

Kpt. Klaus Schroh /Nabu Cuxhaven

27476 Cuxhaven, den 31.8.2019

Duhner Allee 4c

An die

Fraktionsvorsitzenden in der Hamburger Bürgerschaft

CDU-Bürgerschaftsfraktion

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Fraktion die Linke

FDP-Fraktion

Afd-Fraktion

Herrn 1. **Bürgermeister Peter Tschentscher**

Betr. **Elbvertiefung**, hier Drucksache 21-15638 Selbstbefassung des Wirtschaftsausschusses
Fahrrinneanpassung der Elbe

Sehr geehrte Damen und Herren,

Für Insider des Projektes Elbvertiefung ist die o.g. Selbstbefassung ein einziger
Offenbarungseid.

Das Thema Elbvertiefung wird dort - ohne auf die verheerenden Folgen einzugehen - in einer
Weise verharmlost, die inakzeptabel ist. Lediglich von der Linken werden einige kritische
Fragen und Aspekte eingebracht, aus denen ersichtlich ist, dass man sich wenigstens dort mit
Kosten- und Umweltfolgen befasst hat.

Die seinerzeit (2007) dem Antrag auf Planfeststellung zugrunde liegende Wachstumsprognose
für den ausserordentlich ansteigenden Containerumschlag bis zum Jahr 2025 hat sich bis heute
ins Gegenteil verkehrt!

Wir stellen fest und begründen dies nachfolgend :

- 1. Die Elbvertiefung wird Hamburg keinen Zuwachs beim Containerumschlag bringen
Der Hamburger Hafen wird niemals die Umschlagsteigerungen der Häfen Roterdamm
und Antwerpen erreichen, da er in der Mitte der mitteleuropäischen Anlaufkette liegt. Die
Ostseehäfen werden mit ihrem derzeitigen Ausbau erhebliche Feederleistungen – bisher aus
dem Hamburger Hafen kommend - direkt erhalten; selbst die grössten Containerriesen
steuern zunehmend grössere Ostseehäfen, so wird zum Beispiel der Gdynia Offshore-
Terminal zunehmend zu einer Drehscheibe für Ostseefeederladungen.

- 2. Die Elbvertiefung - insbesondere bei den nachfolgenden Unterhaltungsbaggerungen - wird alljährlich ausufernde Baggermassen zur Folge haben
- 3. Die Kosten für Ausbau und lfd. Unterhaltung von Fahrwasser und Hafenbecken werden in einem Masse ausufern, das in keinem Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg stehen wird
- 4. Die Umweltschäden werden mit schweren Umweltfolgen für den gesamten Unterelbeverlauf einschliesslich des Hamburger Hafens inakzeptabel sein.
- 5 Die vertiefte Fahrrinne und das Wendebecken entsprechen in keiner Weise internationalen Empfehlungen

1. Zu den Umschlags-Prognosen und zur Umschlagssteigerung

Ein wesentliches Argument für den Elbeausbau war die Zunahme des Container-Umschlgs von 10 Mio TEU im Jahre 2007 auf 19,5 Mio TEU /Standardcontainer im Jahre 2017.

Tatsächlich konnte Hamburg zum Jahresende 2017 nur einen Umschlag von 8,8 Mio TEU verbuchen, das heisst der Umschlag ist um über 100 % hinter der Erwartung zurück geblieben.. Immerhin stammt diese Fehleinschätzung vom renommierten Prognos-Institut. Selbst in 2018 stagnierte der Umschlag in gleicher Höhe.

Gleichwohl erwartet der Bundesminister für Verkehr für 2030 einen Umschlag von 16,4 Mio TEU, das heisst der Umschlag müsste sich in den nächsten 11 Jahren nahezu verdoppeln, wohl wissend, dass er in den letzten Jahren noch weit hinter dem Maximum des Jahres 2008 zurück geblieben ist.

Angesichts dieser Tatsachen ist eine solche BMV-Annahme - basierend auf Schätzungen gem. Bundesverkehrswegeplan - geradezu abenteuerlich.

Unsere diesbezügliche kritische Anfrage hat er - vertreten von Sts. Ferlemann – nochmals mit gleicher Einschätzung beantwortet, ohne auf die tatsächliche Entwicklung einzugehen.

Angesichts der angespannten Lage im Welthandel und der Tatsache, dass der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven auch einen zunehmenden Teil des deutschen Containerumschlags übernehmen wird , grenzt diese Ausdsage an bewusste Irreführung.

