionale Konflikte genannt werden.

Welche Probleme werden Ihrer Meinung nach in den nächsten Jahren auf den Hafen zukommen?

Um das Problembewusstsein der Bevölkerung an einem konkreten Beispiel zu untersuchen, wurden die Bewohner der Tide-Elbe nach zukünftigen Problemen des Hamburger Hafens gefragt. Auf diese offen gestellte Frage wurden 1.105 Antworten gegeben (Mehrfachantworten waren möglich). Die Antworten wurden anschließend in elf Kategorien zusammengefasst. 133 Befragte (16,4% aller Befragten) konnten auf diese Frage KEINE ANTWORT geben. 16 Befragte (2%) sind der Meinung, es gebe in den nächsten Jahren KEINE PROBLEME für den Hamburger Hafen.

38,3% aller Befragten (311) sprachen in diesem Kontext an, dass sie für den Hafen in Zukunft KAPAZITÄTSENGPÄSSE erwarten (vgl. Abb. 15). Als Grund dafür wird angeführt, dass die Schiffe immer größer werden und der Hafen diesem Wachstum auf Dauer nicht standhalten kann. Und zwar werden zum einen die großen Schiffe nicht mehr durch die Elbe in den Hafen gelangen können, zum anderen reichen aus Sicht der Befragten die Kapazitäten im Hafen nicht mehr aus, diese Schiffsgrößen abzufertigen. Die Bevölkerung befürchtet, dass der Hafen Platznot z.B. hinsichtlich Liege- und Lagerplätze erleiden wird, Probleme in der Energieversorgung bekommen und der Hinterlandverkehr nicht mehr ausreichen wird.

Immerhin 257 Nennungen, 31,7% aller Befragten, betrachten die ELBVERTIEFUNG als ein Problem, das auch zukünftig für den Hamburger Hafen bestehen wird. Darunter sind sowohl diejenigen, die in der Elbvertiefung bzw. deren Folgen ein Problem für die Umwelt sehen, als auch diejenigen, die bei einer Verzögerung oder Behinderung der Elbvertiefung ein Problem für den Hafen erkennen. Eine klare Tendenz für oder gegen die Elbvertiefung konnte aus den Antworten nicht abgelesen werden, eben nur dass die Schwierigkeiten bei der Entscheidung und Umsetzung der Elbvertiefung aus Sicht der Befragten ein Problem für den Hafen ergeben wird.

Ein weiteres Problem für den Hamburger Hafen liegt aus Sicht von 131 Befragten (16,1%) in der KONKURRENZ DURCH ANDERE HÄFEN. Durch die bereits erwähnten Kapazitätsengpässe erwarten die Befragten eine abnehmende Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens. 28 Mal wurde der neue Jade-

Weser-Port in Wilhelmshaven als größte „Bedrohung“ für den Hamburger Hafen genannt, 19 Mal der Hafen von Rotterdam und in sechs Antworten beziehen sich die Befragten auf Bremerhaven als Konkurrenz. In den restlichen Antworten wird allgemein die internationale Konkurrenz angesprochen, ohne dass konkrete Häfen genannt werden.

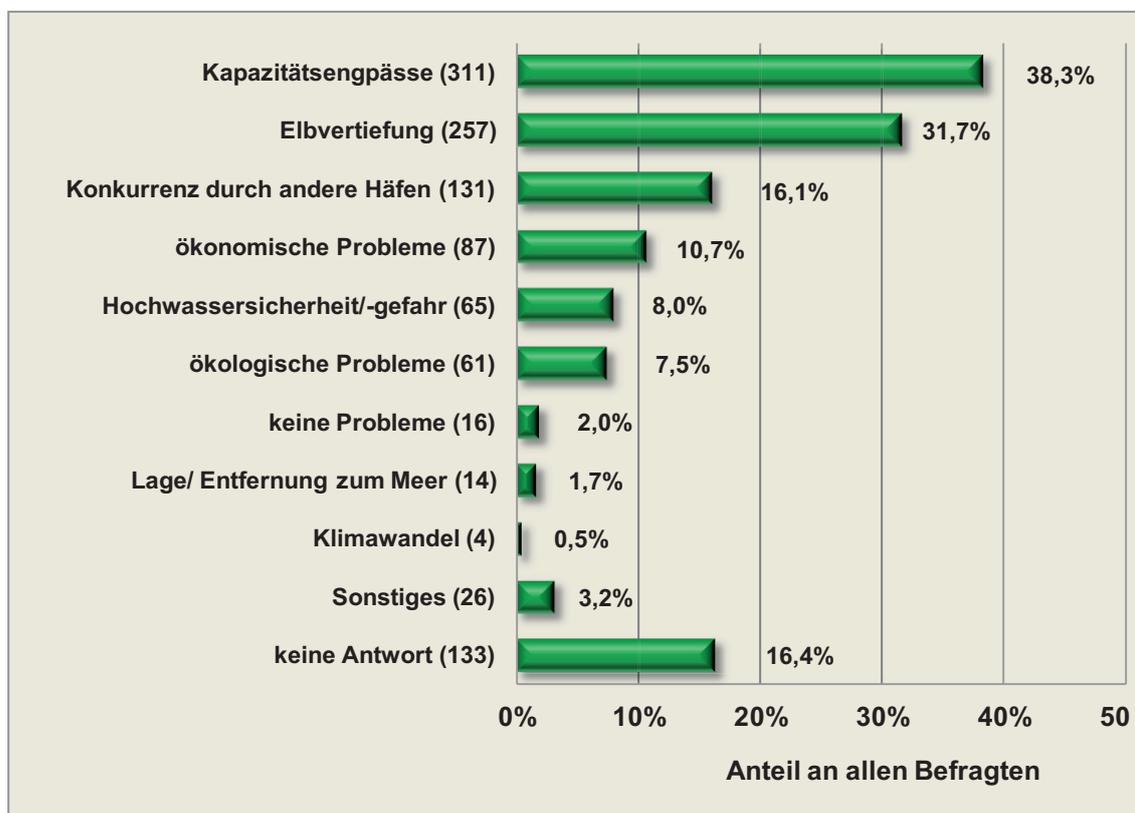


Abb. 15: Welche Probleme werden Ihrer Meinung nach in den nächsten Jahren auf den Hafen zu kommen? (Mfm; Anzahl an Antworten: 1.105; n = 812)

In der Kategorie ÖKONOMISCHE PROBLEME wurden 87 Antworten zusammengefasst. 10,7% aller Befragten sehen die allgemeine Wirtschaftsentwicklung als Problem für den Hamburger Hafen. Neben dem Werftensterben und den Auftragsverlusten bei den Reedereien auf Grund der Wirtschaftskrise, werden allgemeine Probleme wie Arbeitsplatzabbau, Fachkräftemangel und steigende Rohstoffpreise genannt.

Die Kategorie HOCHWASSERSICHERHEIT/ -GEFAHR wird von 65 Befragten (8% aller Befragten) genannt. Als Gefahr wird insbesondere ein Anstieg des Hochwassers durch die Elbvertiefung, vermehrte Sturmfluten, ein höherer Wellengang durch große Schiffe und nicht näher definierte Naturkatastrophen, gesehen. Diese von den Befragten erwarteten Entwicklungen führen dazu, dass die Hochwassersicherheit des Hafens in Frage gestellt wird.

ÖKOLOGISCHE PROBLEME sehen 61 Befragte (7,5%) als zukünftige Herausforderung für den Hamburger Hafen an. Besonders häufig genannt

werden in dieser Kategorie Probleme der Luftverschmutzung durch Schiffsabgase. Aber auch Gewässerverunreinigungen durch Schweröl und andere Industrie- und Schiffsrückstände werden erwähnt und als Problem bezeichnet. In erster Linie werden in dieser Kategorie Probleme genannt, die durch den Hafenbetrieb hervorgerufen werden und zu Problemen für die Umwelt führen. Allerdings wurden, als Reaktion auf diese Probleme, bereits strengere Umweltvorschriften zur Einschränkung der Schiffsemissionen erlassen. Die Umsetzung dieser neuen Vorschriften ist durchaus eine Herausforderung für die Schifffahrtsbranche und wird somit möglicherweise auch Auswirkungen auf den Hamburger Hafen haben.

14 Personen (1,7% der Befragten) sehen ein Problem des Hamburger Hafens in der LAGE/ ENTFERNUNG ZUM MEER. Sie halten den Binnenlandhafen für sinnlos und den Weg nach Hamburg über die Elbe für zu lang und zu teuer. Den KLIMAWANDEL als Problem für den Hamburger Hafen sehen nur vier Befragte. Wobei die Auswirkungen auf den Hafen in den Antworten eher unpräzise bleiben. Ohne nähere Erläuterung werden Klimaerwärmung und Meeresspiegelanstieg als zukünftige Probleme für den Hamburger Hafen genannt. In der Kategorie SONSTIGES wurden 26 Antworten zusammengefasst in denen einzelne Themen rund um den Hafen angesprochen wurden, die aber kein direktes Problem für den Hafen nahelegen. So wurde beispielsweise kritisiert, dass die Elbphilharmonie nicht ins Bild passe, es in der HafenCity zu sozialer Ausgrenzung komme und es zu viele Schiffsunfälle gebe.

Unterschieden nach Bundesländern zeigen sich einige Differenzen in der Wahrnehmung der zukünftigen Probleme, die auf den Hamburger Hafen zukommen könnten (vgl. Abb. 16). Zunächst einmal ist festzustellen, dass in den Kategorien ES GIBT KEINE PROBLEME und KEINE ANTWORT die Befragten aus Niedersachsen deutlich überrepräsentiert sind. Es zeigt sich also auch bei dieser Frage, dass die Niedersachsen eher weniger Interesse am Hamburger Hafen haben als die Befragten aus Schleswig-Holstein und Hamburg. Die Kategorie KAPAZITÄTSENGPÄSSE wurde von den Befragten in Schleswig-Holstein besonders häufig genannt. Die Befürchtung, dass die Entwicklung immer größerer Schiffe zu einem Engpass in der Infrastruktur führt, wurde von 43,7% aller befragten Schleswig-Holsteiner, von 37,5% aller Befragten in Niedersachsen und nur von 30,6% aller aus Hamburg befragten Personen geäußert. Die ELBVERTIEFUNG als Problem für den Hamburger Hafen sehen vor allem die Hamburger selbst (34,4% aller Befragten in Hamburg). In Schleswig-Holstein sehen dieses Problem nur 31,4% und in Niedersachsen 30,4% der Befragten. Auch das Problem der KONKURRENZ DURCH ANDERE HÄFEN wird anteilig von mehr Hamburgern genannt. 20,6% aller befragten Hamburger sehen darin ein Problem, während es in Niedersachsen nur 16,3% der Befragten und in Schleswig-Holstein 13,5% sind. Auch ÖKOLOGISCHE PROBLEME werden eher von den Hamburgern genannt. Da in

dieser Kategorie vor allem das Problem der Schiffsemissionen angesprochen wird, ist dies auch für die in der Nähe des Hafens lebenden Menschen stärker von persönlicher Bedeutung. 12,2% aller Befragten in Hamburg nannten ökologische Probleme, während es in Schleswig-Holstein 7,9% der Befragten und in Niedersachsen nur 4,5% der Befragten waren.

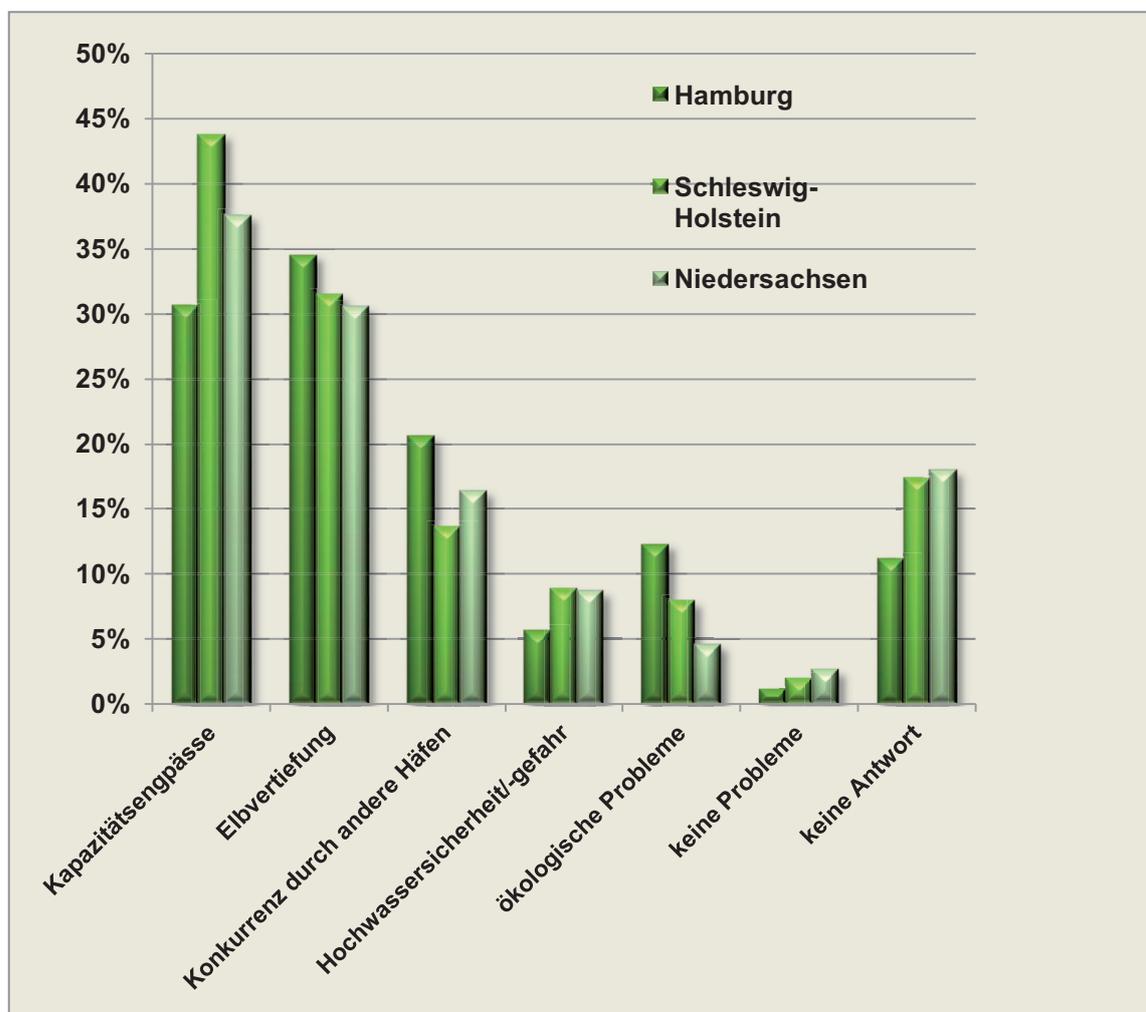


Abb. 16: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage: „Welche Probleme werden Ihrer Meinung nach in den nächsten Jahren auf den Hafen zukommen?“ nach Bundesländern (Mfm; ausgewählte Kategorien; n = 810)

Eine Auswertung nach dem Alter der Befragten ergibt, dass vor allem die jüngsten Befragten geringe Vorstellungen davon haben, welche Probleme in Zukunft auf den Hamburger Hafen zukommen könnten. In der Gruppe der bis 20jährigen gaben 36,8% der Befragten an, dass es aus ihrer Sicht keine Probleme geben werde oder sie die Frage nicht beantworten könnten. Das Problem des KAPAZITÄTSENGPASSES wird von den beiden jüngeren Altersklassen (bis 20jährige und 21-35jährige) deutlich seltener angesprochen (22,8% bzw. 29,1% der Befragten) als in den drei Altersklassen über 35 Jahren (40 bis 45% der Befragten). Die KONKURRENZ DURCH ANDERE HÄFEN wird ebenfalls nur von

3,5% aller Befragten der Altersklasse eins (bis 20jährige) genannt, wohingegen in allen anderen Altersklassen der Anteil bei 14 bis 19% liegt. Anders sieht es in der Kategorie HOCHWASSERSICHERHEIT/ -GEFAHR aus. Diese Kategorie wird von 12,3% aller Befragten der Altersklasse eins genannt. In allen anderen Altersklassen wurde diese Kategorie von maximal 8,8% aller Befragten (über 65jährige) genannt.

Zusammenfassend zeigt sich, dass das Problembewusstsein bezüglich des konkreten Themas Hamburger Hafen in der Bevölkerung deutlich ausgeprägter ist, als bei den Nutzungskonflikten entlang der Elbe. Trotzdem konnten etwa 18% der Befragten auf diese Frage keine Antwort geben. Darunter befinden sich vor allem viele junge Menschen (bis 20 Jahre). Die vielseitigen Antworten, die in neun Kategorien zusammengefasst wurden beweisen jedoch, dass durchaus in der gesamten Region über den Hafen und dessen Zukunft nachgedacht wird. Dabei werden verschiedene endogene (Kapazitätsengpass) und exogene (Wirtschaftskrise, Entwicklung der Schifffahrtsbranche, Klimawandel) Faktoren in die Überlegungen einbezogen. Ob der Hamburger Hafen aufgrund seiner Lage im Binnenland den Herausforderungen durch immer größere Schiffe und die Konkurrenz durch neue Tiefwasserhäfen in der Umgebung gewachsen sein wird, ist in der Bevölkerung durchaus ein Thema. Was aber schlagen die Befragten vor, um diesen Problemen vorzubeugen? Gibt es Lösungsvorschläge, die von der Bevölkerung besonders präferiert werden?

Was könnte Ihrer Meinung nach getan werden, um diesen Problemen vorzubeugen?

Die Frage „Was könnte Ihrer Meinung nach getan werden, um diesen Problemen vorzubeugen?“ wurde 145 der 812 befragten Personen (17,9%) gar nicht gestellt, da sie bereits auf die Frage nach zukünftigen Problemen keine Antwort geben konnten. Weitere 187 Befragte (23%) nannten zwar Probleme des Hafens, hatten aber keine Idee, was man tun könnte, um diesen vorzubeugen. Nur 60% aller Befragten haben somit Vorschläge zur Vorbeugung der zu erwartenden Probleme gemacht. Diese 480 Personen nannten insgesamt 573 Vorschläge, die in zehn Kategorien eingeteilt wurden.

Die ELBVERTIEFUNG als Lösung nannten 108 Befragte (13,3% aller Befragten) (vgl. Abb. 17). Mit der Elbvertiefung soll das Problem des Kapazitätsengpasses, der Konkurrenz durch andere Häfen und der lang anhaltenden Diskussionen um die Vertiefung gelöst werden. Auf der anderen Seite wird die Elbvertiefung selbst als Problem gesehen. 83 Befragte (10,2%) schlagen daher als Lösung vor, die Elbe nicht zu vertiefen und stattdessen die Schifffahrt zu begrenzen. In den

Antworten, die in der Kategorie KEINE ELBVERTIEFUNG/ BEGRENZUNG DER SCHIFFFAHRT zusammengefasst wurden, kommt zum Ausdruck, dass aus Sicht dieser Befragten die Schiffe an die Elbe und nicht die Elbe an die immer größer werdenden Schiffe angepasst werden sollte.

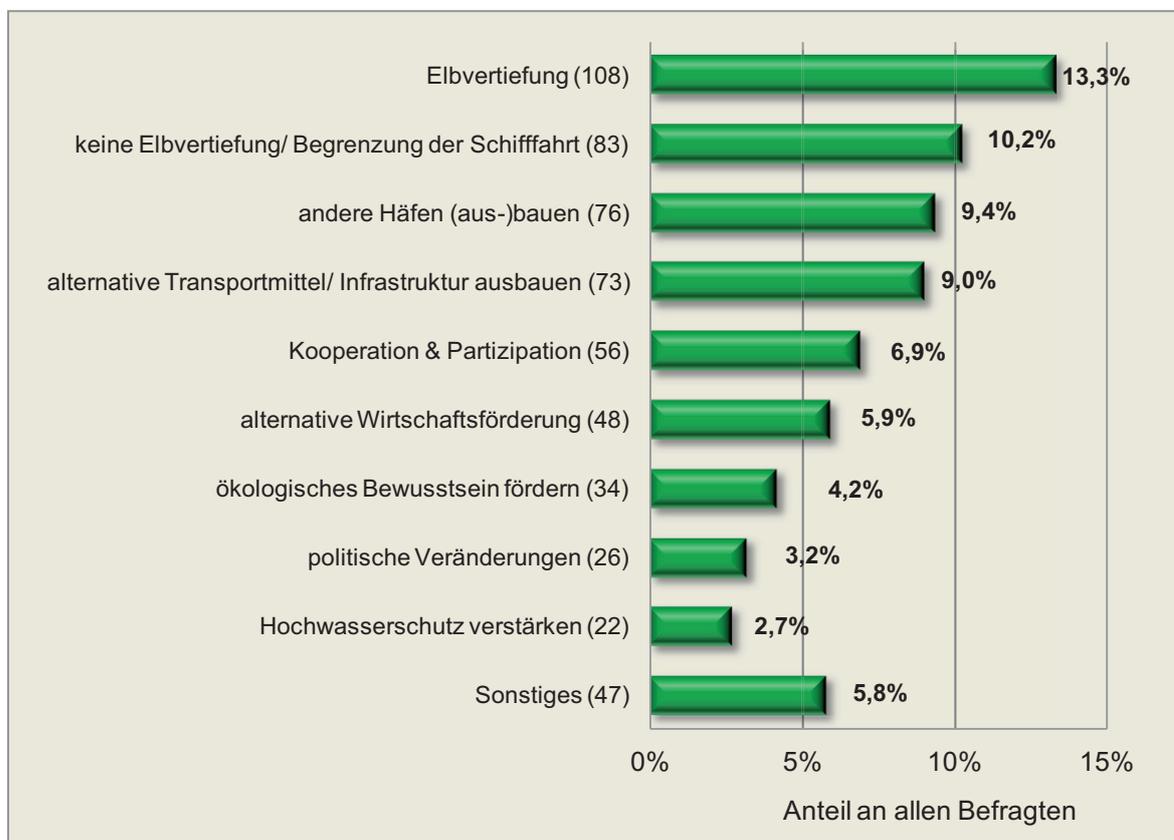


Abb. 17: Was könnte Ihrer Meinung nach getan werden, um diesen Problemen vorzubeugen? (Mfm; Anzahl an Antworten: 905; n = 812)

9,4% der Befragten (76) schlagen vor, andere Häfen auszubauen bzw. neue Häfen direkt an der Küste zu bauen. In dieser Kategorie – ANDERE HÄFEN (AUS-)BAUEN – wird von den Befragten vorgeschlagen, den Schiffsverkehr ganz oder in Teilen auf andere bereits existierende Häfen an der Nordseeküste zu verlagern oder neue Häfen zu bauen. Weitere Antworten befürworten den Ausbau anderer Elbhäfen, die näher an der Nordsee liegen. Vorgeschlagen werden dafür Stade, Brunsbüttel und Cuxhaven. Die Vorschläge reichen von Teilverlagerungen bis hin zur völligen Aufgabe des Seehafens in Hamburg.

73 Befragte (9%) schlagen direkt vor, ALTERNATIVE TRANSPORTMITTEL zu nutzen und die INFRASTRUKTUR dafür auszubauen. Die Container sollten laut Aussage der Befragten statt auf Schiffen besser auf der Schiene oder der Straße nach Hamburg gebracht werden. Der Ausbau von Autobahnverbindungen und Bahnanschlüssen wird als Lösung genannt. Diese sollen auf der einen Seite das Infrastrukturproblem des Hafenhinterlandverkehrs lösen, auf der anderen Seite den Schiffsverkehr teilweise bis komplett ersetzen.

