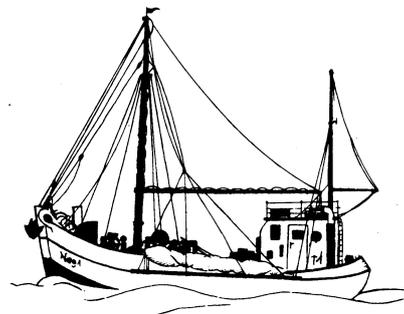


Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

Nernstweg 22 • 22765 HAMBURG • Tel.:040/39 30 01
eMail: foerderkreis@rettet-die-elbe.de • <http://www.rettet-die-elbe.de>



Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
Planfeststellungsbehörde
Herrn Rdir. Seidel
Hindenburgufer 247
24106 Kiel

Hamburg, den 15. Februar 2010

**Planfeststellungsverfahren für die
Vertiefung der Unter- und Außenelbe
2. Planänderung**

Sehr geehrter Herr Seidel,

Gegen die geplante Fahrrinnenanpassung und 2. Planänderung erheben wir Einwände und machen unsere Einwendungen vom 04. Mai.2007 und 16. November 2008 in allen vorgetragenen Punkten voll inhaltlich zum Gegenstand dieser Einwendung.

Weitere und detailliertere Ausführungen werden im Anhörungsverfahren vorgetragen, die wir auch in digitaler Form vortragen möchten, dafür bitten wir um die Nutzung der bei der Anhörung vorhandenen technischen Möglichkeiten.

Herbert Nix

(1.Vorsitzender)

1 **Vorbemerkung**

Der Vorhabensträger bestreitet, dass die Uferabbrüche und Erosionen im Bereich der Planänderung II durch die bisher durchgeführten Elbvertiefungen verursacht worden sind. Im Erläuterungsbericht (Planänderungsunterlage II Teil 1 a, Seite 2) wird eine seit Jahrzehnten bestehende „natürliche strömungsbedingte Erosion des Vorstrandes von mehreren Metern“ als Ursache genannt.

In Abbildung 1 Planänderungsunterlage II Teil 1 a, Seite 3, ist die Entwicklung der Unterwasserböschung im Bereich des Stromkilometers 715 vor Otterndorf im Zeitraum von 1950 bis 2003 dargestellt. In diesem Zeitraum hat sich der Abstand der Tideniedrigwasserlinie von der Deichkrone von 700 auf 300 Meter reduziert.

Im gleichen Zeitraum wurde die Elbe von 10 auf 14,50 Meter unter Kartennull vertieft. Durch diese Elbvertiefungen wurden die Strömung und Erosion erhöht und sind als die eigentlichen Verursacher des Uferschwunds anzusehen, wenn man überhaupt etwas aus einem einzigen Querprofil folgern darf. Eine räumlich differenziertere Analyse wird unter **8. Morphologische Änderungen im Elbabschnitt Otterndorf – Altenbruch** dargestellt.

Da der Vorhabensträger dieses in seinem Antrag selbst so beschreibt, hätte die jetzt beantragte Ufersicherung längst durchgeführt werden müssen. Er hat es wissend in Kauf genommen, die Bevölkerung und Deichsicherheit zu gefährden.

Ursächlich haben die bisherigen Elbvertiefungen diesen Zustand verursacht, deshalb kann die geplante Maßnahme nicht als vorgezogene Teilmaßnahme für die geplante Elbvertiefung behandelt werden. Der Vorhabensträger versucht, die Zustimmung der betroffenen Anwohner zur Elbvertiefung insgesamt zu erpressen, nur dann werde die Sicherheit der Deiche gewährleistet.

In den Planungsunterlagen fehlen deutliche Aussagen, ob die geplanten Maßnahmen ausreichenden Deichschutz gewährleisten, falls die geplante Elbvertiefung umgesetzt wird.

2 **Rückbau der geplanten Maßnahmen**

Der Rückbau sei „...grundsätzlich möglich...“ wird behauptet. Es fehlt eine detaillierte Beschreibung wie dies geschehen soll und welche Kosten dabei anfallen.

3 **Initialbaggerung**

Das geplante Ufersicherungskonzept führt in dem Bereich zu einer Querschnittsverringering, deshalb soll auf der Nordseite der Fahrrinne durch eine sogenannte „Initialbaggerung“ der Querschnitt erweitert

werden, um einer Strömungserhöhung in dem Bereich entgegen zu wirken.