2. Zu den Baggermassen und den Umweltschäden – siehe 4. oben -

Nach unserer Ansicht wird aus der Unterelbe eine **ökologische Tragödie**, wenn man sich einmal vorstellt, was für eine Unterhaltungsmenge an Baggermasse zwischen Scharhörn und der Hamburger Hafengrenze alljährlich aufgenommen und "umgelagert" wird. Es würde reichen, um den dortigen gesamten Bereich der vertieften Fahrrinne mit einer mehr als 60 cm starken Sediment/Schlickschicht zu überdecken , dies muss die Elbe Jahr für Jahr verkraften! Der Tidefluss Unterelbe kann das nicht schadlos überleben, wenn diese Entwicklung nicht gestoppt wird. Während der ersten beiden Vertiefungsjahre wird es noch schlimmer, wenn mit 39 Mio cbm noch der Aushub aus den 1,5 m Vertiefungsbaggerungen dazu kommt. Es ist rätselhaft, wie man bei so einer Aussicht noch ein gutes Gewissen haben kann. Wo sind die Warner vor einer ökologischen Katastrophe geblieben ? Der Schierlingswasserfenchel /SWF und seine Heimstätte

sind dagegen bedeutungslos!

Die **alljährliche** Mengenberechnung der Unterhaltungsbaggerungen und ihre "Umlagerungen" basiert auf amtlichen Zahlen der HPA und der WSV : Es sind 15 Mio cbm WSV/Untere Elbe pro Jahr zuzüglich 20 % nach Vertiefung zwischen Neßsand und Scharhörn . 7 bis 8 Mio cbm Hamburger Hafenunterhaltung, die alljährlich bei Neßsand umgelagert werden ; laut vorliegender Aussage der HPA kann hierauf nicht verzichtet werden!

Nicht enthalten sind 3 - 4 Mio cbm Hamburger Aushub, die alljährlich bei Tonne E3 verklappt werden.

Der Notstand der Hamburger Hafenbetreiber wird offenkundig, wenn sie bereits jetzt von einer neuen zentralen Verklappungsposition zwischen Elbemündung und Hafengrenze ausgehen, da ganz offensichtlich die mittelfristig geplante Verbringung in die AWZ den zuständigen Kassenwart überfordert.

3. Zu den Kosten für Ausbau und Unterhaltung

Schon jetzt belaufen sich die **Unterhaltungskosten** im Fahrrinnenbereich des Bundes auf ca. 50 Mio Euro / Jahr, während sie im Hamburger Hafen rasant auf 100 Mio/Jhr angestiegen sind. Diese Kosten werden laut o.g. Drucksache nochmals um 20 % ansteigen, wobei der zu erwartende reduzierte Zulauf aus dem Oberstrom nochmals gravierende Sedimentation/Verschlickung im Hamburger Hafen zur Folge haben wird. Da die Ausbaukosten ehemals 385 Mio € betragen sollten, dürfte die jetzige Summe mit 800 Mio € ebenfalls nicht mehr aktuell sein, zumal sie vom ehemaligen Senator F. Horch bereits 2017 mit 900 Mio € benannt wurde.

4 Zur Fahrrinnenbreite und ihrer Havariegefährdung

Eine Überprüfung der Fahrrinnenabmessungen gemäss den neuesten Empfehlungen der PIANC-Commission (2014) - Permanent International Association of Navigation Congresses - hat ergeben, dass die Fahrrinnenbreiten auch nach der geplanten Vertiefung der Untere Elbe keineswegs internationalen Empfehlungen entsprechen.

Nachfolgende Gegenüberstellungen verdeutlichen, dass die vertiefte Fahrrinne ein erhöhtes Havarierisiko für die grossen Containerriesen und Massengutschiffe darstellt. Hierbei ist zu bedenken, dass die zur Zeit geltenden Fahrrinnenabmessungen seit 50 Jahren unverändert geblieben sind, obwohl sich Schiffslängen und Schiffsbreiten um inzwischen über 80 % ausgeweitet haben.

Einem Containerfrachter zu Beginn der Containerschiffahrt (1967) mit einer damaligen Länge von 220 m entspricht heute ein Containerriesen mit bis zu 400 m Länge, gleichwohl soll die ohnehin schon lange unzureichende Fahrrinne nur um minimale 20 m (7%) „angepasst“ werden.

Das heutige grosse „Container-Standardschiff“ hat laut Hamburger Anlaufstatistik eine Breite von 58 m gegenüber dem Bemessungsschiff aus dem Planfeststellungsbeschluss (PFB)

zur Elbvertiefung mit nur 46 m Breite. Die für Hansa-Port bestimmten Massengutfrachter können i.ü eine Breite von 51 m sogar noch erheblich überschreiten. Hieraus folgt in Übereinstimmung mit den PIANC-Regeln eine Mindestfahrrinnenbreite von 400 m (Point of No Return für das längste Schiff mit 400 m Länge) und ein Wendebeckendurchmesser von mindestens 600 m, statt der derzeitigen 480 m .

Fasst man unsere Argumente zusammen ist es unbegreiflich, dass man nunmehr das Projekt Elbvertiefung nicht noch einmal auf den Prüfstand stellt, in dem o.g. Argumente ausgiebig geprüft werden.

Klaus Schroh