Vorschläge, die eher auf die Erhaltung des Hamburger Hafens bei gleichzeitig mehr KOOPERATION & PARTIZIPATION abzielen, wurden von 56 Personen (6,9%) genannt. In dieser Kategorie wurden zwei Themenblöcke zusammengefasst. Auf der einen Seite sollte der Hamburger Hafen laut Aussage der Befragten stärker mit anderen Häfen der Nordseeküste (insbesondere mit dem deutschen Tiefwasserhafen) kooperieren und ein logistisches Netzwerk aufbauen. In diesem Netzwerk könnte sich jeder Hafen auf seine Stärken konzentrieren und die Schwächen des einen durch die Stärken des anderen ausgeglichen werden. Auch eine engere Abstimmung und mehr Zusammenarbeit zwischen den norddeutschen Bundesländern sind aus Sicht der Befragten förderlich, um zukünftige Herausforderungen anzugehen. Auf der anderen Seite wünschen sich die Befragten konkret mehr Partizipation bei Entscheidungen, die die Elbe und den Hafen betreffen. Mehr Öffentlichkeitsarbeit, mehr Aufklärung, mehr Transparenz und mehr Zusammenarbeit zwischen Behörden und Bevölkerung wird von den Befragten als Lösungsvorschlag für bestehende und zu erwartende Konflikte genannt. Insgesamt wird aus der Bevölkerung also der Wunsch nach weniger Alleingang und weniger Einzelkämpfertum geäußert. Das Mehr an Kooperation bezieht sich also sowohl auf die Ebene der Häfen, als auch auf die administrative Ebene und auf die Zusammenarbeit zwischen Behörden und Anwohnern.

In den Antworten der Kategorie ALTERNATIVE WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG kommt zum Ausdruck, dass einige Befragte Angst vor Arbeitsplatzverlusten und einem wirtschaftlichen Abschwung der Region haben. 48 Personen (5,9%) nennen die Erhaltung von Arbeitsplätzen und eine Stärkung des Standorts als prioritäre Aufgaben zur Lösung der Probleme. Dabei wird neben einer Stärkung des Hafens vor allem auf den Ausbau anderer Wirtschaftszweige und eine Diversifizierung der Wirtschaft gesetzt. Das Ankurbeln von Tourismus und Industrie sowie eine stärkere Spezialisierung der Hafendienstleistungen, anstatt einzig auf Masse zu setzen, sind Vorschläge der Befragten.

34 Befragte (4,2%) beziehen sich in ihren Lösungsvorschlägen auf ökologische Probleme, die durch die Schifffahrt und Ausbauarbeiten an der Elbe entstehen könnten. In der Kategorie ÖKOLOGISCHES BEWUSSTSEIN FÖRDERN beziehen sich die Vorschläge hauptsächlich auf die Reduktion von Schiffsemissionen. Vorgeschlagen wird die Umstellung der Schiffe auf umweltfreundlichere Energien. Zudem wünschen sich die Befragten eine bessere Überwachung und Ahndung von Umweltverstößen sowie eine bessere Aufklärung und Bewusstseinsbildung für Natur- und Umweltschutz. Dazu gehört beispielsweise auch eine Sensibilisierung für den Kauf regionaler Produkte, um umweltschädigende Transporte zu reduzieren.

POLITISCHE VERÄNDERUNGEN sehen 26 Befragte (3,2%) zur Lösung der Probleme für nötig. Dabei wird betont, dass Politiker verschiedener Regionen und auch

verschiedener Ebenen besser kooperieren und miteinander verhandeln sollten. Zudem wird angemahnt, dass die Politiker vorausschauender, längerfristiger planen und wirtschaften sollten.

22 Personen (2,7%) sehen in der Verstärkung des HOCHWASSERSCHUTZES die Lösung von Problemen. In erster Linie werden die Erhöhung der Deiche und der Bau von Wehren als Lösung genannt. In der Kategorie SONSTIGES (47 Nennungen, 5,8%) wurden weitere Antworten zusammengefasst, die sich auf generelle Vorschläge wie „mehr Achtsamkeit“, „mehr wissenschaftliche Beratung bei Entscheidungen“ und „weniger gieriges Profitdenken“ beziehen.

Bei der Auswertung nach unterschiedlichen Bundesländern zeigen sich z.T. deutliche Unterschiede (vgl. Abb. 18). Die ELBVERTIEFUNG als Lösung von Problemen wird vor allem von den Befragten in Schleswig-Holstein vorgeschlagen (17,3%), während in Hamburg nur 11,1% der Befragten und in Niedersachsen 10,7% der Befragten diesen Vorschlag äußern. Eine Begrenzung der Schifffahrt, die zu einem Bedeutungsverlust des Hamburger Hafens führen würde, wird von den befragten Hamburgern deutlich seltener genannt (6,7%) als von den Befragten der anderen Bundesländer (10,9% der Schleswig-Holsteiner; 11,6% der Niedersachsen). Der Vorschlag andere HÄFEN (AUS-)ZUBAUEN, findet vor allem unter den Niedersachsen Zustimmung. 12,3% der befragten Niedersachsen äußerten Vorschläge in dieser Kategorie, während es in Schleswig-Holstein nur 8,7% der Befragten und in Hamburg 5,6% der Befragten waren. MEHR KOOPERATION UND PARTIZIPATION wünschen sich vor allem die befragten Hamburger (8,9%), während diese Themen nur von 7,1% der Befragten in Schleswig-Holstein und von 5,7% der befragten Niedersachsen angesprochen wurden. POLITISCHE VERÄNDERUNGEN fordern ebenfalls vor allem die Befragten in Hamburg (6,1%), während dieses Thema in Schleswig-Holstein (2,9%) und Niedersachsen (1,9%) kaum eine Rolle spielt. Einen Ausbau der Infrastruktur und das Nutzen ALTERNATIVER TRANSPORTMITTEL wird vor allem von den Niedersachsen vorgeschlagen (11,3%). In Schleswig-Holstein setzen nur 7,7% der Befragten und in Hamburg 7,2% der Befragten auf diese Lösung. Erstaunlich ist, dass gerade unter den befragten Hamburgern der Anteil derer, die keine Lösungsvorschläge nennen konnten, besonders hoch ist (31,7% aller befragten Hamburger, versus 23,1% der Schleswig-Holsteiner und 18,2% der Niedersachsen).

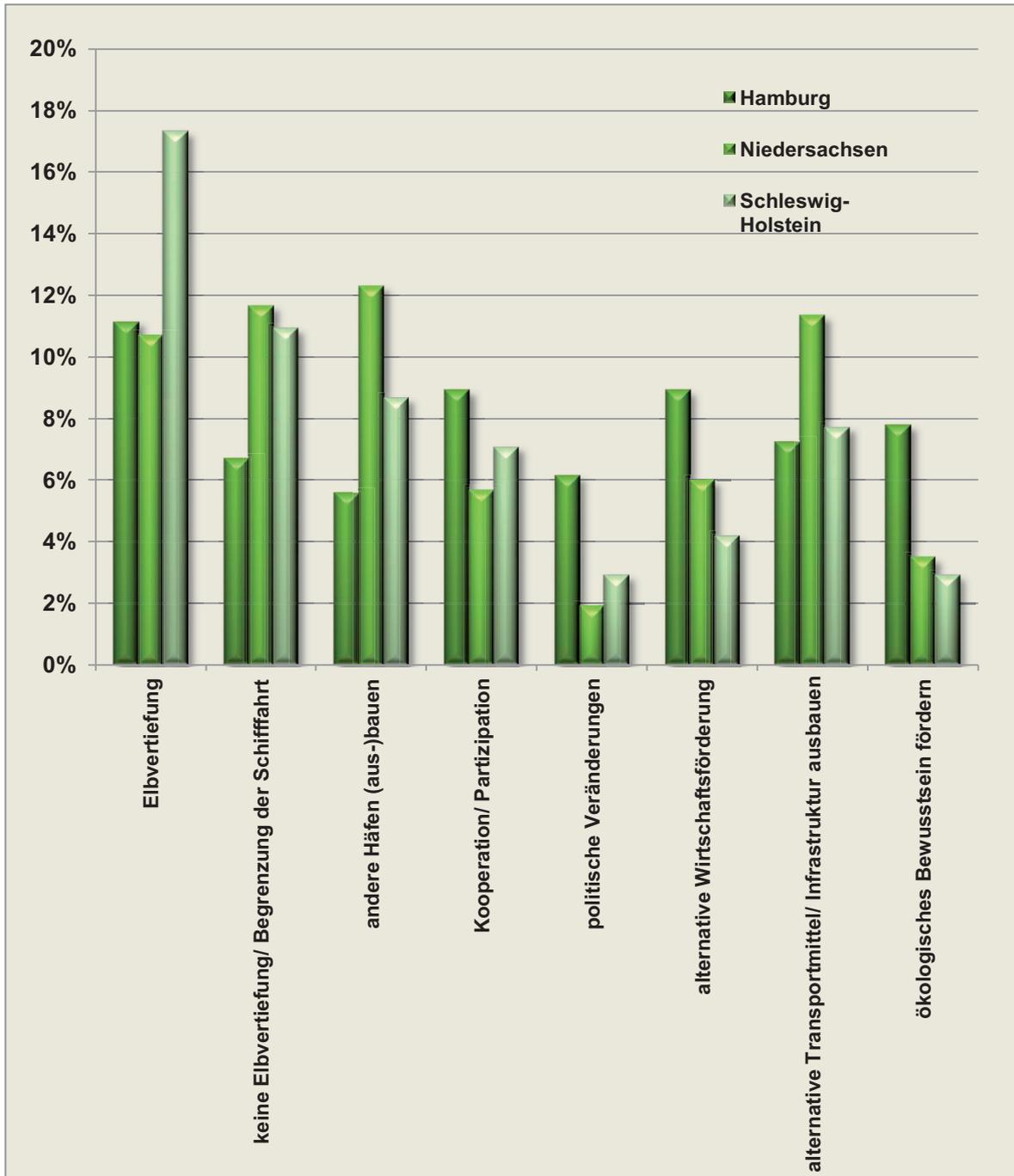


Abb. 18: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage: „Was könnte Ihrer Meinung nach getan werden, um diesen Problemen vorzubeugen?“ nach Bundesländern (Mfm; ausgewählte Kategorien; n = 810)

Nach Altersklassen differenziert ergeben sich ebenfalls deutliche Unterschiede (vgl. Abb. 19). Für die ELBVERTIEFUNG als Lösung von Problemen sprechen sich eher die älteren Befragten aus. Während in der Altersklasse eins (bis 20 Jahre) nur 3,5% der Befragten diesen Vorschlag äußern, liegt der Anteil bei den über 65jährigen bei 18,9%. Auch der (AUS-)BAU ANDERERER HÄFEN wird vorwiegend von den älteren Befragten vorgeschlagen. 11,5% der über 65jährigen nennen diese

Lösung, während es bei den bis 20jährigen nur 3,5% sind. POLITISCHE VERÄNDERUNGEN werden auch eher von den älteren Befragten als Lösung vorgeschlagen (5,4% in Altersklasse fünf versus 1,8% in Altersklasse eins). Demgegenüber setzen die jüngeren Befragten stärker auf eine ALTERNATIVE WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG, auf ALTERNATIVE TRANSPORTMITTEL und den AUSBAU DER INFRASTRUKTUR sowie auf die FÖRDERUNG DES ÖKOLOGISCHEN BEWUSSTSEINS. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Vorschläge der älteren Befragten eher auf bereits Bekanntem aufbauen, während die jüngeren offener für neue Wege sind, auch wenn diese noch nicht weiter konkretisiert werden.

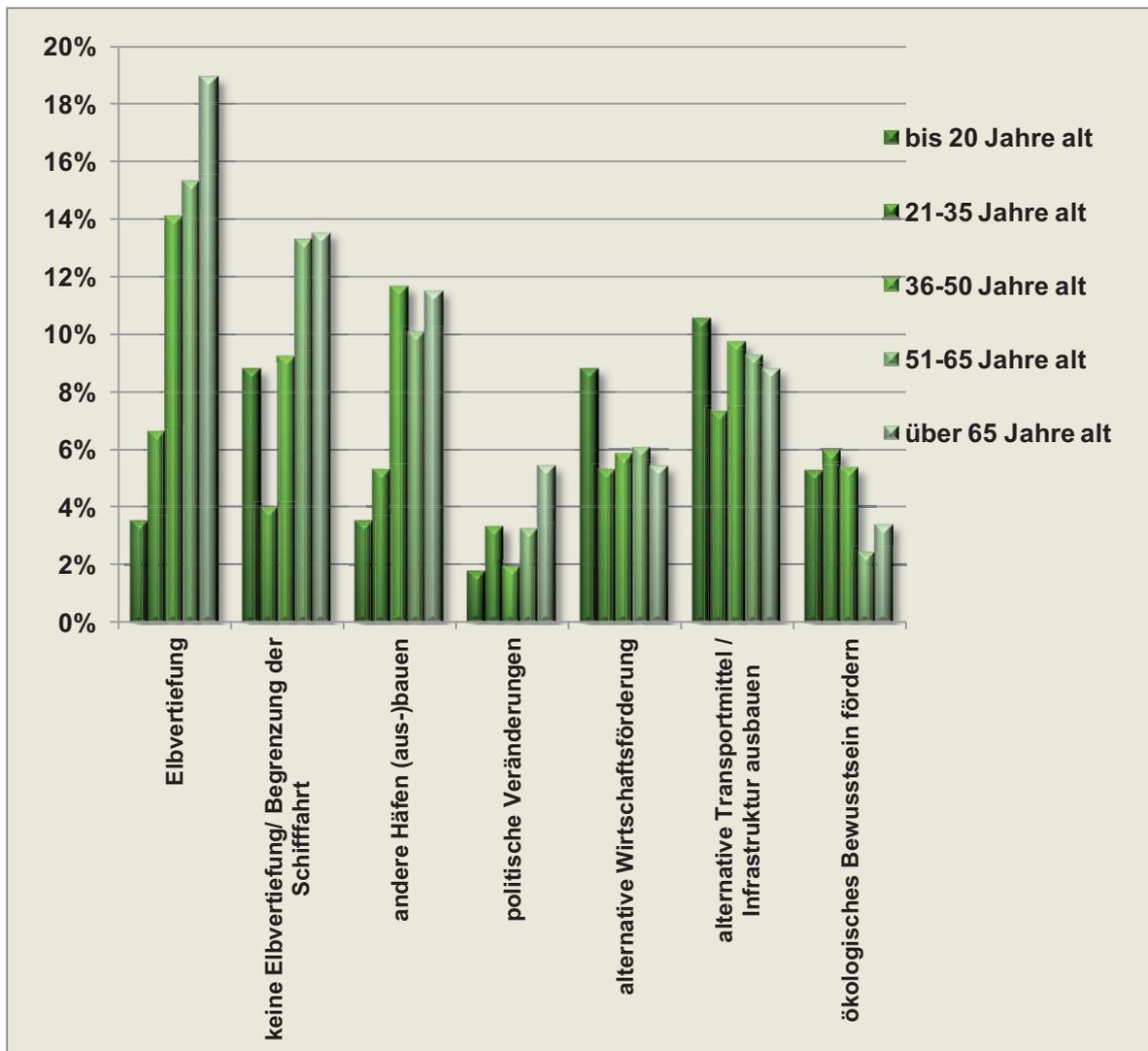


Abb. 19: Prozentuale Verteilung der Antworten zu der Frage: „Was könnte Ihrer Meinung nach getan werden, um diesen Problemen vorzubeugen?“ nach Alter (Mfm; ausgewählte Kategorien; n = 810)

Bei den Lösungsvorschlägen zeigen sich zudem deutliche Unterschiede zwischen den befragten Männern und Frauen. Die befragten Frauen haben ein deutlich geringeres Problem- und Lösungsbewusstsein als die Männer. 22,9% aller Frauen haben die Frage gar nicht gestellt bekommen, weil sie die

vorangegangene Frage nicht beantworten konnten. Bei den Männern waren es nur 10,7%. Zudem konnten weitere 25,6% der Frauen, obwohl sie ein Problem des Hafens benennen konnten, hinterher keinen Lösungsvorschlag formulieren. Insgesamt hat also nur gut die Hälfte aller befragten Frauen, aber 70% der Männer diese Frage überhaupt beantwortet. Aber auch die vorgeschlagenen Lösungen unterscheiden sich. Während die Männer eher auf technische Themen wie ELBVERTIEFUNG, ALTERNATIVE TRANSPORTMITTEL/ INFRASTRUKTURAUSBAU oder andere HÄFEN (AUS-)BAUEN setzen, schlugen die Frauen vor, die Schifffahrt auf der Elbe zu begrenzen und eine ALTERNATIVE WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG anzustreben.

Zusammenfassend können immerhin 60% der Befragten spontan konkrete Lösungsvorschläge für potentielle Probleme des Hamburger Hafens nennen. Strittig ist dabei unter den Befragten, ob die Elbvertiefung eine Lösung sein kann, um die Probleme zu lösen oder ob nach Alternativen gesucht werden sollte. Nach Ansicht der Befragten könnten auch kleinere Schiffe gebaut werden, mit anderen Häfen kooperiert oder alternative Transportmittel eingesetzt werden. Zudem schlugen die Befragten vor, die Wirtschaftsstruktur der Region zu diversifizieren, das ökologische Bewusstsein zu fördern und den Hochwasserschutz zu stärken. In zahlreichen Antworten kommt der Wunsch zum Ausdruck, dass Politiker und Behörden vorausschauender planen und Entscheidungsprozesse für die Bevölkerung transparenter und partizipativer gestalten sollten.

Die Basis für erfolgreiche Partizipation besteht in einer gemeinsamen Sprache. Inwieweit die Bevölkerung die gleiche Sprache spricht, wie die zuständigen Behörden, sollte im Rahmen der Befragung in Form eines Quiz herausgefunden werden.

4.6 Finte, Tide, Tidenhub – Welche Fachbegriffe kennt auch der normale Elbanrainer

Sprechen Wissenschaftler und Behördenmitarbeiter noch die Sprache der Bevölkerung? Werden Begriffe aus dem Behördenalltag von den Menschen auf der Straße verstanden? Um diesen Fragen nachzugehen, wurden einige Begriffe aus dem Bereich Ästuarmanagement, im Rahmen eines Quiz getestet. Die Befragten bekamen jeweils eine Frage und drei mögliche Antworten vorgelesen, aus denen sie dann die richtige auswählen sollten. Auch wenn diese sogenannte Multiple-Choice-Variante den Nachteil hat, dass nicht eindeutig festgestellt werden kann, ob eine richtige Antwort gewusst oder geraten wurde, haben wir uns für diese spielerische Form der Abfrage entschieden.

Insgesamt wurden im Rahmen dieses Quiz acht Fragen gestellt. 24 der 812 Befragten (3%) haben die Antworten auf alle Fragen gewusst oder richtig geraten. 101 Befragte (12,4%) haben sieben richtige Antworten gegeben und 204 Personen (25,1%) kamen auf sechs richtige Antworten. Die größte Gruppe mit 230 Personen (28,3%) sind diejenigen, die fünf von acht Fragen richtig beantwortet haben. 174 Befragte (21,4%) haben immerhin bei der Hälfte aller Fragen die richtige Antwort gewählt, während 65 Personen (8%) nur drei richtige Antworten gegeben haben. Zwölf Personen (1,5%) gaben zwei korrekte Antworten und zwei Personen (0,2%) nur eine richtige Antwort. Allerdings konnte bei der Befragung beobachtet werden, dass viele Antworten durch Ausschlussverfahren hergeleitet oder geraten wurden. Ohne vorgegebene Antwortkategorien wären für diese Befragten die Fragen wohl eher nicht zu beantworten gewesen.

Was ist eigentlich ein Ästuar?

Die Befragten an der Tide-Elbe leben an einem Ästuar – einer durch Ebbe und Flut beeinflussten Flussmündung. Können die Anwohner mit diesem Fachbegriff überhaupt etwas anfangen? Um die Bevölkerung für die Ziele eines integrierten Ästuarmanagements zu gewinnen, sollte der Begriff Ästuar bekannt sein, da andernfalls Miss- bzw. Unverständnis vorprogrammiert sind. Das Ergebnis der Frage „Was ist ein Ästuar?“ zeigt, dass der Begriff Ästuar den Menschen am Elbe-Ästuar fast vollständig unbekannt ist. Die große Mehrheit der Befragten (66,1%) hielt nach Abwägen der drei vorgegebenen Antworten das Ästuar für „ein Gerät zur Messung von Strömungsgeschwindigkeiten“. Weitere 7,3% der Befragten wählten die Antwort „eine an der Elbe heimische Vogelart“. Nur **23,5%** aller Befragten beantworteten die Frage korrekt und wählten die Antwort „ein Ästuar ist der durch Ebbe und Flut beeinflusste Bereich eines Flusses“. 25 Befragte (3,1%) gaben keine Antwort auf diese Frage. Unterschieden nach Bundesländern schnitten bei dieser Frage die Schleswig-Holsteiner mit 25,8% richtiger Antworten besser ab, als die Hamburger (23,9%) und die Niedersachsen (21,2%). Den größten Anteil an richtigen Antworten konnten die Befragten in Hamburg-Finkenwerder (34,4%), Wedel (33,3%) und Freiburg/ Elbe (33,3%) erzielen, während sich in Marschacht nur 6,9% der Befragten für die richtige Antwort entschieden. Mit nur 23,5% richtiger Antworten, ist der Begriff Ästuar der unbekannteste Begriff im gesamten Quiz. Wenn die Anwohner nicht wissen, was ein Ästuar ist, werden sie sich auch unter einem Ästuarmanagement nichts vorstellen können.

Was sind Elbsedimente?

Elbsedimente, natürliche Ablagerungen aus Schlick und Sand in der Elbe, spielen im Ästuarmanagement eine wichtige Rolle, da sie den Flussverlauf und das Flussbett laufend verändern und die Schifffahrtslinie behindern. Direkt nach dem Vorlesen der Frage, äußerten zahlreiche Befragte, dass sie den Begriff noch nie gehört hätten. Aus den drei vorgegebenen Antworten konnten dann immerhin **95,7%** aller Befragten die richtige auswählen. 3,5% der Befragten entschieden sich stattdessen für die Antwort Elbsedimente sind „eine neue Wohnanlage in der Hafen-City“ und zwei Befragte wählten die Antwort, Elbsedimente sind „eine Hamburger Gebäckspezialität“. Fünf Personen wollten auf diese Frage keine Antwort geben. Zwischen den Bundesländern gibt es kaum Unterschiede was den Anteil richtiger Antworten betrifft. Besonders viele wählten in Hamburg-Rissen und Brunsbüttel die richtige Antwort (jeweils 100%), während sich in Freiburg/ Elbe nur 91,7% und in Geesthacht 93,8% der Befragten für die richtige Antwort entschieden.

Was bezeichnet der Begriff Gewässerunterhaltung?