In den Planungsunterlagen zur geplanten Elbvertiefung werden im Mündungsbereich (Medemsand) der Unterelbe aber Querschnittsverringerungen durch Unterwassersandablagerungen geplant, die gemäß Planung zu Strömungserhöhungen in dem Bereich Otterndorf führen (Siehe auch unsere Einwendungen vom 04. Mai.2007 und 16. November 2008 und Protokolle der Anhörungen)

4 Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Im LBP wurden keine konkreten Kompensationen beschrieben, dies ist aber notwendig um beurteilen zu können ob die Maßnahme kompensiert werden kann.

Es wird beantragt:

Die Planänderung II mit konkreten Kompensationsmaßnahmen neu auszulegen und das Verfahren bis zur Auslegung einzustellen.

5 Unterhaltung und Standsicherheit

Wie die Unterhaltung und Standsicherheit gewährleistet werden soll, lässt der Vorhabensträger offen und beruft sich auf Erfahrungswerte.

Es wird beantragt:

Gutachten zur Unterhaltung und Kosten sowie zur Standsicherheit neu auszulegen und das Verfahren bis zur Auslegung einzustellen.

6 Nachtrag Bedarfsbegründung

Wir weisen darauf hin, dass sich in Folge des Einbruchs der Weltwirtschaft und des Containerumschlags besonders im Hamburger Hafen die Voraussetzungen zum Bedarf einer Fahrrinnenvertiefung signifikant und grundsätzlich geändert haben. Die Verlagerung des Containerumschlags des sogenannten „Transshipment“-Verkehrs in kostengünstigere küstennahe Häfen ist als dauerhaft zu betrachten.

7 Nachtrag Sauerstoffloch

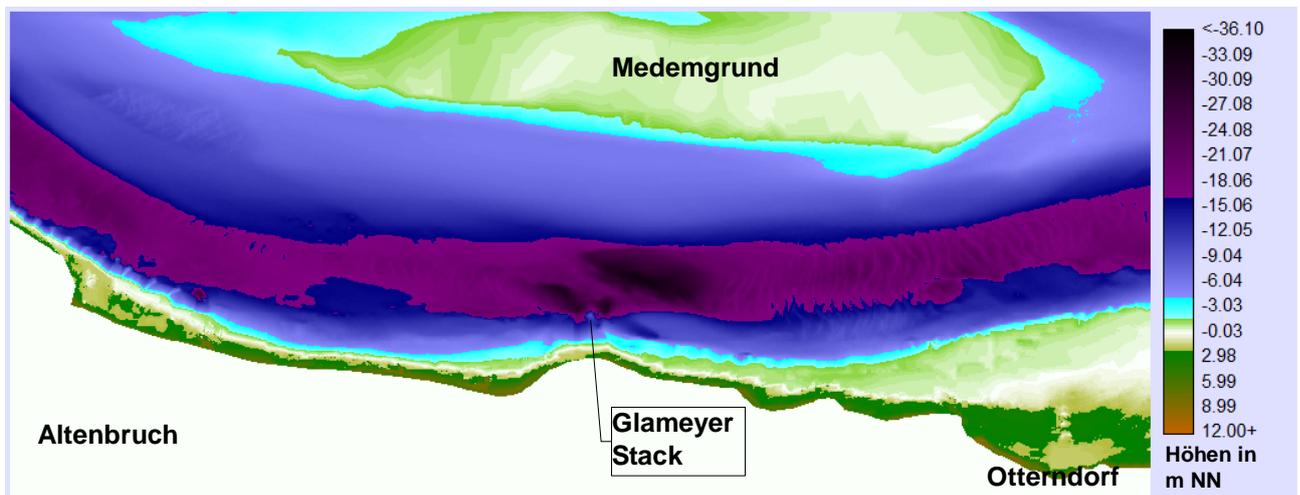
Auch im Jahr 2009 trat im Elbabschnitt des Hamburger Hafens ein „Sauerstoffloch“ auf. Ursache war die extreme Wassertiefe und der Verlust von Flachwasserzonen, vor allem durch die letzte Elbvertiefung. Die im Laufe des Verfahrens bereits vorgetragenen diesbezüglichen Einwendungen werden in **Anhang 1 ergänzt**.