Um die Fahrrinne innerhalb der Elbe für die Schiffe freizuhalten, müssen die sich ablagernden Elbsedimente mit Hilfe von Baggerschiffen immer wieder entfernt werden. Diesen Vorgang nennt man in der Fachsprache Gewässerunterhaltung. Wird dieser Begriff von der Bevölkerung verstanden? **87%** der Befragten wählten unter den drei gegebenen die richtige Antwort aus. 10,8% der Befragten sind jedoch der Ansicht, dass es sich bei dem Begriff Gewässerunterhaltung um „einen Gesprächskreis zwischen Umweltbehörden und Umweltverbänden“ handelt und 2,1% der Befragten wählten die Antwort, Gewässerunterhaltung bezeichnet „das Abendprogramm auf Kreuzfahrtschiffen“. Eine Person gab auf diese Frage keine Antwort. In der Beantwortung dieser Frage liegen die Hamburger mit 88,9% richtiger Antworten leicht vor den Schleswig-Holsteinern (86,5%) und den Niedersachsen (86,2%). Besonders hoch war der Anteil richtiger Antworten in Friedrichskoog (94,7%) und Hamburg-Harburg (94,3%), wohingegen in Jork (78,3%) und Brokdorf (80%) die richtige Antwort am wenigsten häufig gewählt wurde.

Was versteht man unter Tide?

Eine Besonderheit von Ästuaren ist die Beeinflussung durch Ebbe und Flut, also durch die Tide. Wie bekannt ist dieser Begriff entlang des Elbe-Ästuars? Dass unter Tide „der zweimal tägliche Wechsel von Ebbe und Flut“ zu verstehen ist,

wurde von **96,7%** aller Befragten entlang der Tide-Elbe richtig beantwortet (meist gewusst und selten geraten). Acht Personen wählten die Antwort dass Tide „eine Radiosendung mit Carlo von Tiedemann“ sei und 17 Befragte (2,1%) halten Tide für „einen Elektroantrieb für Containerschiffe“. Zwei Personen gaben auf diese Frage keine Antwort. Im Vergleich zu allen anderen Quiz-Fragen waren sich die Befragten bei dieser Frage am sichersten. Viele Befragte beantworteten diese Frage ohne die vorgegebenen Antworten abzuwarten. In fünf Befragungsorten liegt die Rate an richtigen Antworten bei 100% (Hamburg-Rissen, Brokdorf, Friedrichskoog, Jork und Balje). Erstaunlich niedrig ist der Bekanntheitsgrad unter den Befragten in Drochtersen (88,4%) und Brunsbüttel (94,9%).

Wo ist der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser am größten?

Nachdem gezeigt werden konnte, dass der Begriff Tide bei nahezu allen Befragten bekannt ist, stellt sich die Frage, ob der Tidenhub, also der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser, regional richtig eingeschätzt werden kann. Wie in Kapitel 3 beschrieben, ist der Tidenhub im Inneren des Ästuars durch anthropogene Eingriffe angestiegen und liegt inzwischen in Hamburg höher als in Cuxhaven. Ist das den Bewohnern der Tide-Elbe-Region bewusst? Die Befragten wurden gebeten einzuschätzen, ob der Tidenhub in Hamburg, Cuxhaven oder auf Helgoland am höchsten ist. Für Cuxhaven entschieden sich 40,2% aller Befragten, für Helgoland 24,4%. Die richtige Antwort „Hamburg“ nannten **35%** der Befragten. Vier Personen konnten diese Frage nicht beantworten. Auffällig bei dieser Frage sind die großen Unterschiede zwischen den Bundesländern. In Hamburg haben 40,6% der Befragten auf die richtige Antwort nämlich Hamburg gesetzt. Allerdings ist unwahrscheinlich, dass diese Antwort von allen gewusst wurde. Eher wahrscheinlich ist, dass die Antwort aus Lokalpatriotismus gewählt wurde. Unter den Befragten Niedersachsen wählten nämlich nur 27,6% die Antwort Hamburg, wohingegen das niedersächsische Cuxhaven von 47,8% aller Niedersachsen als richtige Antwort ausgewählt wurde. Das beste Ergebnis erzielten die Befragten in Wedel, wo 58,3% der Befragten diese Frage richtig beantworteten, während in Marschacht nur 13,8% und in Stade 15,7% der Befragten die richtige Antwort gaben. Die Antwort auf diese Frage wurde von vielen Befragten versucht auf Grund des eigenen Wissens herzuleiten, am Ende musste doch oft das Bauchgefühl herhalten.

Was ist Natura 2000?

Weite Teile des Elbe-Ästuars wurden, wegen der herausragenden Bedeutung des Ökosystems, in das europäische Netz von Naturschutzgebieten (Natura 2000) aufgenommen. Kennt die in der Region lebende Bevölkerung diese Bezeichnung? Auf die Frage „Was ist Natura 2000“ gab es zunächst meist ratlose Blicke. Aus den drei vorgegebenen Antworten wählten dann immerhin **71,7%** der Befragten die richtige Antwort „ein europäisches Netz von Naturschutzgebieten“ aus. Für eine inhaltlich ähnliche Antwort, Natura 2000 steht für einen „Ansatz zur Uferunterhaltung in Naturschutzgebieten“ entschieden sich 23,9% der Befragten. Weitere 3,5% der befragten Personen wählten „die Kampagne des Vereins für Bade- und Freikörperkultur e.V.“ als richtige Antwort. Acht Befragte konnten keine Antwort geben. Nach Bundesländern differenziert fällt auf, dass die Bezeichnung in Schleswig-Holstein mit 67,3% an richtigen Antworten deutlich weniger bekannt ist als in Hamburg (77,8%) und Niedersachsen (72,4%). Besonders viele richtige Antworten konnten in Hamburg-Rissen (87%), Jork (80,4%) und Balje (79,4%) erzielt werden. Weniger bekannt scheint Natura 2000 bei den Bewohnern von Hetlingen (64,5%) und Drochtersen (65,1%) zu sein.

Was ist Schierlingswasserfenchel?

Schierlingswasserfenchel ist eine seltene Pflanzenart, die nur an der Elbe vorkommt und auch dort immer weiter verdrängt wird, da ihr natürlicher Lebensraum zerstört wird. Der Schierlingswasserfenchel kam im Zusammenhang mit der Erweiterung des Airbus-Geländes am Mühlenberger Loch und der Teilzuschüttung eines der letzten Süßwasserwatts Europas zu trauriger Bekanntheit. Die Seltenheit und Bedrohung dieser Pflanze ist ein Grund für die Ausweisung des Elbe-Ästuars als Natura 2000-Gebiet und sie liefert auch wichtige Argumente gegen die Elbvertiefung und weitere Eingriffe entlang der Elbe. Kennen die Bewohner diese Pflanze? Auch auf diese Frage reagierten die meisten Befragten mit Ratlosigkeit. Fenchel kennt man, auch den Schierlingsbecher – aber was ist Schierlingswasserfenchel? **51%** der Befragten wählten die Antwort „eine seltene Pflanzenart, die nur an der Elbe vorkommt“ und lagen damit richtig. 40,2% allerdings stimmten für die Antwort, Schierlingswasserfenchel sei „ein Unkraut, das an allen deutschen Flüssen zu finden ist“. Weitere 7,8% sehen in Schierlingswasserfenchel „eine Teesorte aus heimischen Kräutern“. Neun Befragte wollten auf diese Frage keine Antwort geben.

Die größten Vorkommen des Schierlingswasserfenchels befinden sich in der Nähe der Befragungsorte Jork, Geesthacht, Bergedorf und Marschacht. Mit

Ausnahme von Bergedorf, wo mit 67,2% richtiger Antworten der zweithöchste Wert (nach Balje 67,7%) erreicht wurde, liegen die anderen drei Befragungsorte hinsichtlich der richtigen Antworten im unteren Bereich. Ein Zusammenhang zwischen dem räumlichen Auftreten des Schierlingswasserfenchels und der Richtigkeit der Antworten kann nicht hergestellt werden. Am besten schnitten bei dieser Frage die befragten Hamburger ab (57,2%), während in Schleswig-Holstein nur 49,1% und in Niedersachsen 49,7% der Befragten die richtige Antwort wählten.

Was ist Finte?

Finte ist eine geschützte Heringsart, die zum Laichen in die Elbe kommt. Auf die Frage „Was ist Finte?“ antworteten einige Befragte spontan, das sei, „wenn man jemanden aufs Glatteis führt.“ Nur war hier nach einer anderen Bedeutung gefragt und so befand sich die Antwort der Befragten, zu deren großen Enttäuschung, nicht unter den drei vorgegebenen Antworten wieder. Für die richtige Antwort „eine geschützte Heringsart, die in der Elbe vorkommt“ entschieden sich **55,5%** der Befragten. 22,3% der Befragten wählten die Antwort, Finte sei „ein Begriff aus dem Wassersport“ und 18,8% der Befragten halten Finte für „ein spezielles Gewehr zur Entenjagd“. 27 Personen (3,3%) wollten keine Antwort auf diese Frage geben und wurden in der Kategorie „weiß nicht“ zusammengefasst. Besonders viele richtige Antworten erreichten die Befragten aus Friedrichskoog (73,8%), was möglicherweise an der fischereiwirtschaftlichen Affinität der Region liegt. In Stade wurde mit 64,3% die richtige Antwort am zweithäufigsten gegeben. Einen besonders geringen Bekanntheitsgrad hat Finte in Glückstadt (38,3%).

Nach Alter unterschieden konnte festgestellt werden, dass die Befragten der Altersklasse eins (bis 20 Jahre) bei allen Fragen deutlich schlechter abschnitten, als die Befragten aller anderen Altersklassen. Der höchste Anteil an richtigen Antworten wurde in Altersklasse zwei (21-35 Jahre) erreicht. Bei den Fragen nach den Elbsedimenten, der Gewässerunterhaltung, dem Ästuar, dem Schierlingswasserfenchel und der Finte nimmt der Anteil an richtigen Antworten in den oberen Altersklassen ab Altersklasse zwei kontinuierlich ab. Eine kleine Ausnahme besteht bei dem Begriff Ästuar, der in der Altersklasse fünf überraschend bekannter ist, als bei den jüngeren Befragten. Anders sieht es bei den Fragen nach Natura 2000 und dem Tidenhub aus. Bei diesen Fragen steigt der Anteil der richtigen Antworten kontinuierlich mit dem Alter. Der Begriff Tide ist ebenfalls in der jüngsten Altersklasse am unbekanntesten (71,9% richtiger Antworten). Der Anteil an richtigen Antworten schwankt jedoch in den darauf

folgenden Altersklassen zwischen 96,8% und 99%. In der Altersklasse fünf gaben 100% aller Befragten darauf die richtige Antwort.

Der Bildungsstand scheint nur teilweise einen Einfluss auf das Quiz-Ergebnis zu haben. Bei denjenigen, die 13 Schuljahre oder mehr absolviert haben, liegt der Anteil an richtigen Antworten höher als in allen anderen Kategorien. Allerdings sind bei den meisten Fragen diejenigen besser, die nur neun Jahre oder weniger die Schulbank gedrückt haben, als diejenigen, die 10-12 Jahre in die Schule gingen. Dieses Paradoxon lässt sich durch das Alter erklären. Diejenigen, die nur neun Schuljahre oder weniger angegeben haben, sind meist ältere Personen, die insgesamt beim Quiz besser abschneiden, als die jüngsten. Eine Kombination aus Bildung und Lebenserfahrung führt tendenziell zu einem besseren Abschneiden in diesem Quiz.

Zusammenfassend deckten das Quiz und die darin abgefragten Begriffe relativ große Schwierigkeiten bei den Befragten auf. Was Tide bedeutet, konnten die meisten der Befragten beantworten, aber schon die Frage, wo der Tidenhub am höchsten ist, wurde nicht mehr gewusst, sondern höchstens hergeleitet oder geraten. Die Begriffe Elbsedimente und Gewässerunterhaltung waren den meisten Befragten zunächst völlig unbekannt, allerdings machten es die vorgegebenen Antworten relativ leicht, die richtige Frage durch Ausschluss der beiden falschen Antworten abzuleiten. Besonders schwierig, da den Befragten größtenteils unbekannt, waren die Begriffe Ästuar, Natura 2000, Schierlingswasserfenchel und Finte. Gerade diese Begriffe aber sind zentral für ein integriertes Ästuarmanagement an der Elbe. Wenn den Bewohnern gar nicht bewusst ist, welche seltenen Pflanzen und Tiere in ihrer unmittelbaren Umgebung zu finden sind und auf welche Weise die gesamte Tide-Elbe unter europäischen Naturschutz gestellt wurde, werden sie die Diskussionen der Behörden und Politiker auch nicht verstehen und mitverfolgen können, was eine Voraussetzung dafür ist, selbst aktiv werden zu können. Die Ergebnisse des Quiz haben gezeigt, dass Begriffe, die Behördenmitarbeitern und Wissenschaftlern geläufig sind, von einem Großteil der Bevölkerung nicht verstanden werden. Um einen Kommunikationsprozess mit der Bevölkerung in Gang zu bringen, sollte darauf Rücksicht genommen werden.

4.7 Planung und Gestaltung der Zukunft an der Tide-Elbe

Nachdem sich die bisherigen Fragen eher mit der Wahrnehmung des Ist-Zustands der Region und dem aktuellen Wissen der Befragten beschäftigten, soll nun ein Blick in die Zukunft gerichtet werden. Wie stellt sich die Bevölkerung die Zukunft der Elbe vor? Beteiligt sich die Bevölkerung an Planungs- und

Gestaltungsprozessen für die Region? Oder würden die Menschen an der Elbe gerne von den Behörden stärker beteiligt werden? Abschließend soll mit der Frage „Was tun Sie persönlich zur Erhaltung Ihrer Heimat?“ herausgefunden werden, worin die Befragten ihren eigenen Beitrag für die Gestaltung der Zukunft der Region sehen.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft der Elbe?

Auf die Frage was sich die Befragten für die Zukunft der Elbe wünschen, wurden insgesamt 932 Antworten gegeben (Mehrfachantworten möglich). Die Antworten wurden in neun Kategorien zusammengefasst, von denen zwei aufgrund der zahlreichen Nennungen deutlich hervorstechen. Die meisten Antworten (355) wurden in der Kategorie KEINE WEITEREN EINGRIFFE zusammengefasst (vgl. Abb. 20). Diese 43,7% aller Befragten wünschen sich, dass die Elbe in Zukunft in Ruhe gelassen wird, dass sie nicht weiter ausgebaggert, begradigt oder zugebaut wird. Die Elbe soll in den Augen der Befragten so bleiben, wie sie jetzt ist.

38,7% der Befragten (314) hegen den Wunsch, dass der Naturschutz an der Tide-Elbe in Zukunft ein größeres Gewicht bekommt. In der Kategorie MEHR NATURSCHUTZ wurden Antworten zusammengefasst, in denen es u.a. um die Verbesserung der Wasserqualität, um die Erholung der Fischbestände oder die Erhaltung von Wattflächen geht.

Die folgenden Kategorien unterscheiden sich in der Anzahl der Antworten deutlich von den beiden vorangegangenen Kategorien. 9% der Befragten (73) wünschen sich eine bessere BALANCE von Naturschutz und Wirtschaft. Die Antworten, die in dieser Kategorie zusammengefasst wurden, beziehen sich teilweise auf das Thema Elbvertiefung, bei dem in den Augen der Befragten ein Kompromiss gefunden werden soll. Andere Antworten beziehen sich auf die vorher gestellte Frage nach den Nutzungskonflikten. In dieser Hinsicht wünschen sich die Befragten, dass ein Kompromiss zwischen Industrie, Naturschutz und Tourismus gefunden werden soll, oder dass Naturschutz und Schifffahrt in Einklang gebracht werden sollen. In den Antworten dieser Kategorie wird deutlich, dass einige Bewohner die Problematik der Nutzungskonflikte durchaus ernst nehmen und sich friedliche Lösungen wünschen, mit denen alle Seiten leben können.

37 Befragte (4,6%) denken bei der Zukunft der Elbe vor allem an Sturmfluten und wünschen sich daher mehr SCHUTZ VOR KATASTROPHEN. Einen stärkeren Hochwasserschutz und mehr Überflutungsflächen fordern die Befragten, die dabei auch hoffen, dass möglichst keine Sturmfluten die Region heimsuchen und die Hochwasserschutzmaßnahmen auf die Probe stellen.

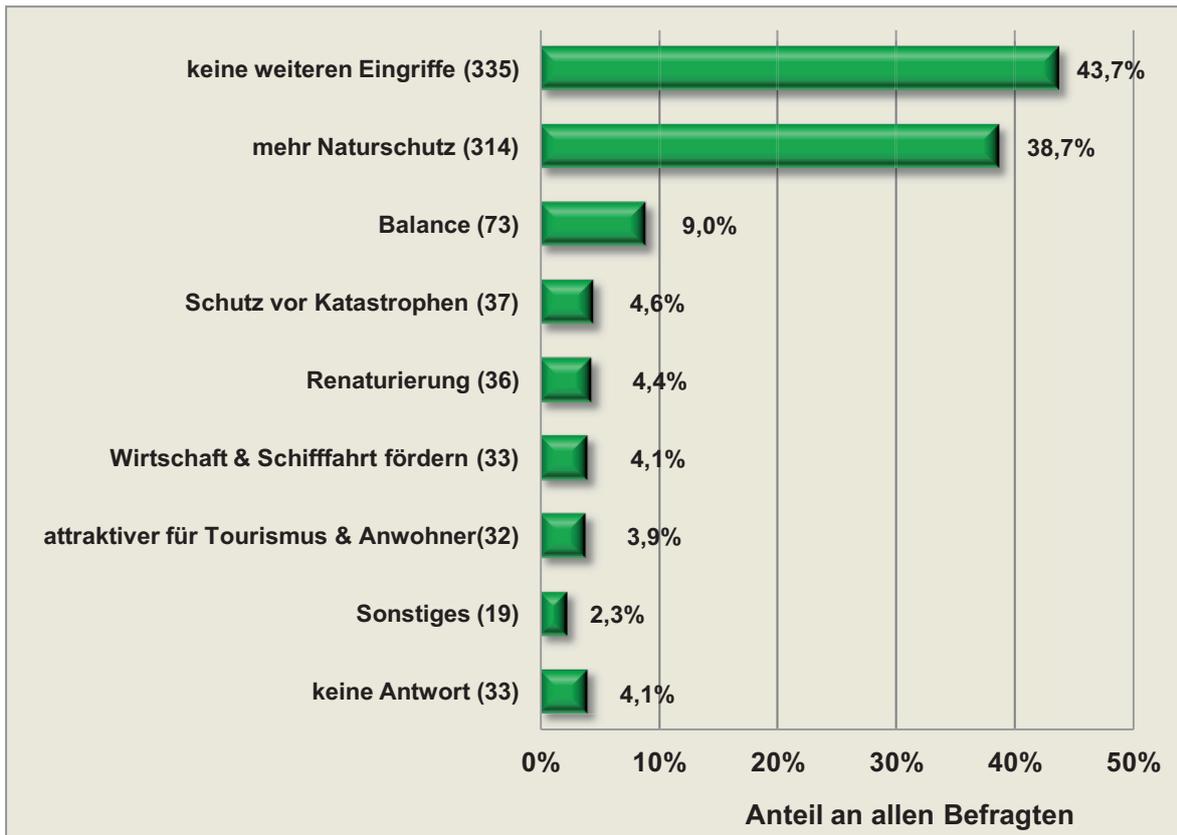


Abb. 20: Was wünschen Sie sich für die Zukunft der Elbe?
(Mfm; Anzahl an Antworten: 932; n = 812)

In der Kategorie RENATURIERUNG wurden 36 Antworten zusammengefasst (4,4% aller Befragten), in denen die Wünsche über ein „die Elbe in Ruhe lassen“ hinausgehen. „Dass die Elbe wieder ein Fluss wird, wie vor 100 Jahren“ so drückt es ein Befragter aus. Neben der Renaturierung der Elbe wird auch ein Abbau der Industrieanlagen und insbesondere der Atomkraftwerke entlang der Elbe genannt.

33 Befragte (4,1%) hingegen wünschen sich für die Zukunft der Elbe, dass WIRTSCHAFT & SCHIFFFAHRT gefördert werden. Die Elbe als Schiffsverkehrsweg soll erhalten und ausgebaut werden, um somit auch den Wirtschaftsstandort Hamburg zu erhalten.

Dass die Elbe ATTRAKTIVER FÜR TOURISMUS & ANWOHNER wird, wünschen sich 3,9% (32) der Befragten. In erster Linie wünschen sich die Befragten aus ökonomischen Gründen mehr Touristen. Diese sollen durch bessere Freizeitaktivitäten und ein besser ausgebautes Verkehrsnetz (mehr Fähren, Ausbau der A20, feste Elbquerung westlich von Hamburg) angelockt werden. Gleichzeitig wird auch darauf hingewiesen, dass diese Investitionen nicht nur den Touristen, sondern auch den Einheimischen zu Gute kommen würden.

In der Kategorie SONSTIGES wurden 19 Antworten zusammengefasst. In diesen Antworten geht es vor allem um die Menschen und ihren Bezug zur Elbe, der

respektvoller und bewusster werden sollte. 33 Personen wollten die Frage nicht beantworten.

Differenziert nach Bundesländern unterscheiden sich die Wünsche der Befragten für die Zukunft der Elbe in einigen Punkten. KEINE WEITEREN EINGRIFFE wird von den Niedersachsen (50%) deutlich häufiger genannt, als von den Schleswig-Holsteinern (41,2%) oder den Hamburgern (37,2%). Dafür dreht sich bei der Kategorie MEHR NATURSCHUTZ die Verteilung um. Während unter den Hamburgern 44,4% aller Befragten mehr Schutz der Natur an der Elbe fordern, sind es unter den Befragten in Schleswig-Holstein nur 39% und in Niedersachsen 35,3% der Befragten. Für mehr BALANCE bzw. einen Einklang zwischen verschiedenen Nutzungen der Elbe sprechen sich besonders die Hamburger aus (12,2%), während in Schleswig-Holstein nur 8,8% der Befragten und in Niedersachsen 7,4% der Befragten den Wunsch nach Kompromissen äußern. Die WIRTSCHAFT & SCHIFFFAHRT FÖRDERN wollen vor allem die Befragten aus Schleswig-Holstein. Während die Hamburger sich stärker als ihre Nachbarn SCHUTZ VOR KATASTROPHEN wünschen und die Region gerne ATTRAKTIVER FÜR TOURISTEN UND ANWOHNER gestalten würden.

Einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Alter und Anteil der Antworten ist in der Kategorie KEINE WEITEREN EINGRIFFE zu sehen. Während in Altersklasse eins (bis 20 Jahre) nur 36,8% der Befragten wünschen, dass die Elbe in Ruhe gelassen wird, steigt der Anteil bis zur Altersklasse fünf (über 65 Jahre) auf 46,6% der Befragten. Auch der Wunsch nach MEHR SCHUTZ VOR KATASTROPHEN wird eher von den älteren Befragten geäußert.

Zusammenfassend wünschen sich die Menschen für die Elbe eine möglichst naturnahe Zukunft. Die Kategorien KEINE WEITEREN EINGRIFFE, MEHR NATURSCHUTZ und RENATURIERUNG machen zusammen 705 von 932 Antworten aus (75,6%). Weitere 73 Antworten beziehen sich auf eine Kompromisslösung zwischen Wirtschaft und Naturschutz. In nur 102 Antworten (11%) werden ein Ausbau der Infrastruktur, eine Förderung von Wirtschaft und Schifffahrt oder eine Erweiterung des Hochwasserschutzes, also weitere Eingriffe in die Naturlandschaft Tide-Elbe gewünscht. Das also wünschen sich die Anwohner für die Zukunft der Elbe. Inwiefern aber beteiligen sich die Befragten an der Umsetzung dieser Wünsche?

Beteiligen Sie sich persönlich an den Planungs- und Gestaltungsprozessen für die Elbregion?

Die Befragten an der Elbe wurden konkret gefragt, ob sie sich an Planungs- und Gestaltungsprozessen in der Region beteiligen. Auf diese Frage antworteten gerade einmal 9,6% der Befragten (78) mit „ja“, die restlichen 90,4% verneinten

diese Frage. Die folgende Frage „Würden Sie gerne von den Behörden stärker an den Planungs- und Gestaltungsprozessen für die Region beteiligt werden?“ bejahten immerhin 36% aller Befragten. 63,3% hingegen wollen nicht beteiligt werden, einzelne sind sich darüber nicht sicher.

Wie sieht aber der Zusammenhang zwischen diesen beiden Antworten aus? Wollen diejenigen, die sich eh schon beteiligen noch stärker beteiligt werden, oder gibt es Menschen, die bisher nicht beteiligt sind und gerne von den Behörden stärker integriert werden wollen? Von denjenigen, die sich bereits an den Planungs- und Gestaltungsprozessen der Region beteiligen, will etwa die Hälfte noch stärker beteiligt werden. Unter den insgesamt 734 Personen, die sich bisher nicht an Planungs- und Gestaltungsprozessen beteiligen, wollen etwa 35% stärker beteiligt werden. Insgesamt ergibt sich damit, dass knapp 60% aller Befragten sich nicht beteiligen und auch gar nicht beteiligt werden wollen (vgl. Tab. 2). Nach Gründen für diese Einstellung wurde im Fragebogen zwar nicht ausdrücklich gefragt, drei Gründe wurden uns gegenüber jedoch häufig spontan von den Befragten geäußert. Ein Teil der Befragten ist beruflich und familiär so stark eingebunden, dass für weitere Aufgaben keine Zeit bleibt. Andere fühlen sich zu alt und/oder wollen das Leben nach einem anstrengenden Berufsleben nun genießen. Eine dritte Gruppe äußerte uns gegenüber, dass die Zusammenhänge in der Region zu kompliziert seien und Planungsprozesse somit nur von Experten durchgeführt werden könnten. Sie selbst fühlen sich nicht kompetent genug, dazu etwas beizutragen. Die Ergebnisse des Elbe-Quiz haben bereits gezeigt, dass zahlreiche Fachbegriffe mit denen Behördenmitarbeiter tagtäglich umgehen, den normalen Bürgern unbekannt sind. In den Behörden wird also nicht die gleiche Sprache gesprochen, wie auf der Straße. Vielleicht ist auch das ein Grund für das Gefühl der Befragten, nicht kompetent genug zu sein.

	ich beteilige mich	ich beteilige mich nicht
ich möchte mehr beteiligt werden	4.7%	31.3%
ich möchte nicht mehr beteiligt werden	4.8%	58.5%
weiß nicht	0.1%	0.6%

Tab. 2: Aktuelle Beteiligung und Wunsch nach mehr Beteiligung an Planungs- und Gestaltungsprozessen für die Region (in % aller Befragten)

Worin unterscheiden sich diejenigen, die sich beteiligen oder nicht-beteiligen und diejenigen, die stärker beteiligt werden wollen und diejenigen, die es nicht wollen? Bei der Frage, ob sich die Befragten an Planungs- und Gestaltungsprozessen beteiligen, ist ein eindeutiger Zusammenhang mit dem

Alter zu erkennen. In den Altersklassen eins (bis 20 Jahre) und zwei (21-35jährige) antworteten jeweils nur gut 3% mit „ja“. Bei den 36-50jährigen steigt der Anteil auf 10,7% an, während in den Altersklassen vier und fünf (ab 51 Jahren) der Anteil auf über 12% steigt. Bei der zweiten Frage nach dem Wunsch stärker beteiligt zu werden, ist der Alterseinfluss weniger eindeutig. In den Altersklassen zwei und drei (21-50 Jahre) liegt der Anteil derer, die stärker beteiligt werden wollen, mit knapp 40% am höchsten. In den Altersklassen eins (bis 20 Jahre) und vier (51-65 Jahre) liegt der Anteil mit 35% bzw. 37% etwas niedriger. Unter den ältesten Befragten (älter als 65 Jahre), ist der Anteil derer, die noch stärker beteiligt werden wollen, mit 25,7% am geringsten.

Ein eindeutiger Unterschied ist zwischen den Bundesländern auszumachen. Unter den Befragten aus Hamburg sind bisher nur 6,9% an den Planungs- und Gestaltungsprozessen beteiligt. Unter den Schleswig-Holsteinern liegt dieser Anteil bei 8,2% und unter den befragten Niedersachsen bei 13,1%. Bei der Frage, ob eine stärkere Beteiligung durch die Behörden erwünscht ist, liegen die Hamburger mit einer Zustimmung von 40,6% an erster Stelle, gefolgt von den sowieso schon mehr engagierten Niedersachsen mit 38,8%. Erstaunlich ist der deutlich niedrigere Anteil von nur 30,5% aller Befragten in Schleswig-Holstein, die stärker beteiligt werden wollen. Betrachtet man nur den Anteil der Befragten, die sich weder beteiligen noch beteiligt werden wollen, so liegt dieser bei den Niedersachsen mit 53,5% der Befragten am niedrigsten, gefolgt von Hamburg mit 56%. Das größte Desinteresse an einer Beteiligung mit 64,8% aller Befragten zeigt sich in Schleswig-Holstein.

Betrachtet man die einzelnen Befragungsräume, so werden besonders hohe Anteile an Beteiligung im ländlichen Raum der südlichen Elbe erreicht (Balje, Jork und Finkenwerder mit je über 15% der Befragten). Aber auch eher städtisch geprägte Regionen in Niedersachsen wie Cuxhaven und Stade erreichen überdurchschnittlich hohe Anteile an Bevölkerungsbeteiligung. Besonders niedrige Beteiligungsraten werden in Brunsbüttel und Hamburg-Harburg erreicht. An diesen beiden Befragungsorten gab niemand an, sich an den Planungsprozessen zu beteiligen. Die schleswig-holsteinischen Gemeinden Friedrichskoog, Hetlingen, Wedel, Geesthacht und Brokdorf liegen mit 5 bis 10% in der unteren Hälfte, einzig in Glückstadt liegt der Anteil mit 14,9% vergleichsweise hoch.

Betrachtet man die Ergebnisse der zweiten Frage räumlich differenziert, so lassen sich noch größere Diskrepanzen aufzeigen. Der Anteil derer, die stärker beteiligt werden wollen, liegt zwischen niedrigen 20,5% in Brunsbüttel (mit einer bisherigen Beteiligung von 0%) und 50% in Finkenwerder, wo bereits jetzt eine relativ hohe Beteiligung von 15,6% aller Befragten zu erkennen ist. Mit Cuxhaven, Stade und Jork befinden sich auch bei dieser Frage wieder mehrere niedersächsische Gemeinden im oberen Bereich. Ein besonders geringer

Wunsch, stärker beteiligt zu werden, liegt neben Brunsbüttel in Balje, Marschacht, Wedel und Brokdorf vor.

Ein statistischer Zusammenhang zwischen Beteiligung bzw. Wunsch nach Beteiligung und Geburtsort in der Region kann nicht festgestellt werden. Auch die These, dass Menschen, die bereits in 3. Generation in der Region leben, sich stärker beteiligen, wird widerlegt. Während bei den zugezogenen (1. Generation) 37% der Befragten sich beteiligen und 56% keinerlei Interesse an der Beteiligung haben, sinkt der Anteil der Beteiligten unter denen der 3. Generation auf 34% und der Anteil der Desinteressierten steigt auf 61%. Allerdings kann ein gewisser Zusammenhang zwischen Engagement in einem Verein und Beteiligung bei der Planung hergestellt werden. Unter den Vereinsmitgliedern sind 37% auch an Planung beteiligt, unter den Nicht-Mitgliedern nur 35%. Gleichzeitig zeigen unter den Vereinsmitgliedern nur 56% absolutes Desinteresse, unter den Nicht-Mitgliedern liegt dieser Anteil mit 61% höher.

Ein weiterer positiver Zusammenhang kann zwischen der Bildung und der Bereitschaft zu Beteiligung hergestellt werden. Diejenigen, die sich bereits beteiligen und noch stärker beteiligen wollen, gingen mit über 12 Schuljahren durchschnittlich ein ganzes Jahr länger in die Schule als diejenigen, die keinerlei Interesse zeigen.

Die Frage stellt sich, ob diese Ergebnisse nach Beteiligungswunsch und Engagement im Vergleich mit anderen Studien heraus sticht oder eher einen normalen Trend aufzeigt. In der Nordseestudie (vgl. RATTER, LANGE & SOBIECH 2009: 85f.) wurde die Frage weniger persönlich, sondern eher generell bezogen auf die Menschen der Region gestellt: „Finden Sie, dass die Bewohner der Region mehr an den Entscheidungsprozessen beteiligt werden sollen?“ Diese Frage beantworteten an der Nordsee 70% der Befragten mit „ja“. Dies wäre im Vergleich mit der Frage nach dem persönlichen Beteiligungswunsch an der Tide-Elbe doppelt so hoch. Der große Unterschied mag aber an der Formulierung der Frage liegen, Beteiligung allgemein wird für wichtig erachtet, aber man selbst will dann nur eingeschränkt Zeit und Aufwand dafür aufbringen.

Zusammenfassend zeigt sich mehr Beteiligungswunsch bei Planungs- und Gestaltungsprozessen in Niedersachsen und zwar unabhängig vom städtischen oder ländlichen Kontext. Zudem sind diejenigen, die sich an den Planungsprozessen beteiligen, eher älter und besser gebildet. Ein Zusammenhang mit der familiären Verwurzelung in der Region konnte nicht hergestellt werden, wohl aber sind Menschen, die sich in Vereinen engagieren auch eher an Planungsprozessen beteiligt. Im Vergleich zur Nordseestudie reagieren die Bewohner der Tide-Elbe verhaltener auf den Wunsch, stärker an den Planungsprozessen beteiligt zu werden.

Was tun Sie persönlich zur Erhaltung Ihrer Heimat?

Zwar beteiligt sich laut eigener Aussage nur ein geringer Teil der Befragten aktiv und offiziell an den Planungs- und Gestaltungsprozessen der Elb-Region, aber auch inoffizielle Tätigkeiten und Engagement in der Region können zur Erhaltung der Heimat beitragen und damit die Region ein bisschen lebenswerter machen. Die Frage „Was tun Sie persönlich zur Erhaltung Ihrer Heimat?“ dient dazu herauszufinden, worin die Befragten ihren eigenen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung der Region sehen. Die insgesamt 1.129 Antworten, die auf diese offen gestellte Frage hin gegeben wurden, konnten anschließend in 16 Kategorien zusammengefasst werden.

115 Befragte (14,2%) halten ihr eigenes Engagement für ZU WENIG oder sagten gleich, sie würden NICHTS tun. 28 Personen (3,4%) wollten auf diese Frage keine Antwort geben (vgl. Abb. 21). Ein sehr hoher Anteil von 82,4% aller Befragten an der Tide-Elbe beteiligt sich aktiv an der Erhaltung der Region. Im Vergleich zu allen bisher durchgeführten „Heimatstudien“ ist dieser Anteil extrem hoch. In der Nordseestudie (vgl. RATTER, LANGE & SOBIECH 2009: 21) lag der Anteil an aktiven Personen gerade einmal bei 47%. Im Mittelrheintal betrachten sich 52% der Befragten als aktiv (vgl. RATTER 2005: 12), während im Nahetal genau wie an der Nordseeküste nur 47% der Befragten (vgl. RATTER & TREILING 2008: 17) angaben, sich aktiv an der Erhaltung der Heimat zu beteiligen.

FÜR SAUBERKEIT SORGEN ist der am häufigsten genannte Beitrag zur Erhaltung der Heimat. 275 Befragte (33,9%) antworteten auf diese Frage, dass sie durch Müllsammelaktionen, Mülltrennung, Recycling oder das Säubern von Fleeten ihre Umwelt sauber halten und damit zur Erhaltung ihrer Heimat beitragen.

In NATUR- & UMWELTSCHUTZ aktiv sind 219 Befragte (27%). Die genannten Aktivitäten reichen von Mitgliedschaften in Umweltverbänden, über das Pflegen von öffentlichen Grünanlagen bis hin zum Füttern von Vögeln und der Zucht von alten Haustiern.

103 Befragte (12,7%) sehen ihren Beitrag zur Erhaltung der Heimat in der Nutzung ALTERNATIVER FORTBEWEGUNGSMITTEL. Das Auto stehen lassen, Fahrgemeinschaften bilden oder gleich per Bus, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sein, so schützen die Befragten ihre Heimat. HAUS & GARTEN PFLEGEN ist eine weitere Kategorie, die von 68 Befragten genannt wurde (8,4%). Den Garten pflegen, heimische Pflanzen anbauen und beim Gärtnern auf Chemikalien verzichten, sind aus Sicht der Befragten Möglichkeiten auf dem eigenen Grundstück etwas zur Erhaltung der Heimat beizutragen.

Durch SOZIALES ENGAGEMENT z.B. in Gemeinden, Bürgerinitiativen oder im Rettungswesen tragen 51 Befragte (6,3%) zur Erhaltung der Heimat bei. 45 Befragte sind der Meinung, dass es wichtig sei, die EIGENE MEINUNG ZU SAGEN & SICH POLITISCH ZU ENGAGIEREN. Demonstrieren, an Umfragen oder

Unterschriftenaktionen teilnehmen oder zur Bezirksversammlung gehen, darin sehen 5,5% der Befragten ihr Engagement. Auch durch ein REGIONALES EINKAUFS- & BEWUSSTES ERNÄHRUNGSVERHALTEN lässt sich für 41 Befragte (5%) etwas für die Heimat tun. Durch den Einkauf bei regionalen Bauern und den Besuch lokaler Bars und Geschäfte bleibt die Kaufkraft in der Region. Der Kauf ökologisch angebauter Produkte schont die Natur. Auf diese Weise unterstützen Menschen ihre Region. Einfach nur IN DER REGION LEBEN UND DIESE NUTZEN darin sehen 41 Befragte (5%) ihren Beitrag zur Erhaltung der Heimat. Die meisten Antworten dieser Kategorie beziehen sich darauf, dass auch die Einheimischen die touristischen Angebote der Region nutzen und damit die lokalen Anbieter unterstützen. Durch BEWUSSTEN RESSOURCENVERBRAUCH beteiligen sich 34 Befragte (4,2%) an einer nachhaltigen Entwicklung der Region. Gespart wird zum einen an Wasser, zum anderen wird der Stromverbrauch reduziert bzw. Strom aus erneuerbaren Energien bezogen. IN DER REGION ARBEITEN UND STEUERN ZAHLEN, darin sehen 28 Befragte (3,4%) ihren Beitrag für die Region. Der Betrieb von (ökologischer) Landwirtschaft, Arbeit in der lokalen Gastronomie oder soziale Berufe werden in dieser Kategorie zusammengefasst. Auch die KINDER-ERZIEHUNG wird von den Befragten auf die Frage nach ihrem Beitrag zur Erhaltung der Heimat genannt. 22 Befragte (2,7%) sehen in der Vermittlung eines Heimatgefühls an die Enkel, eine umweltbewusste Erziehung der eigenen Kinder oder der Betreuung von Jugendgruppen ihren Beitrag. Die regionale KULTUR PFLEGEN nannten 19 Befragte (2,3%). Die Antworten in dieser Kategorie sind vielseitig und reichen von der Denkmalpflege über die Erhaltung der Plattdeutschen Sprache bis hin zu musikalischem Engagement. 17 Befragte (2,1%) halten es für wichtig, FÜR DIE REGION ZU WERBEN. Zu diesem Zweck werden Filme über die Vierlande gedreht, auf Reisen von der Heimatregion berichtet und Gäste an die Elbe eingeladen, um ihnen die Schönheit der Region zu zeigen.

In der Kategorie SONSTIGES wurden weitere 23 Antworten zusammengefasst, die nicht in die anderen Kategorien einzuordnen waren. Beispiele dafür sind: „Deichwache halten bei Hochwasser“ oder „Nachhaltigkeitswissenschaften studieren“.

Unterschieden nach Männern und Frauen zeigt sich, dass Frauen aktiver an der Erhaltung der Heimat beteiligt sind. Während 16,4% der Männer angaben, wenig bis nichts zu tun, lag dieser Anteil bei den Frauen nur bei 12,6%. In den Kategorien IN DER REGION LEBEN UND DIESE NUTZEN, ARBEITEN & STEUERN ZAHLEN, MEINUNG SAGEN UND POLITISCH ENGAGIEREN und SOZIALES ENGAGEMENT ist der Anteil der Männer höher als der der Frauen. In den Kategorien FÜR SAUBERKEIT SORGEN, NATUR- & UMWELTSCHUTZ und BEWUSSTER RESSOURCENVERBRAUCH liegen dagegen die Frauen vorne. Besonders groß ist der Unterschied zwischen Männern und Frauen in der Kategorie ALTERNATIVE FORTBEWEGUNGSMITTEL.

Während 15,8% aller befragten Frauen zur Erhaltung der Heimat auch mal auf das Auto verzichten, tun dies nur 8,3% der Männer.

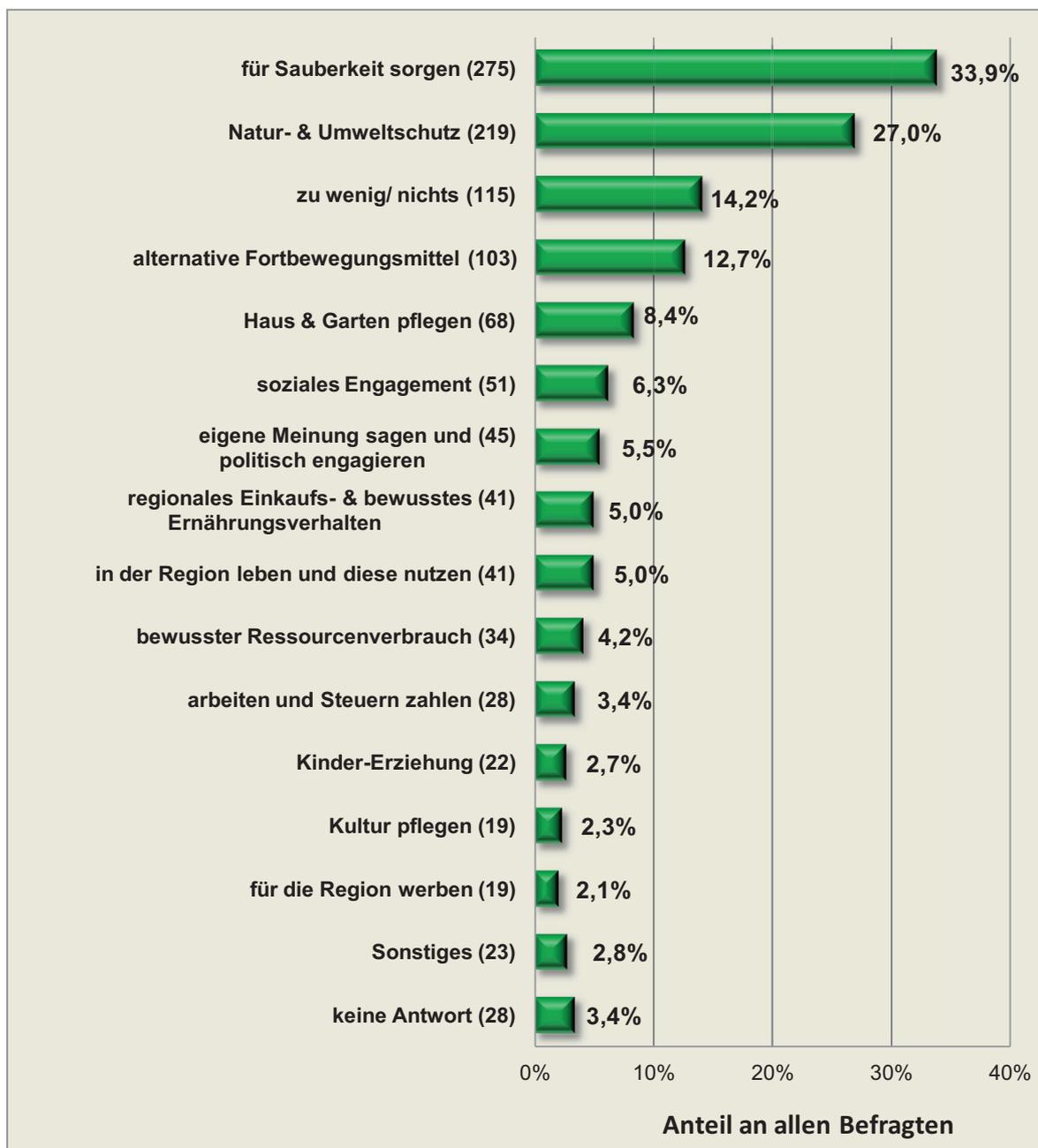


Abb. 21: Was tun Sie persönlich zur Erhaltung Ihrer Heimat?
(Mfm; Anzahl an Antworten: 1.129; n = 812)

Zwischen den Befragten der drei Bundesländer gibt es nur in einzelnen Kategorien kleine Unterschiede. Die Kategorie REGIONALES EINKAUFS- UND BEWUSSTES ERNÄHRUNGSVERHALTEN hat für die Befragten aus Hamburg (7,8%) eine größere Bedeutung als für die Niedersachsen (4,5%) und die Schleswig-Holsteiner (4,1%). Dagegen werden in Schleswig-Holstein HAUS & GARTEN besonders gepflegt. Während 10,1% der Befragten Schleswig-Holsteiner zur Erhaltung der Heimat ihr Grundstück pflegen, nannten dies in Hamburg 7,2% und

in Niedersachsen nur 7,4% der Befragten. Die Niedersachsen (6,4%) wiederum liegen in der Kategorie IN DER REGION LEBEN UND DIESE NUTZEN vor den Hamburgern (4,4%) und den Schleswig-Holsteinern (4,1%). Deutlich häufiger als in den Flächenstaaten wurde in Hamburg die Kategorie KULTUR PFLEGEN genannt, dafür spielt das SOZIALE ENGAGEMENT in der Hansestadt eine geringere Rolle als im restlichen Untersuchungsgebiet.

Einige der Kategorien werden je nach Alter der Befragten unterschiedlich häufig genannt. Der Anteil derer, die nicht bzw. aus eigener Sicht zu wenig zur Erhaltung der Heimat tun, sinkt mit dem Alter. Ebenso wird die Kategorie FÜR SAUBERKEIT SORGEN, eher von den jüngeren Befragten genannt. Der Anteil nimmt von Altersklasse zu Altersklasse ab. Andersherum verhält sich der Anteil der Antworten in den Kategorien EIGENE MEINUNG SAGEN UND POLITISCH ENGAGIEREN sowie FÜR DIE REGION WERBEN. Während beide Kategorien von niemandem der Altersklasse eins (bis 20 Jahre) genannt wurde, steigt der Anteil an politisch Aktiven bis in Altersklasse fünf auf 8,1% der Befragten und der Anteil derer, die Werbung für die eigene Region machen auf 3,4%. Die Kategorie HAUS UND GARTEN PFLEGEN ist für die beiden Altersklassen ab 51 Jahren deutlich wichtiger als für die jüngeren Befragten.