8 Morphologische Änderungen im Elbabschnitt Otterndorf – Altenbruch

Im Mündungsbereich der Elbe beobachtet man eine starke morphologische Dynamik. Ob dies als naturgegeben hinzunehmen ist, ist eine Frage, die mangels zuverlässiger langjähriger Datenreihen nicht endgültig beantwortet werden kann. Es überlagern sich natürliche Prozesse mit den Folgen menschlicher Eingriffe wie Fahrrinnenbau und Vordeichungen. Indiz, dass der menschliche Eingriff überwiegt, ist der im Sedimentkonzept und Symposium von HPA und WSD vorgetragene Befund, dass die Elbe seit Jahrzehnten aus der Mündung Sediment an die Nordsee verliert. Wäre das seit dem Mittelalter so, wäre das Elbeestuar mittlerweile ein salzwassergefüllter Fjord, der bis Hamburg reichte. Bei negativ bewerteten Entwicklungen, wie hier der Erosion vor den Deichen von Otterndorf und Altenbruch, sollte zunächst der Mensch als Verursacher in Betracht gezogen werden. Dass die Vorhabensträger die Natur als Schuldige vorziehen, ist als interessengeleitete Haltung zu bedauern.

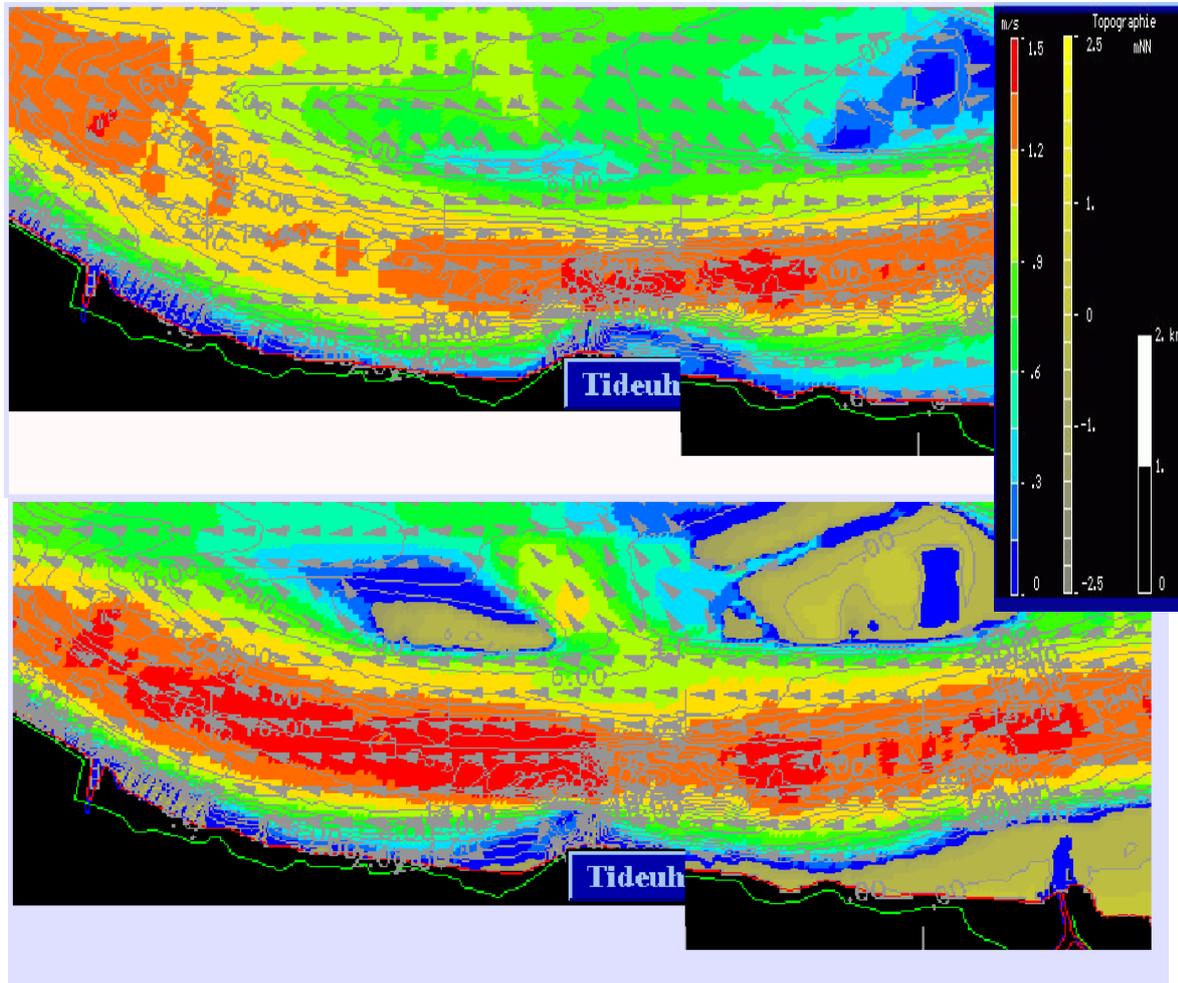
Genauere Daten zur Morphologie wurden als Beweissicherung seit der Elbvertiefung 1998 aufgenommen. Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV hat die Peil- und Vermessungsdaten der Tideelbe aus den Jahren 1998 (vor dem Eingriff), 2003, 2004 und 2006 vom WSA Hamburg erhalten und ausgewertet.