Im Vergleich zur Nordseestudie zeigt sich, dass das Engagement der Elb-Anrainer konzentrierter ist, als das der Bewohner an der Nordseeküste. Im Bereich Umweltschutz, umweltbewusstes Verhalten sowie bei der Sauberhaltung der Heimat gibt es an der Elbe anteilig deutlich mehr Antworten als an der Nordseeküste. Und das soziale und kulturelle Engagement wird an der Elbe seltener als Beitrag zur Erhaltung der Heimat genannt als an der Nordseeküste (vgl. RATTER, LANGE & SOBIECH 2009: 22). Dies überrascht, da das Heimatverständnis an der Elbe eine stärkere soziale Komponente aufweist, als bei der Befragung an der Nordseeküste. Scheinbar wird an der Elbe die Natur bzw. die Sauberkeit der Umwelt als besonders bedroht angesehen, so dass zur Erhaltung der Heimat, eben diese stärker geschützt wird.

Zusammenfassend zeigen sich die Menschen an der Elbe zwar skeptisch, was ihr Engagement in offiziellen Planungs- und Gestaltungsprozessen angeht. Für die Erhaltung ihrer Heimat setzen sie sich allerdings persönlich aktiv und kreativ ein. Überraschende über 80% aller Befragten beteiligen sich nach eigener Auskunft auf sehr unterschiedliche Weise an der Erhaltung der Heimat. Die Antworten zeigen ein breites Spektrum von Möglichkeiten auf, sich zu engagieren. Dieses reicht vom Umweltschutz, über Mülltrennung und den Verzicht auf das Auto bis hin zu politischem Engagement, Kindererziehung und Werbung für die Region. Während sich die Befragten an der Elbe nicht kompetent genug für die Beteiligung an offiziellen Planungs- und Gestaltungsprozessen halten, beweisen sie in ihren Antworten auf die Frage

nach der Heimerhaltung sehr viel Kreativität. Dabei zeigt sich, parallel zu den Antworten auf die Frage, was sich die Befragten für die Zukunft der Elbe wünschen, dass die Erhaltung der Natur und die Sauberkeit der Umwelt primäre Anliegen der Elbanrainer sind. Dafür setzen sie sich auch aktiv ein.

5 Die Hamburger und die Elbe

Im Rahmen unserer Untersuchung sollten auch die Bewohner der Hansestadt Hamburg zu Wort kommen. Hierbei haben wir uns für eine Telefonbefragung entschieden, bei der repräsentativ das gesamte Stadtgebiet abgedeckt werden kann. Dies wäre in einer Straßenbefragung in der Großstadt kaum möglich umzusetzen. So wurden im Zeitraum vom 9.7. bis 10.8.2012 insgesamt 502 Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hamburg telefonisch nach ihrer Meinung zur Elbe befragt. Durchgeführt wurde diese Telefonbefragung von forsa (Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH). Anders als bei der Tide-Elbe Befragung wurden die 502 Befragten in vier Altersklassen eingeteilt. In der Altersklasse eins (14-29jährige) sind 21% der Befragten, in Altersklasse zwei (30-44jährige) 29%, in Altersklasse drei (45-59jährige) 23% und in Altersklasse vier (60 Jahre und älter) sind 27% der Befragten zusammengefasst. Die 502 Teilnehmer der Telefonbefragung verteilen sich demnach relativ gleichmäßig auf die vier Altersklassen. Um eine Auswertung nach dem Bildungsstand durchzuführen, wurde nach Schulabschlüssen gefragt. 13% der Befragten gaben den Hauptschulabschluss als höchsten Schulabschluss an. 23% der Befragten verfügen über einen mittleren Bildungsabschluss und 55% der Befragten gaben an das Abitur bzw. einen Hochschulabschluss zu besitzen. 9% der Befragten wollten die Frage nach dem höchsten Schulabschluss nicht beantworten.

Aus dem bei der Straßenbefragung benutzten Fragebogen wurden sechs Fragen für die Telefonbefragung ausgewählt und an die veränderten Rahmenbedingungen (Methode und Befragungsort) angepasst. Als Einstieg wurden die Befragten gebeten drei Begriffe zu nennen, die ihnen spontan zur Elbe einfallen. Mit dieser Frage soll zunächst das mentale Bild ermittelt werden, das die Bewohner Hamburgs von der Elbe haben. Anschließend soll dieses mit der Elbwahrnehmung der anderen Befragten verglichen werden. Unterscheidet sich die Wahrnehmung der Elbe je nachdem ob die Befragten im eher ländlich-kleinstädtischen oder großstädtischen Kontext leben? In einem zweiten Teil der Befragung geht es um Nutzungskonflikte an der Elbe, um zukünftige Probleme des Hamburger Hafens und mögliche Lösungsvorschläge. Diese Fragen wurden anders als bei der Straßenbefragung als geschlossene Meinungsfragen gestellt. Die Befragten bekamen Antwortkategorien vorgelesen, die sich aus der Passantenbefragung ergeben haben. Anschließend sollten die Befragten jeweils einschätzen, ob die genannten Antworten aus ihrer Sicht relevant sind oder nicht. Mit diesen Einschätzfragen soll das Problembewusstsein der Hamburger Bevölkerung an sich und im Vergleich zu den bisherigen Untersuchungsregionen analysiert werden. Zudem wurden zwei Fragen aus dem Tide-Quiz gestellt. Auf

diese Weise soll auch unter der Hamburger Bevölkerung untersucht werden, inwiefern Fachbegriffe aus dem Alltag der Wissenschaftler und Behördenmitarbeiter bekannt sind.

Die Elbe aus Sicht der Hamburger Bevölkerung

Die Frage nach drei Begriffen, die den Befragten spontan zur Elbe einfallen, wurde offen, ohne vorgegebene Antworten gestellt. Die Nennungen wurden anschließend in Kategorien zusammengefasst. Am häufigsten genannt wurde unter den Befragten Hamburgern der HAMBURGER HAFEN (35% aller Befragten) (vgl. Abb. 22). Die zweitmeisten Nennungen fallen in die Kategorie HAMBURG – hier wurde die Nennung der Stadt selbst und einzelner Stadteile zusammengefasst (33%). Der SCHIFFSVERKEHR wurde von 28% aller Befragten genannt und 21% der Befragten nannten die ELBVERTIEFUNG als sie spontan nach ihren Assoziationen zur Elbe gefragt wurden. 18% der Befragten denken in erster Linie an FREIZEIT UND ERHOLUNG, wenn sie nach Begriffen zur Elbe gefragt werden. Die NATURSCHÖNHEIT der Elbe wurde von 13% der Befragten genannt. Weitere 13% aller Befragten assoziieren den ELBSTRAND mit der Elbe. Jeweils 11% der Befragten nannten die ELBPHILHARMONIE und WASSER auf die Frage, welche Begriffe ihnen spontan zur Elbe einfallen. Von je 9% der Befragten wurde die Elbe als WIRTSCHAFTSFAKTOR genannt bzw. der NATUR- UND UMWELTSCHUTZ an der Elbe erwähnt. Antworten der Kategorien FLUSS, (WASSER-)VERSCHMUTZUNG und DRESDEN wurden von jeweils 6% der Befragten gegeben. 3% aller Befragten beziehen sich auf HOCHWASSER BZW. HOCHWASSERSCHUTZ (vgl. Abb. 22)

Im Vergleich zu den Antworten, die auf die gleiche Frage entlang der Tide-Elbe gegeben wurden, lassen sich folgende Unterschiede feststellen: Deutlich häufiger als bei der Passantenbefragung wurden in Hamburg die Kategorien SCHIFFFAHRT UND HAFEN, ELBVERTIEFUNG, HAMBURG (Kategorie KONKRETE ORTE bei der Tide-Elbe Befragung), WIRTSCHAFTSRAUM und ELBPHILHARMONIE (Kategorie BAUWERKE bei der Straßenbefragung) genannt. Deutlich seltener als im Rest der Befragungsregion wurden Antworten in den Kategorien FREIZEITBESCHÄFTIGUNG, PERSÖNLICHES bzw. KINDHEITSERINNERUNGEN, HOCHWASSER BZW. HOCHWASSERSCHUTZ, ELBBRÜCKEN (entspricht Kategorie TRENNENDES BZW. VERBINDENDES), sowie WASSERVERSCHMUTZUNG (entspricht Kategorie ZUSTAND DER ELBE) genannt (vgl. Abb. 23).

Vergleicht man diese beiden Gruppen so lässt sich feststellen, dass die Hamburger gefragt nach der Elbe fast ausschließlich an Hamburg denken und alles was innerhalb Hamburgs mit der Elbe zu tun hat. Das Bild der Elbe, das die

Bewohner der Elbregion haben ist demgegenüber deutlich vielseitiger, persönlicher und auch kritischer. So wurden außerhalb Hamburgs Themen wie der Zustand der Elbe oder Hochwassergefahr und Schutzmaßnahmen deutlich häufiger genannt als von den Hamburgern. Auch die persönliche Beziehung zwischen einzelnen Personen und der Elbe hinsichtlich Erinnerungen, besonderer Ereignisse und der persönlichen Freizeitgestaltung nahm bei den Ergebnissen der Passantenbefragung einen deutlich höheren Anteil ein.

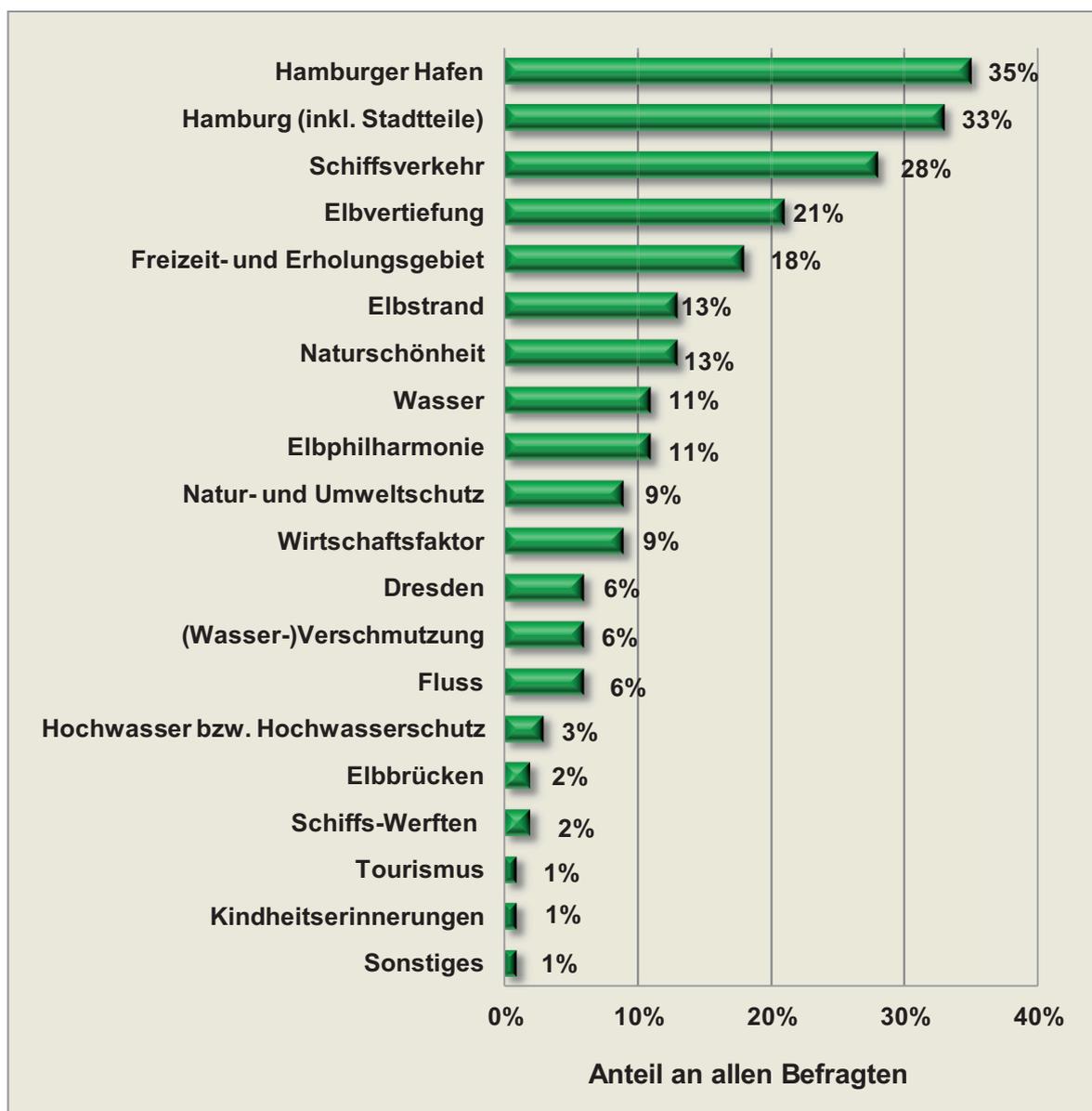


Abb. 22: Befragung Hamburg – Welche drei Begriffe fallen Ihnen spontan zur Elbe ein? (Mfm; n = 502)

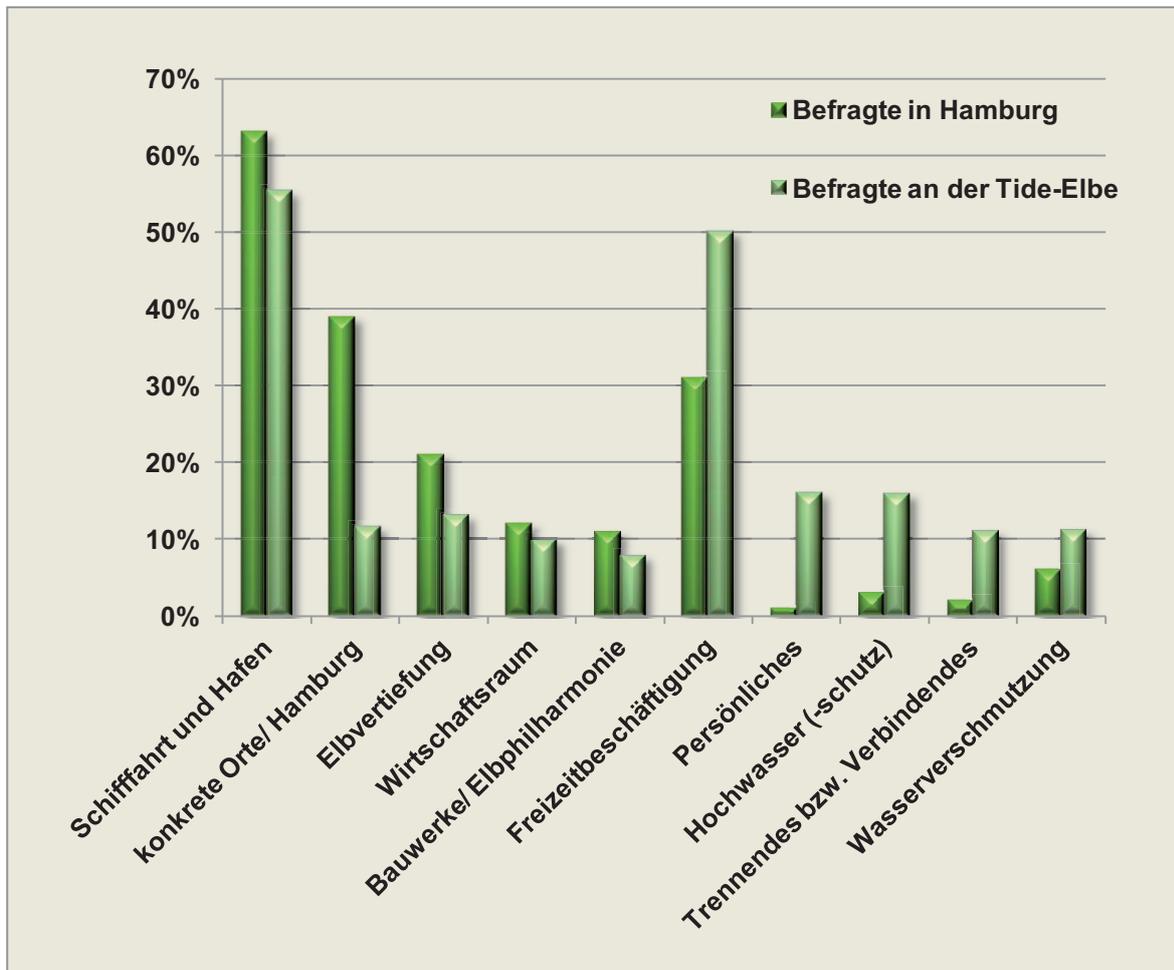


Abb. 23: Vergleich ausgewählter Kategorien Hamburg/Tide-Elbe – Welche drei Begriffe fallen Ihnen spontan zur Elbe ein?

Nutzungskonflikte an der Elbe

Die zweite Frage diente dazu herauszufinden, ob Konflikte zwischen verschiedenen Nutzern der Elbe von der Bevölkerung bewusst wahrgenommen werden. Den Befragten wurden jeweils zwei Nutzungen vorgelesen und sie wurden gebeten einzuschätzen, ob es zwischen diesen Nutzungen zu größeren oder eher weniger großen Konflikten kommt.

Das größte Konfliktpotential sehen die befragten Hamburger zwischen Industrie und Naturschutz. 84% der Befragten gaben an, dass sie größere Konflikte zwischen diesen beiden Nutzungen erwarten (vgl. Abb. 24). Dieses Ergebnis entspricht den Erwartungen. Auch bei der Straßenbefragung an der Tide-Elbe lag bei der städtischen Bevölkerung der Anteil an Nennungen für diesen Konflikt am höchsten. Die zweitgrößte Zustimmung erhielt unter den Befragten in Hamburg der Konflikt Landwirtschaft und Naturschutz (51% Zustimmung). Auch dieses

Ergebnis entspricht den Erfahrungen aus der Elbbefragung, bei der der Naturschutz grundsätzlich als mit allen anderen Nutzungen in Konflikt stehend angesehen wurde. Die beiden Konfliktpaare bei denen der Naturschutz beteiligt ist, wurden auch von den Befragten aus Hamburg als konfliktträchtiger angesehen als die Paarungen ohne Naturschutzbeteiligung.

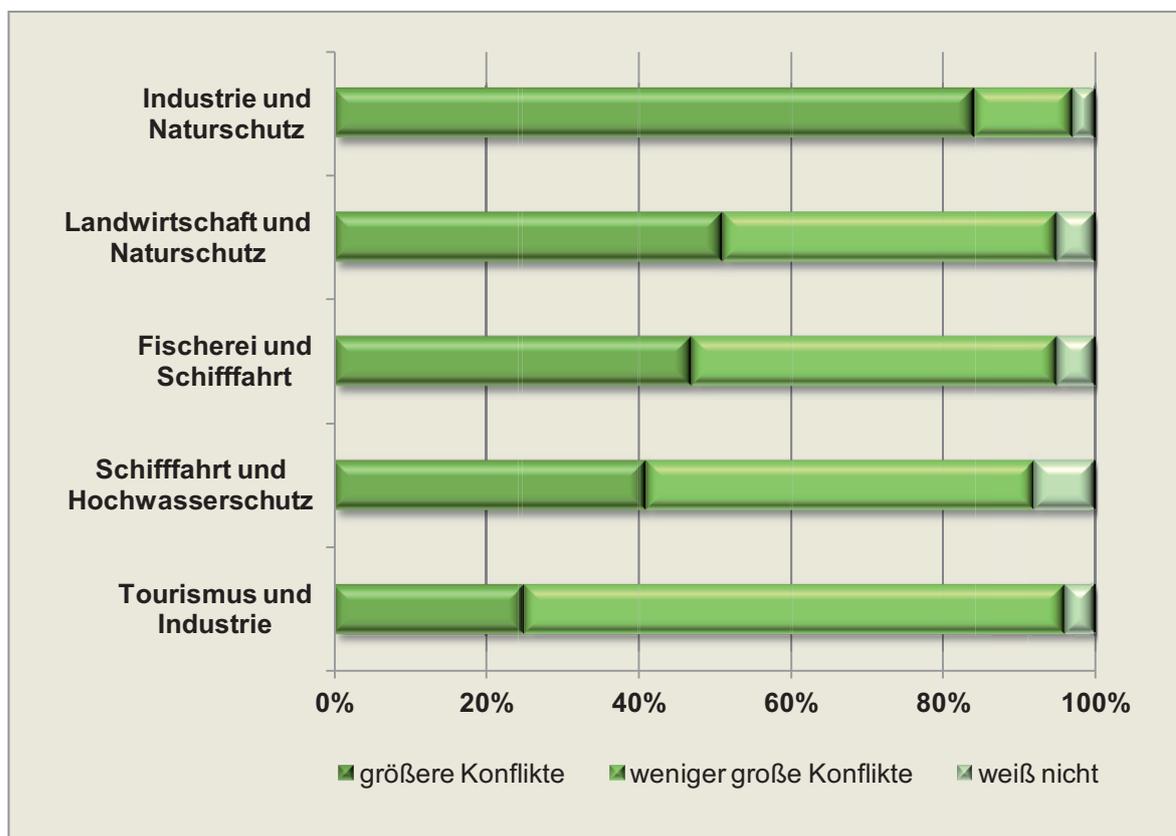


Abb. 24: Befragung Hamburg – Zwischen welchen Nutzern kommt es zu größeren oder weniger großen Konflikten? (n=502)

Nur 47% der Befragten aus Hamburg sehen einen größeren Konflikt zwischen Fischerei und Schifffahrt und 41% zwischen Schifffahrt und Hochwasserschutz. Wie bereits bei der Frage nach den Assoziationen zur Elbe gezeigt, spielt die Schifffahrt für Hamburg und die Hamburger eine große Rolle. Daher waren auch diese Ergebnisse zu erwarten. Wie bereits das Ergebnis der Straßenbefragung gezeigt hat, wurden bei dieser Frage Konflikte vor allem zwischen dominierenden Sektoren genannt. Da die Schifffahrt in Hamburg eine große Bedeutung hat, wird sie als eher konfliktträchtig angesehen als andere Nutzungen. Nur 25% der Befragten sehen beispielsweise einen größeren Konflikt zwischen Tourismus und Industrie.

Probleme des Hamburger Hafens

Den Befragten wurden am Telefon einige Probleme vorgelesen, die in Zukunft für den Hamburger Hafen relevant werden könnten. Die Befragten wurden gebeten, jeweils einzuschätzen, ob das genannte Problem aus ihrer Sicht ein „sehr großes“, „ein großes“, „ein weniger großes“ oder „ein nicht so großes“ Problem für den Hamburger Hafen sein wird. Die hier angebotenen Antworten sind die in der Straßenbefragung besonders häufig genannte Antworten auf die offene Frage „Welche Probleme werden Ihrer Meinung nach in den nächsten Jahren auf den Hafen zukommen?“. Die sich hier ergebenden Antwortkategorien wurden für die Befragung in Hamburg übernommen.

Die KONKURRENZ DURCH ANDERE HÄFEN stellt für die Hamburger das größte Problem unter den genannten dar. 20% der Befragten sehen darin ein sehr großes Problem, 37% ein großes, 31% ein weniger großes und 9% ein nicht so großes Problem (vgl. Abb. 25). 57% aller Befragten aus Hamburg sehen demnach in der Konkurrenz zwischen den Häfen ein großes oder sogar sehr großes Problem für den eigenen Hafen.

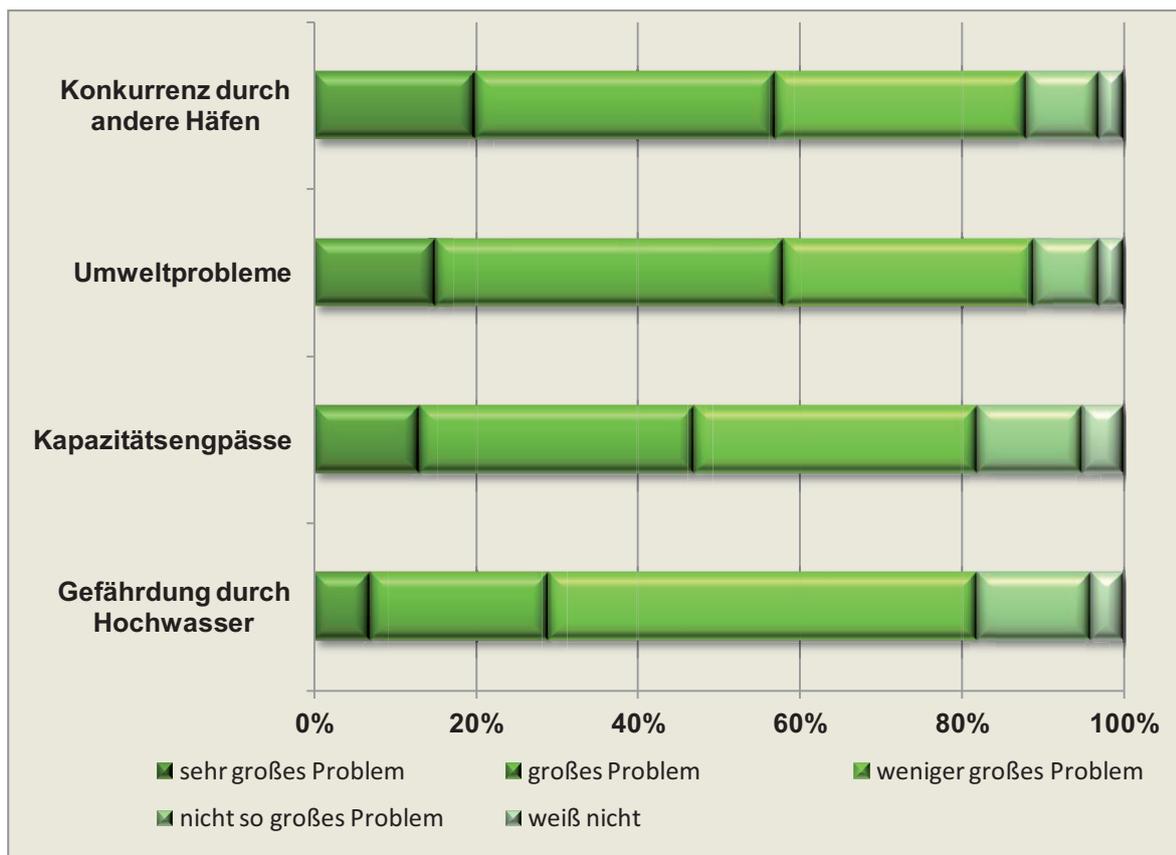


Abb. 25: Befragung Hamburg – Für wie groß halten Sie folgende Probleme für den Hamburger Hafen? (n=502)

Ebenfalls für ernstzunehmend halten die Hamburger UMWELTPROBLEME. 15% der Befragten sehen darin ein sehr großes Problem für den Hafen, 43% ein großes,

31% ein weniger großes und nur 8% ein nicht so großes Problem. Insgesamt 58% aller Befragten sind demnach der Meinung, dass große bis sehr große ökologische Probleme auf den Hamburger Hafen zukommen werden.

KAPAZITÄTSENGPÄSSE als zukünftiges Problem für den Hamburger Hafen sehen 13% der Befragten als sehr großes Problem an. Weitere 34% sehen darin ein großes, 35% ein weniger großes und 13% ein nicht so großes Problem. Nicht ganz die Hälfte aller Befragten (47%) sehen Kapazitätsengpässe als großes oder sehr großes Problem auf den Hafen zukommen.

Noch geringer wird die Gefährdung des Hafens durch HOCHWASSER eingeschätzt. Nur 7% der Befragten geben an, dass Hochwasser ein sehr großes Problem für den Hamburger Hafen sein wird. 22% der Befragten sehen darin ein großes Problem, während 53% diesbezüglich ein weniger großes und 14% ein nicht so großes Problem sehen.

Verglichen mit den Ergebnissen der offenen Frage, die bei der Straßenbefragung gestellt wurde, zeigen sich deutliche Unterschiede: An der Tide-Elbe wird das Problem des Kapazitätsengpasses von allen Problemen am häufigsten genannt. 38,3% der Befragten nannten dieses Problem spontan und ohne Vorgaben. Das Problem der Konkurrenz durch andere Häfen wurde bei der Straßenbefragung hingegen nur von 16,1% der Befragten genannt. Die von den Hamburgern als besonders gravierend wahrgenommenen Umweltprobleme wurden nur von 7,5% der Befragten an der Tide-Elbe genannt. Damit wurden ökologische Probleme noch seltener genannt als die Gefahr durch Hochwasser (an der Tide-Elbe von 8% der Befragten genannt). Umweltprobleme und die Konkurrenz durch andere Häfen werden in Hamburg vergleichsweise stärker als Problem gesehen wohingegen Kapazitätsengpässe und Hochwasserschutz eine geringere Rolle spielen, als nach der Straßenbefragung zu erwarten war.

Differenziert nach Geschlecht lässt sich feststellen, dass Männer in der Konkurrenz durch andere Häfen deutlich häufiger als Frauen ein (sehr) großes Problem sehen (63% aller Männer versus 51% aller Frauen). Frauen hingegen sehen eher als Männer (sehr) große Probleme hinsichtlich der Umwelt (60% der Frauen, 55% der Männer) und der Gefährdung durch Hochwasser (32% der Frauen, 26% der Männer).

Eine Analyse nach verschiedenen Altersklassen ergibt keine eindeutigen Zusammenhänge. Auffällig ist lediglich ein deutlich unter dem Durchschnitt liegender Anteil bei den jüngsten (14-29jährige) in Hinblick auf das Problem der Konkurrenz zwischen den Häfen. Die überregionalen und weltweiten Wirtschaftsstrukturen wurden von den jüngsten Befragten noch weniger genannt. Auch unter den geringer gebildeten (Hauptschulabschluss) sehen deutlich weniger Befragte die Konkurrenz durch andere Häfen als Problem, als unter den anderen Bildungsschichten. Kapazitätsengpässe werden am ehesten von den

jüngsten Befragten als (sehr) großes Problem gesehen. Dieser Anteil nimmt mit zunehmendem Alter ab.

Was ist für die Zukunft des Hamburger Hafens besonders wichtig?

Im Rahmen der Frage "Was ist für die Zukunft des Hamburger Hafens besonders wichtig?", wurden wiederum Antworten vorgelesen, die bei der Straßenbefragung auf die offene Frage nach Lösungsvorschlägen für zukünftige Probleme des Hafens gegeben wurden. Die am Telefon befragten Hamburger konnten bei allen fünf Möglichkeiten angeben, ob sie diese Maßnahme als wichtig einschätzen oder nicht. Es konnten mehrere Lösungsvorschläge als bedeutend bezeichnet werden.

Zwei Maßnahmen zur Förderung der Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens werden von den Befragten aus Hamburg als besonders wichtig angesehen: Die meiste Zustimmung erhält eine stärkere Kooperation mit anderen Häfen. 66% aller Befragten aus Hamburg halten Kooperationen mit anderen Häfen für besonders wichtig, damit der Hamburger Hafen konkurrenzfähig bleibt. 60% aller befragten Hamburger halten es für den Hamburger Hafen für besonders wichtig, dass die Elbvertiefung kommt. Die Vertiefung und die damit geschaffene Möglichkeit, dass auch größere Schiffe mit mehr Tiefgang den Hafen erreichen können, fördert ebenfalls die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens.

Weniger Zustimmung erfahren Maßnahmen, die den Betrieb des Hamburger Hafens einschränken würden. Dass zukünftig beim Transport von Gütern stärker auf andere Transportmittel statt auf Schiffe zurückgegriffen wird, befürworten nur 26% der Befragten in Hamburg. Der Ausbau anderer Häfen in der Region bzw. der Neubau von Häfen wird ebenfalls nur von einem Viertel aller Befragten in Betracht gezogen. Für eine Begrenzung der Schifffahrt auf der Elbe stimmten noch einmal 25% der Befragten.

Besonders interessant bei der Auswertung dieser Frage ist die Analyse nach Altersklassen (vgl. Abb. 26). So lässt sich eindeutig feststellen, dass die Elbvertiefung von den älteren Befragten eher befürwortet wird. 69% der Befragten in der Altersklasse 60 Jahre und älter halten die Elbvertiefung für besonders wichtig, während der Anteil unter den 14-29jährigen nur bei 49% liegt. Die jüngeren Befragten sehen im Gegenzug eine Begrenzung der Schifffahrt auf der Elbe für durchaus sinnvoll. 45% der 14-29jährigen halten diese Maßnahme für wichtig, während in der Altersklasse 60 Jahre und älter nur 13% eine Begrenzung für wichtig ansehen. Auch der Aus- oder Neubau anderer Häfen wird von den jüngeren Befragten eher befürwortet als von den älteren (30% versus 22%).

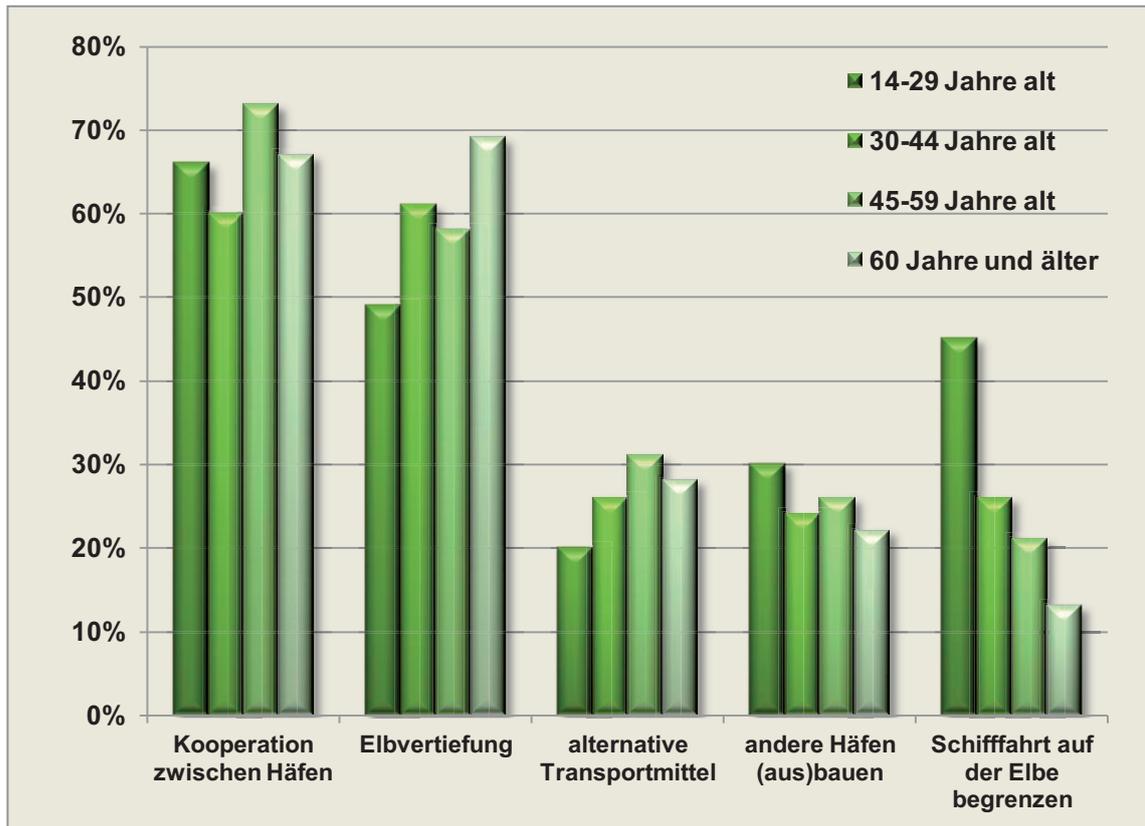


Abb. 26: Befragung Hamburg – Prozentuale Verteilung der Antworten auf die Frage „Was ist für die Zukunft des Hamburger Hafens besonders wichtig?“ nach Alter (n=502)

Im Vergleich zu den Antworten, die bei der Tide-Elbe Befragung gegeben wurden, zeigt sich lediglich, dass Kooperationen zwischen den Häfen für die Befragten in Hamburg eine besonders wichtige Maßnahme darstellen.

Gewässerunterhaltung und Tidenhub - Was wissen die Hamburger?

An zwei Beispielen wurde im Rahmen der Telefonbefragung das Wissen der Hamburger Bevölkerung hinsichtlich der Themen des Ästuarmanagements untersucht. Wie bereits bei der Straßenbefragung wurde dafür die Form des Multiple-Choice Quiz gewählt. Die Befragten bekamen zwei Fragen und jeweils drei mögliche Antworten zur Auswahl vorgelesen.

Die erste Frage lautete, „Was bedeutet Gewässerunterhaltung?“ 63% der Befragten wählten die Antwort, dass Gewässerunterhaltung das Ausbaggern von Schlick und Sand mit Baggerschiffen bedeutet und lagen damit richtig. Im Vergleich zur Tide-Elbe Befragung, bei der 87% die richtige Antwort gaben, ist dieser Anteil geringer. Dies mag allerdings daran liegen, dass bei der Straßenbefragung eine Frage über Elbsedimente vorweg gestellt wurde, so dass

deren Ergebnis Einfluss auf die richtige Antwort bei der Frage nach der Gewässerunterhaltung gehabt haben könnte. 26% der Befragten in Hamburg halten Gewässerunterhaltung für einen Gesprächskreis zwischen Umweltbehörde und Umweltverbänden und 4% wählten die Antwort „das Abendprogramm auf Kreuzfahrtschiffen“. 7% der Befragten beantworteten die Frage mit „weiß nicht“.

Nach Alter differenziert schnitten die mittleren Altersklassen (die Befragten zwischen 30 und 59 Jahren) am besten ab. Unter den jüngsten und ältesten ist jeweils der Anteil an richtigen Antworten vergleichsweise niedrig und der Anteil an „weiß nicht“ Antworten höher. Nach Bildungsstand analysiert ergibt sich bei dieser Frage ein eindeutiges Bildungsgefälle. Während unter den Befragten mit Hauptschulabschluss nur 39% die richtige Antwort gaben und 21% die Frage mit „weiß nicht“ beantworteten steigt der Anteil an richtigen Antworten unter den Befragten mit mittlerem Abschluss auf 55% und unter denjenigen mit Abitur sogar auf 73%. Der Anteil der „weiß nicht“ Antworten liegt bei den höheren Bildungsabschlüssen bei 4-5%.

In der zweiten Frage ging es darum, wo der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser am größten ist. Als Antworten standen Hamburg, Cuxhaven und Helgoland zur Auswahl. Unter den befragten Hamburgern gaben 34% die richtige Antwort, nämlich Hamburg. Ebenfalls 34% stimmten für Cuxhaven und 23% sind der Meinung, dass der Tidenhub auf Helgoland am größten sei. 9% der Befragten beantworteten diese Frage mit „weiß nicht“. Damit unterscheiden sich die Hamburger nur geringfügig von den Befragten entlang der Tide-Elbe, wo der Anteil an richtigen Antworten bei 35% lag.

Hinsichtlich des Bildungsabschlusses lassen sich bei der Beantwortung dieser Frage keine Korrelationen feststellen. Dies lässt vermuten, dass die Antworten eher geraten als gewusst wurden. Nach Altersklassen unterschieden zeigt sich, dass der Anteil der richtigen Antwort in allen Altersstufen ähnlich hoch ist. Die älteren Befragten tendieren etwas stärker dazu, Cuxhaven als Antwort zu wählen, während die jüngeren eher auf Helgoland oder die Antwort „weiß nicht“ setzen.

Zusammenfassend lässt sich das Bild, das die Hamburger von der Elbe haben, als durch Hamburg dominiert beschreiben. Die überwiegende Anzahl an Antworten bezieht sich auf Hamburg, den Hafen und die Schifffahrt bzw. die damit in Verbindung stehende Elbvertiefung. Ein Blick über die Stadtgrenzen hinaus wird eher selten gewagt. Eine persönliche Beziehung zwischen Mensch und Fluss durch Freizeitgestaltung und Erinnerungen an emotionale Momente ist unter den Hamburgern seltener als im sonstigen Untersuchungsgebiet festzustellen.

Die Antworten der Telefonbefragung unterstreichen im Hinblick auf das Konfliktbewusstsein die Ergebnisse der Straßenbefragung. Der Naturschutz wird von der Bevölkerung als besonders konfliktrichtig angesehen. Ob Konflikte zwischen verschiedenen wirtschaftlichen Nutzungen als bedeutend eingeschätzt werden oder weniger, hängt davon ab, wie wichtig die genannten Wirtschaftszweige jeweils in der Befragungsumgebung sind. Die Wahrnehmung realer, lokaler Konflikte spielt bei der Beantwortung dieser Frage eher eine geringe Rolle.

Zukünftige Probleme für den Hamburger Hafen erwarten die Befragten Hamburger vor allem im Bereich Konkurrenzfähigkeit und Umwelt. Kapazitätsengpässe und Gefahren durch Hochwasser werden als weniger wichtig eingestuft. Darin unterscheiden sich die Hamburger von den Befragten der Tide-Elbe. Bei der Straßenbefragung wurden Kapazitätsengpässe als vorrangiges Problem gesehen. Auch die Hochwassergefahr wurde dort häufiger genannt als beispielsweise Umweltprobleme.

Ingesamt kann festgehalten werden, dass der Hamburger Hafen für die Hamburger eine große Bedeutung hat und ihnen an der Konkurrenzfähigkeit des Hafens viel liegt. Um zukünftigen Problemen vorzubeugen, befürworten die Hamburger in erster Linie eine stärkere Kooperation zwischen verschiedenen Häfen. Mehr als die Hälfte aller Befragten in Hamburg halten die Elbvertiefung für die Zukunft des Hafens für wichtig. Allerdings unterscheiden sich diesbezüglich die Antworten in den verschiedenen Altersklassen. Während die älteren Befragten einer Ausbaggerung eher zustimmen, befürworten die jüngeren eher eine Begrenzung der Schifffahrt auf der Elbe.

Die Antworten auf die beiden ausgewählten Quiz-Fragen ergeben bei der Telefonbefragung in Hamburg, dass auch dort Fachbegriffe wie beispielsweise „Gewässerunterhaltung“ von einem größeren Teil der Bevölkerung nicht verstanden wird. Ob der Tidenhub in Hamburg, Cuxhaven oder auf Helgoland am höchsten ist, wurde eher geraten als gewusst. Damit unterstreicht das Ergebnis der Telefonbefragung auch in dieser Hinsicht die Ergebnisse der Straßenbefragung, Behördenmitarbeiter und Bevölkerung sprechen nicht immer die gleiche Sprache und Standardwissen unter Fachleuten kann bei der Bevölkerung nicht vorausgesetzt werden.

6 Fazit

Das Elbe-Ästuar ist ein tidebeeinflusstes, einzigartiges Ökosystem mit seltenen Lebensräumen für Pflanzen und Tiere, das seit Jahrhunderten als Lebensraum für die Menschen entlang des Flusses Heimat bietet und gleichzeitig vielseitig und intensiv wirtschaftlich genutzt wird. Eine einvernehmliche, nachhaltige Entwicklung der Elbregion bedarf der Koordination und Integration der verschiedenen unterschiedlichen Interessen. Dafür gibt es den Ansatz eines integrierten Ästuarmanagements. Management heißt *handhaben*, gestalten und zielgerichtet agieren, dafür sind nicht nur Pläne vom Grünen Tisch nötig, sondern auch die Unterstützung der betroffenen Bevölkerung und der Integration der verschiedenen Interessengruppen. Um integriertes Ästuarmanagement erfolgreich zu gestalten, ist es auch wichtig, die Sichtweise, die inneren Bilder und die Vorstellungen der Anwohner zu kennen. Wahrnehmungsstudien können in dreierlei Hinsicht dazu beitragen, die Voraussetzungen für ein erfolgreiches Ästuarmanagement zu untersuchen:

Erstens ist es vorteilhaft zu wissen, wie verbunden sich die Menschen mit der Region fühlen. Je stärker das Regionalbewusstsein ist, desto eher sind die Menschen bereit, Verantwortung für die Region zu übernehmen. Zweitens kann in Wahrnehmungsstudien das innere Bild ermittelt werden, das die einzelnen Bewohner von ihrer Region im Kopf haben. Wobei zu bedenken ist, dass sich sowohl Lebenseinstellung und Interessen als auch innere Bilder mit der Zeit immer wieder verändern. Regionalentwicklung ist ein permanenter Prozess, der sich in der jeweiligen Gesellschaft entfaltet, von inneren und äußeren Sachzwängen und Anstößen geleitet wird und durch strategische Planung nicht vollständig beeinflussbar ist. Allerdings können durch Planungen Impulse gesetzt werden. Wenn diese Impulse in Anlehnung an die Vorstellung der Bevölkerung entwickelt werden, ist die Wahrscheinlichkeit höher, dass die Bevölkerung Entscheidungen und Maßnahmen der Behörden mit trägt. Drittens kann mit Hilfe von Wahrnehmungsstudien untersucht werden, welche Gesprächsebene zwischen *Planern* und *Bepflanzten* besteht. Nur wenn die Kommunikation zwischen Behörden und Bevölkerung funktioniert, nur wenn beide Seiten eine gemeinsame Sprache finden und einander vertrauen, kann die Zusammenarbeit erfolgreich sein. Inwiefern die Voraussetzungen für ein erfolgreiches Ästuarmanagement an der Tide-Elbe gegeben sind, sollen die Ergebnisse der Befragung zeigen.

Regionalbewusstsein und Heimat

Wie verbunden sind die Anwohner der Tide-Elbe mit ihrer Region? Inwiefern identifizieren sie sich mit ihrem Fluss und der Region? Gibt es ein Heimatgefühl am Elbe-Ästuar?

Die Befragung zeigt, dass bisher kein ausgeprägtes einheitliches Regionalbewusstsein und ein vergleichsweise schwach ausgeprägtes Heimatgefühl an der Elbe bestehen. Die Metropolregion Hamburg zieht Menschen aus verschiedenen Teilen Deutschlands und dem Ausland in die Region. Der Anteil Zugezogener ist mit 45,3% aller Befragten vergleichsweise hoch. Auch innerhalb der Untersuchungsregion wird der Wohnort häufig gewechselt (48,6% aller Befragten leben in 1.Generation am jetzigen Wohnort). Die Mobilität der Bewohner an der Tide-Elbe mag ein Grund dafür sein, dass Heimat von ihnen eher emotional, sozial und weniger räumlich definiert wird. Heimat ist für die Befragten vor allem ein Ort, an dem man sich wohl und geborgen fühlt (45%), an dem Menschen sind, die man gerne hat (36%) oder an dem man lebt und arbeitet (19%). All diese Aussagen beziehen sich nicht explizit auf die Elb-Region und sind räumlich austauschbar. Mit dem nächsten Umzug kann diese Form der Heimat mitgenommen werden. Antworten, die sich auf typische Landschaften (13%) oder konkrete Orte und Regionen (6%) im Untersuchungsgebiet beziehen, werden deutlich seltener genannt.