In dem bei der Planänderung II behandelten Abschnitt bot sich 1998 vor der letzten Vertiefung folgendes Bild (Peil- und Vermessungsdaten WSA Hamburg):



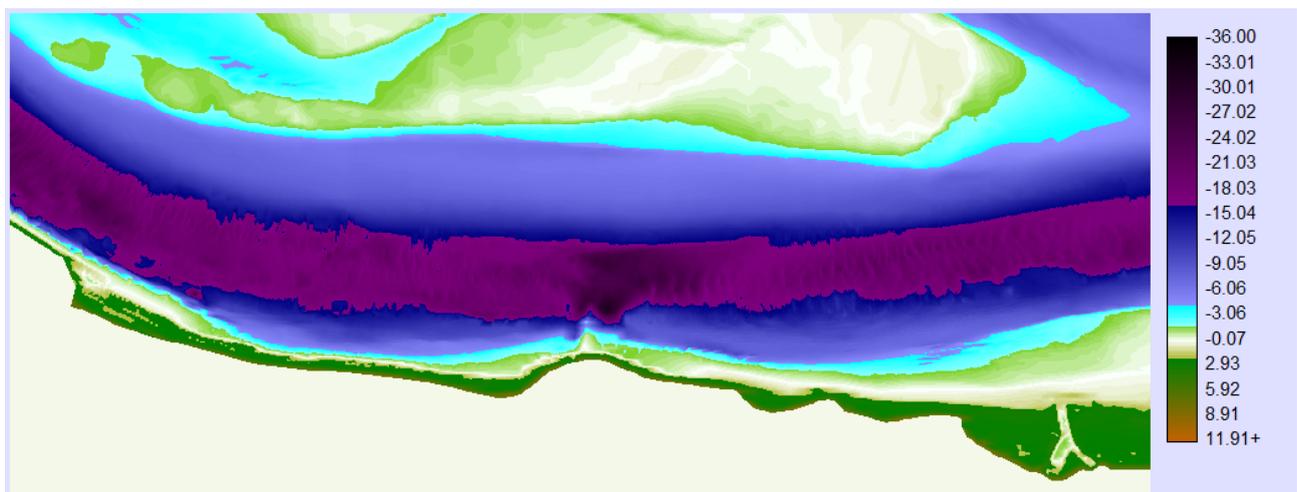
Östlich des Glameyer Stack befand sich ein über 30 m unter NN liegendes Loch in der Fahrrinne. Auch direkt neben dem Stack, das nach Norden in die Elbe ragt, erkennt man kleinere Vertiefungen. Die Riffel sind am Grund der Fahrrinne angedeutet (eine schattierte Karte lässt das klarer erkennen). Die Flachwasserzonen (himmelblau) am Südufer sind sehr schmal.

Zum Planverfahren der letzten Elbvertiefung präsentierte die Bundesanstalt für Wasserbau die Strömungsverhältnisse in der Elbe. Im hier betrachteten Abschnitt wirken sehr starke Flut- und Ebbeströme. Besonders an der Verengung des Glameyer Stack kann die Strömung beschleunigt werden, womit Riffel und Auskolkungen erklärlich sind.