Immerhin 60% der Befragten nannten bei der Frage „Wo ist Ihre Heimat?“ ihren jetzigen Wohnort an der Tide-Elbe. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die Menschen sich an der Tide-Elbe wohl und zu Hause fühlen, auch wenn die Verbundenheit mit der Region nicht so stark ist, wie in anderen Regionen, in denen bereits ähnliche Studien durchgeführt wurden. Die Elbe, als verbindendes, identitätsstiftendes Element der Region, wird nur von 3,4% der Befragten als Heimat bezeichnet. In anderen deutschen Flusstälern, die in Vergleichsstudien untersucht wurden, liegt der Anteil bei 9-23% (vgl. RATTER 2005; RATTER & TREILING 2008; FRANKE, RATTER & TREILING 2009; RATTER, LANGE & SOBIECH 2009).

Die Mitgliedschaft in Vereinen ist an der Elbe ebenfalls geringer als in den Vergleichsregionen. Allerdings ist ein deutlicher Unterschied zwischen städtischen und ländlichen Gebieten innerhalb der Elbregion festzustellen. Auf dem Land ist die Bereitschaft sich in verschiedenen Vereinen zu engagieren größer, als in der anonymen Stadtgesellschaft. Die aktive Mitgliedschaft in Vereinen führt zu einer stärkeren Verbundenheit mit der Region und den dort lebenden Menschen.

Das geringe Regionalbewusstsein stellt die Behörden auf dem Weg zu einem integrierten Ästuarmanagement vor Herausforderungen. Um die in der Region lebenden Menschen zu mehr Verantwortung für ihre Region zu animieren, damit

sie sich aktiver an Planungs- und Gestaltungsprozessen beteiligen, würde eine Sensibilisierung der Bewohner für ihre Region helfen. Ein stärkeres Regionalbewusstsein, das städtische und ländliche Regionen an der Tide-Elbe gleichermaßen berücksichtigt, würde die intrinsische Motivation zum Engagement verstärken. Um ein Wir-Gefühl an der Elbe entfalten zu lassen, ist es zunächst wichtig zu wissen, welches Bild die Menschen von der Region in ihren Köpfen haben. Was wird an der Region in der sie leben besonders wertgeschätzt. Wie wird die Region als Kultur-, Natur- und Wirtschaftsraum wahrgenommen?

Das Bild der Elbregion aus Sicht der Befragten

Auf die Frage „Wie können Sie die Region, in der Sie leben, einem Freund oder Besucher beschreiben?“ zeichneten die Befragten an der Tide-Elbe folgendes Bild von der Region: In erster Linie sind verschiedene Landschaftstypen, wie Auen, Watten und Moore sowie Wasser prägende Elemente der Region. Insgesamt wird die Elbregion von den Befragten als lebenswert bezeichnet: schöne Landschaften, hilfsbereite Menschen und eine überwiegend gute Infrastruktur. Die Region bietet zahlreiche Freizeitmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten. Man lebt an der Elbe ruhig und im Grünen und hat doch die Vorteile der Metropole Hamburg in erreichbarer Nähe. 10% der Befragten äußerten negative Aspekte über die Region. Das Leben in den eher ländlich geprägten Teilen ist einigen Befragten zu langweilig, die wirtschaftliche Situation wird in verschiedenen Gegenden beklagt und in manchen Gemeinden fühlen sich die Einwohner von Hamburg im Stich gelassen und benachteiligt.

Nur 15% aller Befragten erwähnen die Elbe zur Beschreibung der Region. Konkreter nachgefragt wird die Elbe hauptsächlich als stark befahrene Wasserstraße gesehen, die von den Anwohnern vor allem in der Freizeit genutzt wird. Das Bild der Elbe ist stark durch die ökonomische, aber auch persönliche Nutzung geprägt. In eher negativen Bildern wird die Elbe als Verkehrshindernis, als Gefährdung (z.B. durch Sturmfluten) oder als durch Industrie, Landwirtschaft und Schifffahrt verschmutzter Strom wahrgenommen. Positive Bilder der Elbe entstehen durch die vielfältige Nutzung der Elbe in der Freizeit. Nur 7% aller Befragten nennen als Assoziation mit der Elbe Tiere oder Pflanzen. Weitere 12% der Befragten entlang der Tide-Elbe denken beim Begriff Elbe an typische Landschaften. Die Elbe wird also zunächst deutlich stärker als Kultur- und Wirtschaftsraum wahrgenommen und weniger als Naturraum.

Die Telefonbefragung in Hamburg hat ergeben, dass sich die städtischen Hamburger und die restlichen Elbanrainer bezüglich der Wahrnehmung der Elbe

unterscheiden. Das Bild, das die Hamburger in ihren Köpfen haben, bezieht sich weitgehend auf den Abschnitt der Elbe innerhalb der Stadt Hamburg. Die Elbe wird hier mit dem Hafen, der Schifffahrt, der Stadt und der Elbvertiefung in Verbindung gebracht. Persönliche, freizeitbezogene und kritische Antworten sind unter den befragten Hamburgern eher seltener.

Das Naturverständnis der Bevölkerung an der Tide-Elbe ist nicht einheitlich: Die einen verstehen unter Natur das Unberührte, Unbebaute, wo der Mensch noch nicht eingegriffen hat, die anderen beziehen sich in ihrem Naturverständnis eindeutig auf durch den Menschen geschaffene oder zumindest beeinflusste Landschaftselemente wie landwirtschaftliche Nutzflächen, Deiche, Ortschaften oder die Elbe. Das Elbe-Quiz hat gezeigt, dass Besonderheiten der Natur am Elbe-Ästuar, wie der unter Schutz stehende Schierlingswasserfenchel oder die seltene Heringsart der Finte größtenteils unbekannt sind. Die Bezeichnung Natura 2000, durch die weite Teile des Ästuars unter europäischen Naturschutz gestellt wurden, ist den Anwohnern überwiegend unbekannt. Auch die Einschätzung der Befragten inwiefern ihre Umgebung durch den Naturschutz geprägt ist, weicht deutlich von der tatsächlichen Verteilung der Naturschutzgebiete in der Region ab.

Bei der Wahrnehmung der Tide-Elbe als Naturraum zeigen sich deutliche „weiße Flecken“ im Wissen der Bevölkerung. An dieser Stelle zeigt sich Handlungsbedarf, um den Menschen an der Elbe die Besonderheiten ihrer Region näher zu bringen. Besondere Charakteristika zeichnen eine Region aus und grenzen sie von anderen ab. Diese Abgrenzung nach außen kann auch zu einem größeren Zusammenhalt innerhalb der Region führen. Vielzählige Studien – vor allem auch der US-amerikanischen Audubon Gesellschaft zu Umweltsymbolen – haben gezeigt, dass wenn die Menschen wissen, welche seltene Pflanzen und Tiere in ihrer Region leben und was zu deren Schutz getan werden kann, die Verantwortungsbereitschaft erhöht wird und dies gleichzeitig zu einem stärkeren Regionalbewusstsein führt (vgl. RATTER 2001). Man ist stolz, in dieser besonderen Region zu leben.

Über zwei Millionen Menschen leben in den Gemeinden entlang der Tide-Elbe, circa 1,8 Millionen allein in der Metropole Hamburg. Es ist also kein Wunder, dass die Tide-Elbe Region ein wichtiger Wirtschaftsraum ist. Von den Befragten entlang des Flusses wird die Tide-Elbe vor allem als landwirtschaftlich geprägte Region wahrgenommen, einzelne Industriezentren ergänzen das Bild. Teile der Region werden touristisch genutzt. Eine inzwischen geringe Rolle spielt die Fischereiwirtschaft. Der Hochwasserschutz und die Eindeichung der Elbe prägt fast die gesamte Region von Geesthacht bis Cuxhaven. Dabei wurden die Deiche schon so in das Landschaftsbild integriert, dass deren Funktion fast gar nicht mehr als solche wahrgenommen wird. So erstaunt es fast, wie wenig Bedeutung hier der Seeschifffahrt beigemessen wird. Die Schiffe, die täglich auf

dem Weg zum Hamburger Hafen an den Elbgemeinden vorbeifahren, haben aus Sicht der Befragten nur wenig mit der Wirtschaftsstruktur ihrer Gemeinden zu tun. Nur etwa die Hälfte aller Befragten stimmt der Aussage voll zu, dass die Region durch die Seeschifffahrt geprägt sei.

Deutlich wichtiger in der Bedeutung wird der Hamburger Hafen als wirtschaftlicher Knotenpunkt für die gesamte Region eingeschätzt. Selbst in Cuxhaven und Friedrichskoog stimmen noch 75% der Befragten der Aussage zu, dass der Hamburger Hafen auch für diese Orte wichtig ist. Nach der persönlichen Beziehung zum Hamburger Hafen gefragt, stellte sich heraus, dass der Hafen, wie schon die Elbe, vor allem in der Freizeit eine Bedeutung für die Bewohner entlang der Tide-Elbe hat. Allerdings zeigt sich in den Antworten auch die Bedeutung des Hafens in Bezug auf Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft für die Region. Um den Hamburger Hafen auch in Zukunft konkurrenzfähig zu erhalten und diese Arbeitsplätze zu schützen, wird derzeit die nächste Elbvertiefung geplant. Die Diskussionen darüber sind in Hamburg und in der Region extrem kontrovers. Die Antwort auf die Frage, ob die Elbvertiefung für die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Befragungsregionen wichtig ist, wurde von den Befragten sorgfältig abgewogen. Den Anwohnern ist bewusst, dass eine Vertiefung der Elbe für den Hamburger Hafen und für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region sinnvoll ist. Aber die Eingriffe haben auch Folgen, die für die Bewohner nicht absehbar sind. Bei der Telefon-Befragung unter Hamburger gaben allerdings 60% an, dass die Elbvertiefung wichtig für den Hafen sei.

Ökonomisch betrachtet, ergibt die Region kein einheitliches Bild. Interessen der Landwirtschaft, der Industrie, des Tourismus und der Schifffahrt sind unter einen Hut zu bringen – eine große Herausforderung für ein integriertes Ästuarmanagement. In erster Linie ist den Befragten wichtig, dass Arbeitsplätze in der Region bleiben und zusätzliche geschaffen werden. Das bedeutet aber auch, dass Kompromisse zwischen den Wirtschaftszweigen gefunden werden müssen. Es sollte vermieden werden, dass die Förderung eines Wirtschaftszweigs auf Kosten eines anderen durchgeführt wird. Die Elbe gehört nicht Hamburg und eine Vertiefung der Fahrrinne hat vor allem Auswirkungen auf die Elbufer in Niedersachsen und Schleswig-Holstein, wo Landwirtschaft, Tourismus und Industrie angesiedelt sind. Die Erkenntnis der Bevölkerung in Niedersachsen und Schleswig-Holstein, dass der Hamburger Hafen auch für die wirtschaftliche Entwicklung ihrer Regionen von Bedeutung ist, kann dabei durchaus Ausgangspunkt für einen offenen und ehrlichen Dialog mit der betroffenen Bevölkerung sein. Nach eigener Auskunft warten die Elbanrainer noch immer auf die Einlösung von Versprechen, die bei der letzten Elbvertiefung gemacht wurden. Das führt dazu, dass das Vertrauen verletzt ist und die Menschen sich im Stich gelassen fühlen. Für ein integriertes Ästuarmanagement,

das gemeinsam mit der Bevölkerung angegangen wird, ist gegenseitiges Vertrauen jedoch unabdingbar. Eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung der Gesamtregion kann nur gelingen, wenn alle Gemeinden und alle ansässigen Wirtschaftssektoren in die Diskussionen um zukünftige Strategien und Ausrichtungen der Wirtschaftsförderung eingebunden werden.

Kommunikation und Wissen

Um Vertrauen herzustellen und eine gemeinsame Arbeitsebene zu schaffen, sollte der Informationsfluss stimmen und eine gemeinsame Sprache gefunden werden.

Das Elbe-Quiz hat gezeigt, dass Fachbegriffe des Ästuarmanagements, die Behördenmitarbeiter und Wissenschaftler tagtäglich begleiten, von der Bevölkerung oftmals nicht verstanden werden. Was Tide bedeutet, konnten die meisten, wenn auch nicht alle Befragten, beantworten. Wo aber der Tidenhub innerhalb der Region am höchsten ist, wurde sowohl bei der Telefonbefragung in Hamburg als auch auf der Straße entlang der Tide-Elbe fast ausschließlich geraten. Die Begriffe Elbsedimente und Gewässerunterhaltung waren den meisten Befragten zunächst unbekannt, die richtigen Antworten konnten jedoch hergeleitet werden. Deutlich mehr Schwierigkeiten bereitete den Befragten der Begriff Ästuar. Noch nicht einmal jeder vierte Befragte entlang der Tide-Elbe konnte die richtige Antwort darauf geben, was ein Ästuar ist. Im Gespräch mit der Bevölkerung wäre es angebracht, eine einfachere Sprache zu wählen bzw. Begriffe ausreichend zu erläutern.

Neben der rein sprachlichen Ebene stellt sich die Frage, welches Problembewusstsein die Menschen haben? Wenn die Bevölkerung versteht, unter welchen Voraussetzungen Kompromisse ausgehandelt und welche Alternativen fallengelassen wurden, werden sie die Entscheidungen der Behörden eher verstehen und mit tragen. Das Beispiel Elbvertiefung hat gezeigt, dass die Menschen bei diesem Thema relativ gut informiert sind. Wie aber sieht es mit weniger medial aufbereiteten Themen aus? Was zum Beispiel wissen die Befragten über Nutzungskonflikte in ihrer Umgebung? In der Wahrnehmung der Bevölkerung an der Tide-Elbe wird vor allem der Naturschutz als mit anderen Nutzungen in Konflikt stehend angesehen. Aus Sicht der Bevölkerung scheinen sich Naturschutz und andere Nutzungen auszuschließen bzw. zumindest zu behindern. Allerdings spiegeln die Antworten eher allgemeine Ansichten über das Zusammenspiel von Wirtschaftszweigen wider, als dass tatsächliche, bestehende regionale Konflikte genannt werden. Diese Ergebnisse der Passantenbefragung konnten durch die Telefonbefragung in Hamburg bestätigt werden.

Gefragt nach zukünftigen Problemen des Hamburger Hafens zeigen die Befragten wieder mehr Kenntnisse. Ob der Hamburger Hafen aufgrund seiner Lage im Binnenland den Herausforderungen durch immer größere Schiffe und die Konkurrenz durch andere Häfen gewachsen sein wird, ist in der Bevölkerung durchaus ein Thema. Auch verschiedene Lösungsvorschläge, um diesen Problemen vorzubeugen, werden von den Befragten diskutiert. Es könnten u.a. kleinere Schiffe gebaut werden, mit anderen Häfen kooperiert oder alternative Transportmittel eingesetzt werden. Zudem wird ausdrücklich der Wunsch geäußert, dass Politiker und Behörden vorausschauender planen und Entscheidungsprozesse für die Bevölkerung transparenter und partizipativer gestalten sollten.

Im Rahmen der Telefonbefragung in Hamburg wurden die häufigsten an der Tide-Elbe gegebenen Antworten bezüglich des Hamburger Hafens zur Bewertung vorgegeben. Hinsichtlich der zukünftigen Probleme des Hafens ergibt die Telefonbefragung, dass die befragten Hamburger vor allem die Konkurrenz zwischen den Häfen und zukünftige Umweltprobleme fürchten. Als Lösung der Probleme favorisieren sie Maßnahmen, die den Hafen konkurrenzfähiger machen. Durch Kooperationen mit anderen Häfen und die Elbvertiefung ist nach Meinung der Befragten die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken. Alternative Maßnahmen, die eine Entwicklung der Region ohne Stärkung des Hafens vorsehen, werden nur von einem Viertel der Befragten unterstützt.

Bevölkerungsbeteiligung

Nur 9,6% aller Befragten entlang der Tide-Elbe beteiligen sich nach eigener Auskunft an Planungs- und Gestaltungsprozessen für die Region. Gründe dies nicht zu tun, sind zum einen Zeitmangel und Lustlosigkeit, zum anderen fühlen sich die Befragten nicht kompetent genug. Die Zusammenhänge seien so schwierig, dass bei den Befragten der Eindruck entsteht, selbst Experten seien überfordert. Immerhin 36% aller Befragten äußerten den Wunsch, stärker von den Behörden beteiligt zu werden. Dieses Potential kann genutzt werden.

Trotz der Zurückhaltung bei offiziellen Planungs- und Gestaltungsprozessen haben die Menschen ein klares Bild davon, wie ihre Elbe in der Zukunft aussehen soll und sie beteiligen sich aktiv und kreativ daran, diese Zukunft zu gestalten. Die Anwohner wünschen sich für die Zukunft der Elbe vor allem keine weiteren Eingriffe, mehr Naturschutz und Renaturierung. Auch Kompromisslösungen zwischen Wirtschaft und Naturschutz werden bevorzugt. Weitere Eingriffe in die Naturlandschaft zum Ausbau der Infrastruktur, der Förderung von Wirtschaft und Schifffahrt oder eine Erweiterung des Hochwasserschutzes wünschen sich 10%

der Befragten. Über 80% aller Befragten beteiligen sich auf sehr unterschiedliche Weise an der Erhaltung ihrer Heimat. Die Antworten zeigen ein sehr breites Spektrum von Ideen und Möglichkeiten auf, sich zu engagieren. Dieses reicht vom Umweltschutz, über Mülltrennung und den Verzicht auf das Auto bis hin zu politischem Engagement, Kindererziehung und Werbung für die Region. Die Antworten zeigen, dass ein Wille, sich für die Entwicklung der Region einzusetzen, bei den Befragten der Tide-Elbe-Region durchaus vorhanden ist. Allerdings sind offizielle Planungsprozesse für die Bevölkerung undurchschaubar und das Vertrauen gegenüber den Behörden scheint beschädigt zu sein. Zudem müsste der Bevölkerung die Angst genommen werden, nicht kompetent genug zu sein, um sich aktiv zu beteiligen.

Zusammenfassend ergeben sich für ein integriertes Ästuarmanagement an der Tide-Elbe verschiedene Herausforderungen aber auch Chancen.

Aufgrund der hohen Mobilität der Bevölkerung ist ein Regionalbewusstsein bislang nur schwach vorhanden und das Heimatverständnis wenig regionsspezifisch. Eine stärkere Verbundenheit der Bevölkerung mit der Region kann aber stimuliert und gepflegt werden.

Die Tide-Elbe-Region stellt keine einheitliche Region dar. Ländliche Gebiete und eher städtisch geprägte Teilregionen unterscheiden sich deutlich voneinander. Um die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region voranzutreiben, sollten alle Beteiligten gleichberechtigt in Planungs- und Entscheidungsprozesse eingebunden werden.

Zudem konnten Schwächen in Bezug auf Kommunikation und Wissen festgestellt werden. Das Wissen über die Besonderheiten der Region ist in der Bevölkerung schwach. Eine bessere Vermittlung der Stärken dieser Region, könnte zu einer größeren Verbundenheit und einem stärkeren Wir-Gefühl führen.

Behörden und Bevölkerung scheinen nicht die gleiche Sprache zu sprechen. Die Befragten beteiligen sich nicht an Planungsprozessen, auch weil sie sich nicht kompetent genug fühlen. Entscheidungen der Behörden erscheinen den Befragten als intransparent, kurzfristig und interessengeleitet. Das nötige Vertrauen für eine Zusammenarbeit scheint momentan nicht gegeben zu sein.

Neben diesen besonderen Herausforderungen hat die Befragung aber auch Chancen für das Gelingen eines integrierten Ästuarmanagements an der Tide-Elbe aufgezeigt. Die Menschen, die in der Region leben, fühlen sich wohl und zu Hause. Sie zeigen aktives Interesse, die Zukunft der Region zu gestalten, indem sie individuell und kreativ zur Erhaltung ihrer Heimat beitragen. Dieses Engagement kann Mut machen. Ein nächster Schritt wäre es, auf die Bevölkerung zuzugehen, den bislang fehlenden Informationsbedarf zu decken und gemeinsam mit den Anwohnern Impulse für eine nachhaltige Entwicklung entlang der Tide-Elbe zu geben.

„Heimat ist da, wo ich Ursache für etwas bin“ sagt Ernst Anton Brugger. Heimat ist aber auch da, wo ich satt werde (türkisches Sprichwort). Die Tide-Elbe ist ein Natur-, ein Wirtschafts- und ein Kulturraum in dem Menschen leben, die nach eigener Auskunft auch in Zukunft noch eine lebenswerte Umwelt haben wollen, ihr Auskommen erwirtschaften, aber sich auch wohl und zuhause fühlen wollen. Die Befragung hat gezeigt, dass eine Basis für eine nachhaltige Entwicklung der Region in der Bevölkerung durchaus gegeben ist. Die Herausforderung liegt darin, diese internen Kräfte zu mobilisieren und gemeinsam den Entwicklungsprozess zu gestalten.



Foto 13: am Deich

7 Executive Summary

Geest and marsh, fish and apples, rural yet close to the city of Hamburg, and people who are not as stubborn as it is commonly assumed: Those are the attributes residents of the Elbe estuary use to describe their region.

With a length of 140 km, measured from the weir in Geesthacht to the mouth at Cuxhaven, the Elbe estuary serves as cultural, ecological and economic space. As a tidal, unique ecosystem with rare habitats for plants and animals, major parts of the estuary have been protected as part of the Natura 2000 network. However, the region has been populated and used by humans for centuries. The tidal Elbe is home to more than two million residents. Economic use is intense and includes a variety of different sectors such as agriculture, industry, tourism and fishing. The river itself is used as a national waterway connecting the port of Hamburg to the open sea. In order to protect the land along the river from tidal influence and storm surges, people had to build dikes and take other flood protection measures.

The variety of intensive land uses leads to conflicts. Consensus-based and sustainable development of the Elbe region therefore requires coordination and integration of different interests. This can be achieved by means of integrated estuary management, where management is understood as shaping matters and acting in a targeted way. Integrated management is not merely the task of authorities but involves the affected population as well as all kinds of interest groups and stakeholders.

Perception studies can help to analyse the preconditions for management processes on three accounts. First, they can highlight people's identification with and attachment to their region. Strong regional identity and attachment can encourage residents to take responsibility for their region and help to promote active involvement with management strategies. Second, they can specify people's perception of their region. If planners and politicians take into account how people view their region and what they value most about it, residents will support their decisions and plans more easily. And third, perception studies can help to understand the levels of communication that exist between planners and local residents. Do they understand each other, do they use the same language? Are people aware of the challenges authorities are faced with when establishing integrated estuary management?

A population survey was carried out in spring 2012 to analyse the opportunities and challenges for integrated estuary management on the Elbe estuary. It was planned and implemented by the Institute for Coastal Research, Helmholtz-

Zentrum Geesthacht with the support of students of the University of Hamburg. The random street survey took place in 18 selected communities on both sides of the tidal Elbe, comprising rural areas and small towns in the federal states of Lower Saxony and Schleswig-Holstein, as well as four urban districts on the outskirts of Hamburg (see map 1). Altogether 812 residents were interviewed, including only those older than 15 years of age and having lived in the region for at least five years.

The survey was based on a questionnaire which consisted of 33 open and closed questions. Answers received to the open questions were later aggregated into categories to allow for quantitative analysis.

The questionnaire was structured into five themes:

The first part focused on respondents' emotional ties to the region. The German word *Heimat* was used here because it is particularly good at expressing attachment of persons to places and spaces (RATTER & GEE 2012). Three dimensions come together in the concept of *Heimat*. The first is a strong emotional component, where *Heimat* stands for a feeling of belonging and rootedness. The second is a social component, where it represents a place where friends or family members live. The third is a spatial component, linking *Heimat* to particular places and regions (SCHWINEKÖPER 2005). Insights on which understanding predominates along the Elbe estuary can provide information on the residents themselves and also their attachment to the region. The second part of the questionnaire concentrated on peoples' perception of their region, asking about their constructed mental map of the surroundings they are living in. The third part stressed economic aspects of the tidal Elbe, asking what people know about the different land uses and the conflicts that exist between them. The fourth part was a multiple choice quiz designed to establish whether residents understand the technical terms authorities use in their everyday work. The last part was concerned with current and future public participation, asking how involved people are in regional management processes and what perspectives they see for the future.

In addition to the random street survey a telephone survey conducted by FORSA (Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH) was commissioned. During this survey, carried out in July 2012, 502 people living in the city of Hamburg were interviewed. The six questions asked over the phone were taken from the original questionnaire and adapted to the requirements of a telephone interview.

To put the results into context, they will be compared with the outcomes of similar studies carried out at the German North Sea coast and different German river valleys such as the Middle Rhine, Nahe and Mosel (RATTER 2005; RATTER & TREILING 2008; FRANKE, RATTER & TREILING 2009; RATTER, LANGE & SOBIECH 2009).

The following summary focuses on four main results of the survey. The first part sets out that weak regional identity along the Elbe estuary and an understanding of *Heimat* less concerned with the regional aspect of the term represent challenges to integrated management. The second part draws a picture of the Elbe estuary as a cultural, ecological, and economic area from the perspective of the residents, which can help to understand people's point of view and represent a basis for future planning. The third part reveals weaknesses in communication processes between authorities and the public and a lack of knowledge of relevant management issues. The last part looks at public participation and the opportunities arising from the creative and active informal engagement of respondents in preserving their *Heimat*. The summary concludes with recommendations for action.

Regional Identity and Heimat at the Tidal Elbe

Are local people attached to the tidal Elbe? To what degree do they identify with the river and the region? Is there a sense of belonging on the Elbe estuary?

The survey reveals a comparatively weak sense of regional identity along the tidal Elbe. The metropolitan area of Hamburg attracts people from other parts of Germany and abroad, indicated by the fact that 45.3% of all interviewed persons were not born within the region. Furthermore, people frequently move within the region. 48.6% of all respondents represent the first generation living in their current home towns or villages. The high degree of mobility may be one reason for primarily defining *Heimat* emotionally and socially and less so spatially. For the greater part of respondents, *Heimat* constitutes a place where they feel at home and comfortable (45%), a place where family and friends live (36%), or a place for living and working (19%) (see Fig. 4). These answers have no direct connection to the Elbe region and are spatially interchangeable: Come the next move, respondents can simply take this kind of *Heimat* with them. Answers referring to typical landscapes (13%) or specific locations and regions (6%) within the research area are comparatively rare.

When asked "Where is your *Heimat*?", over 60% of the respondents mention their current place of residence. One might conclude that the residents on the tidal Elbe feel at home and comfortable even though their emotional attachment to the region is not as strong as in other regions where similar surveys were conducted. The river Elbe, connecting the whole region and serving as element of common regional identity is only mentioned by 3.4% of all interviewees. In other German river valleys 9% to 23% of all respondents said their river meant *Heimat* to them (RATTER 2005; RATTER & TREILING 2008; FRANKE, RATTER & TREILING 2009).

The proportion of active members in clubs and associations is also comparably low in the Elbe region. However, there is a considerable difference between rural and urban areas. People living in rural areas show greater readiness to engage in clubs than those in the more anonymous atmosphere of urban societies. Active involvement in clubs and associations enables greater connectedness with the region and fellow citizens and can therefore help to contribute to developing solidarity.

Weak regional identity on the tidal Elbe can be seen as challenge for authorities on their way to implementing integrated estuary management. In order to actively involve the public in regional planning and management processes it is useful to raise public awareness of the region and the challenges it is faced with now and in the future. Stronger regional identity in both rural and urban parts of the region could reinforce people's intrinsic motivation for becoming involved, as other studies and literature show (comp. EISSING ET AL. 2003).

In order to strengthen the common sense of belonging within the region, it is helpful to know more about local perception of the region. What mental image do people have of their region?

The Elbe Estuary – Perception of a Cultural, Ecological and Economic Area

In answer to the question “How would you describe the region you are living in to a friend or visitor?” people on the tidal Elbe drew a varied picture of their region. Many name different types of landscapes such as river meadows, mudflats, moorlands and water as characteristic elements of the region. Overall, respondents take their region to be a worthwhile place to live; they enjoy the beautiful landscape, helpful people and mostly good infrastructure. The region also offers a variety of leisure opportunities and sightseeing options. On the one hand, life is quiet and in tune with nature, on the other hand, the advantages of a big city like Hamburg are within easy reach. 10% of the respondents mentioned negative aspects concerning the region. Life in rural areas appears to be dreary for some people, there are complaints about the weak economic situation in parts of the region, and inhabitants of several communities feel abandoned by the city of Hamburg and underprivileged.

Just 15% of all respondents mention the river in their description of their region. Asked to name three terms that spontaneously spring to mind when thinking about the Elbe, respondents make clear that the river is mainly seen as a busy waterway which is used by residents only for leisure. Negative images of the Elbe include an obstacle to traffic, a threat (e.g. through storm surges) and a polluted river suffering the impacts of industry, intensive agriculture and shipping. Positive

images of the Elbe are drawn in the context of leisure activities. Only 7% of all respondents associate the river Elbe with plants and animals, and only 12% think of typical landscapes. Altogether, the Elbe is primarily perceived as a cultural and economic area and less so as a natural environment (see Fig. 8).

The telephone survey in Hamburg showed that perception of the Elbe differs between the city population of Hamburg and the other Elbe residents. When thinking about the Elbe, Hamburg respondents mostly focus on the river within the city, predominantly associating the Elbe with the port, shipping, the city and the deepening of the river. Personal answers concerning leisure activities and memories as well as critical comments are given rather rarely.

People along the tidal Elbe river have different views of nature. Some respondents understand nature as untouched where humankind has not yet intervened. Others include man-made objects or heavily altered areas in their understanding of nature, such as agricultural land, dikes, villages and the river Elbe itself. The Elbe quiz revealed that special elements of nature on the tidal Elbe are widely unknown to the public. This applies to the highly protected endemic plant Elbe Water Dropwort (*Oenanthe conioides*), as well as to twaite shad (*Alosa fallax*), a rare type of herring that comes to spawn in the Elbe. The term *Natura 2000* is also mainly unknown. *Natura 2000* constitutes a European network of nature conservation areas, and large parts of the tidal Elbe are protected as *Natura 2000* sites. In another question people were asked to evaluate to what degree their surroundings are characterised by nature conservation. Analysis of these answers, differentiated by location within the Elbe region, reveals a big gap between people's perception and the real presence of nature conservation areas. Analysing people's perception of the tidal Elbe as an ecological area thus reveals severe knowledge gaps within the public. You can find both an overestimation and an underestimation of actually protected areas in the surroundings.

More than two million people live along the tidal Elbe, about 1.8 million in the city of Hamburg alone. Therefore, it is not surprising that the Elbe estuary is an important economic area. Respondents mainly see their region characterized by agriculture; several industrial centres complete the picture of the region. A small number of communities, mostly those close to the coast, attract tourists. Fishing used to be important but nowadays only plays a minor role. Flood protection measures characterize the whole region from Geesthacht to Cuxhaven. However, the survey shows that some people have integrated dikes into their mental map of the natural landscape, with their original function no longer consciously perceived. Surprisingly, there is hardly any perception of shipping as a key economic factor in the Elbe region. According to the respondents, the many ships passing by their communities on their way to the port of Hamburg have little

relevance for the economic structure of these locations. Just about 50% fully agreed that the region is characterized by shipping.

Nevertheless, the importance of the port of Hamburg as an economic hub for the whole region is widely accepted. At the river mouth in Cuxhaven and Friedrichskoog more than 75% of all respondents agree that the port of Hamburg is important for the economic development of the region. Another question was “What significance does the port have for you personally?” This shows that similar to the river Elbe, the port is more or less a place to spend leisure time. However, the answers also reveal understanding of the port’s relevance in terms of jobs and economic strength of the region. At present, there is a contentious debate on the deepening of the river Elbe, which is arguably needed to maintain the port’s competitiveness and to protect the jobs it generates. Within the research area, views of this topic are controversial. Respondents gave much thought to the question of whether the further deepening of the Elbe is important for the economic development of the region, and carefully weighed the pros and cons. On the one hand, residents are aware that the deepening of the river is important for the future of the port and regional economic development, on the other hand they consider these interventions to have unpredictable impacts on the whole region.

Economically, the region is not seen to be uniform either. It is clear to respondents that the interests of agriculture, industry, tourism and shipping need to be balanced – a considerable challenge for integrated estuary management. The main interest of the respondents is to preserve and create new jobs within the region, which means compromises between sectors. There is the view that support of one sector should not be at the expense of others. The river Elbe not only serves Hamburg, and the consequences of deepening the waterway mostly affect the riversides in Lower Saxony and Schleswig-Holstein which are used by agriculture, tourism and industry. The widespread appreciation of the Port of Hamburg as a key to regional economic development might be a starting point for open and honest dialogue with the population affected. According to the respondents, residents are still waiting for the promises to be implemented that were made during the last phase of deepening. This situation marks a loss of confidence and explains why some respondents feel abandoned by authorities and politicians. Mutual trust is essential for implementing integrated estuary management. Sustainable economic development of the whole region can only be successful if all communities and economic sectors take part in the discussions on future strategies and directions of economic development.

Communication and Knowledge

Good information flow and a common language are essential in building up trust and establishing a high level of cooperation. Results of the Elbe quiz demonstrate that the technical terms used by authority staff and scientists in their everyday work are unknown to ordinary people. The only term that was widely known was *tide* (96.7%). Most people did not know whether the tidal range is highest in Hamburg, Cuxhaven or the German high sea island of Heligoland, with only 35% of all respondents giving Hamburg as the correct answer. The telephone survey in Hamburg led to the same result. The technical terms *Elbe sediments* and *river maintenance* were unfamiliar to most residents, but the right answers could quite easily be picked out of three given choices. Choosing the correct definition for the German term for estuary (*Ästuar*) was the most difficult task within the quiz. Only 23.5% of all respondents chose the right answer. 66% thought *Ästuar* was a device to measure flow velocity. These examples show that simple language or an explanation of technical terms is needed in conversation with the public to avoid misunderstandings and discouragement.

Apart from the linguistic challenge of finding a common language, it is also important to understand local problem awareness. Acceptance and active support of decisions made by authorities is probably easier to come by if residents understand how compromises were reached and what alternatives were abandoned for which reasons. The example of the deepening of the Elbe has shown that people within the region are quite well informed. But does this also apply to topics that attract less media coverage, such as land use conflicts within the region? In terms of land use conflicts, nature conservation is considered to offer the most serious potential for conflict since people perceive nature conservation to be incompatible with other land uses. In the rural parts of the Elbe region, nature conservation and agriculture are perceived to be the main conflict, in the other parts, it is nature conservation and industry. However, these answers mostly reflect general opinions about the interaction of different land uses and do not refer to existing regional conflicts. The results of the Hamburg telephone survey underline these findings.

Respondents showed greater interest and knowledge when asked about future problems of the port of Hamburg. Limited capacity is regarded as one problem that might challenge the port (38.3%) (see Fig. 15), aggravated by the constantly growing ship sizes. Other problems mentioned are the deepening of the Elbe (31.7%) and (inter-)national competition (16.1%) especially between Hamburg and the new deep water port in Wilhelmshaven. Respondents offer a variety of solutions to solve these problems: deepening of the Elbe (13.3%) (see Fig. 17), not deepening the river but restricting ship sizes (10.2%), building and using other ports on the coast (9.4%) and inter-port cooperation (6.9%). A number of

respondents wanted politicians and authorities to focus more on forward-thinking planning and to organise decision-making processes in a more transparent and participatory manner.

In the telephone survey, the most common answers received from the tidal Elbe concerning the port of Hamburg were read out to be evaluated. With respect to future problems of the port, people in Hamburg are most concerned about competition between ports and ecological problems, with their most favoured solutions those that strengthen the competitiveness of the port of Hamburg. Cooperation with other ports and the deepening of the Elbe are considered to be the most important measures to prevent future problems. Alternative solutions for developing the region without strengthening the port are only supported by one quarter of the respondents.

Public Participation

Only 9.6% of all respondents participate in planning and management processes for the region. Reasons for not engaging are lack of time and listlessness, but also lack of knowledge and the feeling of not being qualified enough. The interconnectedness of all kinds of processes within the region seems to be too complicated even for experts to fully understand. At least 36% of all interviewees stated they would like to be asked by authorities to be involved. This is potential that could be tapped.

Even though the respondents seem reserved with respect to participation in official planning and management processes, they have a clear view of the future they would like for the Elbe and are active and creative in working towards these aims. For the future, residents want human intervention to stop (43.7%) (see Fig. 20) and nature conservation to become more important (38.7%). 9% of all interviewees are keen to find a balance between nature conservation and economic development. Altogether about 10% of the respondents want more intervention such as strengthening flood protection measures, supporting economic development or expanding infrastructure.

More than 80% of all the people surveyed already contribute to the preservation of their *Heimat*; and they do so in many different ways. The answers present a wide range of ideas and possibilities, such as waste separation and rubbish collection (33.9%) (see Fig. 21), engagement in nature conservation and environmental protection (27%), not using the car (12.7%), social (6.3%) or political (5.5%) engagement and promoting the region (2.1%). These answers demonstrate that the intention to become actively involved in the development of the region is present. However, official planning processes seem to be

inscrutable for outsiders, and there is insufficient trust between authorities and the public. A way must be found to overcome people's fear of not being qualified enough to engage more in official processes.

Conclusion and Action Points

In conclusion, it can be said that integrated estuary management on the tidal Elbe is faced with several challenges. However, there are also opportunities that make success a realistic option.

Because the population on the tidal Elbe is highly mobile, regional identity is rather weak, with *Heimat* primarily interpreted socially rather than connected to regional space. It may be possible to stimulate and cultivate a stronger connection between residents and the region.

The Elbe estuary cannot be seen as a uniform region, as rural and urban parts differ in certain ways. To promote economic development within the region as a whole, all parties concerned should be equally involved in planning and management processes.

Moreover, the survey discloses weaknesses in communication and knowledge. The public only has limited knowledge of the special properties of the region. Making available more information on the particular strengths of the region might foster greater connectedness and a stronger communal spirit.

Authorities and the public do not seem to speak the same language. Respondents do not participate in planning and management processes because they do not feel qualified enough. Decisions made by authorities are perceived as non-transparent, short-term and interest-based. At present there is a decided lack of trust which is needed for successful cooperation.

But apart from these challenges, the survey also reveals several opportunities for successful estuary management. People living in the region feel comfortable and at home on the tidal Elbe. They are demonstrating active interest in shaping the future of their region by engaging individually and creatively in maintaining their *Heimat*. The high degree of involvement might encourage authorities to take the next steps: to open to the public, fill knowledge gaps, and provide stimuli for sustainable regional development in cooperation with the residents.

The Elbe estuary is a cultural, ecological and economic area. Residents want their environment to remain worthwhile as a living environment; they also want to earn a living and still feel comfortable and at home. The survey reveals that the public supports sustainable development. The challenge will be to mobilize these internal forces and to shape the development process together.

Literaturverzeichnis

- ARBEITSGRUPPE ELBEÄSTUAR (2012): Integrierter Bewirtschaftungsplan für das Elbeästuar. Online im Internet: <http://www.natura2000-unterelbe.de/links-Gesamtplan.php> (Zugriff 28.6.2012).
- BERGER, P.L. & T. LUCKMANN (1998): Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Frankfurt.
- BÖCHER, M. & M. KROTT (2002a): Strategieempfehlungen für Konsensverfahren in der Naturschutzpolitik – Ergebnisse aus einem FuE-Vorhaben. In: Erdmann, K.-H., C. Schell (Hrsg.): Naturschutz und gesellschaftliches Handeln. Münster, S. 169-182.
- BÖCHER, M. & M. KROTT (2002b): Vom Konsens zur politischen Umsetzung. Wann verlaufen naturschutzpolitische Konsensprozesse erfolgreich? In: Natur und Landschaft. Band 77, S. 105-109.
- BRENDLE, U. (1999): Musterlösungen im Naturschutz. Politische Bausteine für erfolgreiches Handeln. Münster.
- BLICKLE, P. (2002): Heimat – A critical theory of the German idea of homeland. Camden House, Rochester.
- BUCHECKER, M. (2000): Regionale Identität. Online im Internet: <http://www.wsl.ch/land/alpscapes/schwep4/ident.pdf>. (15.06.2009).
- HEISSING H., N. FRANKE & S. KÖRNER (2003): Der Beitrag des Naturschutzes zur nachhaltigen Entwicklung: Heimerfahrung und regionale Identifikation fördern. In: Politische Ökologie 85, S. 73-76.
- FRANKE, N., B. RATTER & T. TREILING (2009): Heimat und Regionalentwicklung an Mosel, Rhein und Nahe - empirische Studien zur Regionalen Identität in Rheinland-Pfalz. Mainzer Geographische Studien, Sonderband 5. Geographisches Institut der Johannes Gutenberg-Universität Mainz.
- HAFEN HAMBURG (2012): Schiffsankünfte im Hamburger Hafen. Online im Internet: <http://www.hafen-hamburg.de/content/schiffsank%C3%BCnfte-im-hamburger-hafen> (Zugriff 10.7.2012)
- HARTKE, W. (1962): Die Bedeutung der geographischen Wissenschaft in der Gegenwart. In: Tagungsberichte und Abhandlungen des 33. Deutschen Geographentag in Köln 1961. Wiesbaden, S. 113-131.
- IPSEN, D. (1993): Regionale Identität. Überlegungen zum politischen Charakter einer psychosozialen Raumkategorie. In: Raumforschung und Raumordnung. Jg. 51/Band 1. Köln, S. 9-18.
- IPSEN, D. (1999): Was trägt der Raum zur Entwicklung der Identität bei? Und wie wirkt sich diese auf die Entwicklung des Raumes aus. In: Thabe, S.: Räume der Identität – Identität der Räume. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Band 98. Dortmund, S. 150-160.
- MIGGELBRINK, J. (2002): Der gezähmte Blick. Zum Wandel des Diskurses über „Raum“ und „Region“ in humangeographischen Forschungsansätzen des ausgehenden 20. Jahrhunderts. Leipzig (=Beiträge zur regionalen Geographie, 55).
- RATTER, B.M.W. (2001): Natur, Kultur und Komplexität - Adaptives Management am Niagara Escarpment in Ontario Kanada. Springer, Heidelberg.
- RATTER, B.M.W. (Hrsg., 2005): Heimat und Naturschutz im Mittelrheintal. Mainzer Geographische Studien, Sonderband 2. Geographisches Institut der Johannes Gutenberg-Universität Mainz.
- RATTER, B.M.W. & K. GEE (2012): *Heimat* – A German concept of regional perception and identity as a basis for coastal management in the Wadden Sea. In: Ocean & Coastal Management. doi:10.1016/j.ocecoaman.2012.04.013.
- RATTER, B. & T. TREILING (2008): Heimat und Naturschutz im Nahetal. Mainzer Geographische Studien, Sonderband 4. Geographisches Institut der Johannes Gutenberg-Universität Mainz.

- RATTER, B., M. LANGE & C. SOBIECH (2009): Heimat, Umwelt und Risiko an der deutschen Nordseeküste. Die Küstenregion aus Sicht der Bevölkerung. GKSS-Bericht 2009/10. Helmholtz Forschungszentrum GKSS, Geesthacht.
- SCHWINEKÖPER, K. (2005): Heimat, Naturbewahrung und Naturwahrnehmung im Wandel der Zeiten. In: Blessing, K. (Hrsg.): Heimat und Natur: wissen, woher wir kommen, wo wir sein wollen und wo wir hinkönnen. Beiträge der Akademie für Natur- und Umweltschutz Baden-Württemberg 37, S. 17-27.
- STALLHOFER, B. (2000): Grenzenloser Böhmerwald? Landschaftsnamen, Regionen und Regionale Identitäten. Bayerischer Wald, Oberpfälzer Wald, Šumava, Český les und Mühlviertel im geographisch-empirischen Vergleich. Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung (=RBRR) Band 7. Institut für Geographie an der Universität Regensburg, Verlag M. Laßleben, Kallmünz.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2010): Bevölkerungsstatistik nach Gemeinden. Online im Internet:
http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Navigation/Statistiken/Regionales/GVOnlineAbfrage,templateId=renderPrint.psm1__nnn=true (Zugriff 15.10.2011)
- VON DER HEIDE, H.-J. (1995): Grundlagen für das Regionalmarketing In: Beyer, R.: Stadt- und Regionalmarketing – Irrweg oder Stein der Weisen. Materialien zur Angewandten Geographie. Band 29. Bonn, S. 83-96.
- WEICHHART, P. (2008): Entwicklungslinien der Sozialgeographie. Von Hans Bobek bis Benno Werlen. (Reihe Sozialgeographie Kompakt, Band 1). Stuttgart.
- WEICHHART, P. (1999): Die Räume zwischen den Welten und die Welt der Räume. In: Meusbürger, P. (Hrsg.): Handlungszentrierte Sozialgeographie. Benno Werlens Entwurf in kritischer Diskussion. Erdkundliches Wissen, Heft 130. Steiner, Stuttgart, S. 67-94.
- WEICHHART, P. (1990): Raumbezogene Identität. Bausteine zu einer Theorie räumlich-sozialer Kognition und Identifikation. Erdkundliches Wissen, Heft 102. Steiner, Stuttgart.
- WEICHHART, P., C. WEISKE & B. WERLEN (Hrsg., 2006): Place Identity und Images. Das Beispiel Eisenhüttenstadt. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung. Band 9. Wien.
- WEIGL, M. (2005): Was bedeutet Identität? – Wie entsteht regionale Identität? IBA-Konferenz „Regionale Identität und Tourismus“. Online im Internet:
<http://www.identityresearch.eu/theorie/Identitaet.pdf>. (15.06.09).
- WERLEN, B. (2010): Gesellschaftliche Räumlichkeit 1. Orte der Geographie. Stuttgart.

**The Interreg IVB
North Sea Region
Programme**



*Investing in the future by working together
for a sustainable and competitive region*



Part-financed by the European Union
(European Regional Development Fund)

Helmholtz-Zentrum Geesthacht
Zentrum für Material- und Küstenforschung GmbH
Max-Planck-Straße 1
21502 Geesthacht
www.hzg.de

ISSN 2191-7833