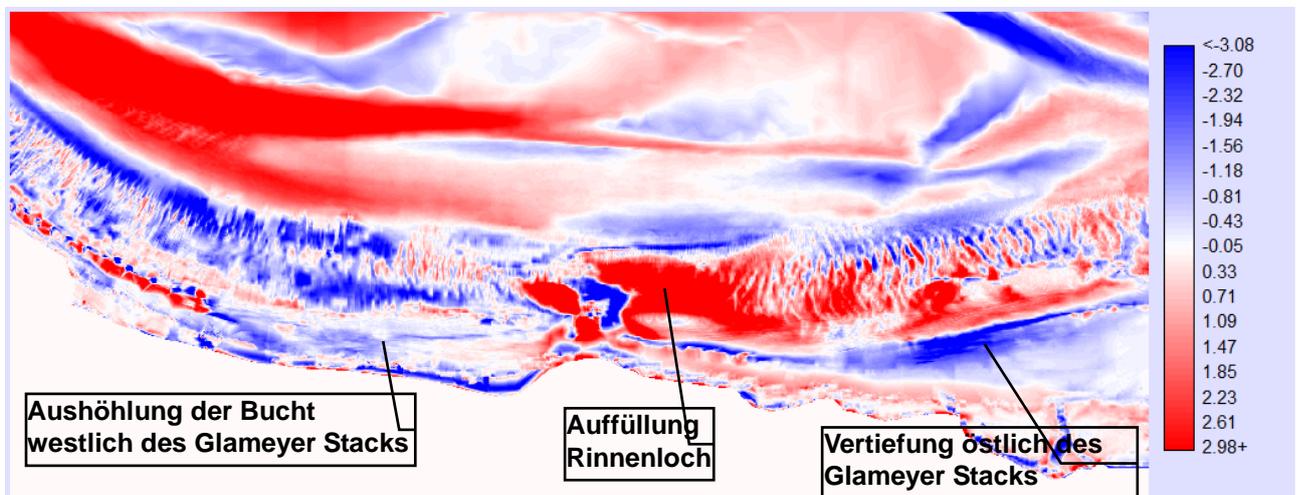


Strömungsrichtung und -stärke (m/s) bei vollem Flut- bzw. Ebbestrom, Referenzzustand 1992, Planungsunterlagen Elbvertiefung 1998, BAW

Die BAW berechnete eine relativ geringe Zunahme der Stärke der Strömungen für den Fall der damals geplanten Vertiefung. Wie sich das auf das Flussbett auswirkte, zeigt das folgende Geländemodell der Vermessung des Jahres 2006 (Peil- und Vermessungsdaten WSA Hamburg).



Auf den ersten Blick hat sich nicht viel verändert. Am meisten fällt die veränderte Form des Medemgrunds auf. Bildet man jedoch die Differenz zwischen dem Zustand von 2006 und dem von 1998, zeigt sich eine erhebliche Dynamik. Zwar sind nördlich des Medemgrunds, in der Medemrinne, Sedimentverlagerungen um über 10 m Höhe auf Distanzen von mehreren hundert Metern zu beobachten, aber die kleineren Bewegungen am Südufer treten in einem viel kritischer zu bewertenden Bereich auf.



Morphologische Änderungen 1998 bis 2006, Peil- und Vermessungsdaten WSA Hamburg. Rot: Sedimentauftrag, Blau: Sedimentabtrag; die Skala ist auf den Bereich ± 3 m gestaucht.

Generell spiegelt sich die Strömungsdynamik in den Riffeln der Fahrrinne. Das Loch in der Rinne östlich des Stacks wurde um bis zu 8 m aufgefüllt, liegt aber immer noch weit unter der Solltiefe. Direkt am Stack haben heftige, aber lokal begrenzte Bewegungen stattgefunden. Die westliche Hälfte der Fahrrinne hat sich an ihrem Nordrand vertieft (hier hat die Elbe die Initialbaggerung vorweggenommen), und dem Medemgrund wurde ein westlicher Schwanz angeschwemmt.

Bedenklich ist die generelle Aushöhlung der Bucht westlich des Glameyer Stacks um 1 – 2 m, die bis an den schmalen Vorlandstreifen reicht. Genau beobachtet werden sollte die vom Stack nach Osten ausgehende, sich trichterförmig weitende Vertiefung. In diesen beiden ufernahen Bereichen war die Strömung sehr viel schwächer als im tiefen Wasser, und auch die relativen Änderungen wurden damals als gering prognostiziert. Trotzdem entstand in nur acht Jahren ein Problem, das mit erheblichem baulichen Aufwand gelöst werden muss, wie es in der Planänderung II beschrieben wird. Nach dieser Erfahrung stimmt die erneute Vorhersage der BAW misstrauisch, nach ihrer Modellrechnung könne nun wieder unbesorgt vertieft werden. Weniger Glaube an Computermodelle und mehr Respekt vor der Naturgewalt ist hier angebracht.