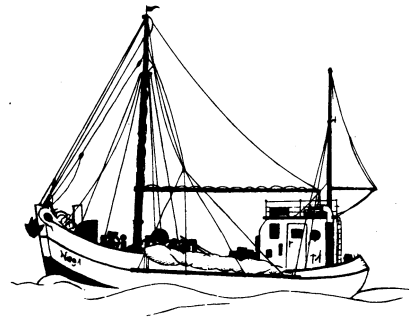


Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

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



Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Planfeststellungsbehörde
Herr Dr. Aschermann
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
Planfeststellungsbehörde der
Herr Rdir Seidel
Hindenburgufer 247
24106 Kiel

Hamburg, den 13.07.2010

Planfeststellungsverfahren für die Vertiefung der Unter- und Außenelbe auf bis zu -19,00 m unter Normalnull.

Planänderung III

Sehr geehrter Herr Aschermann,
Sehr geehrter Herr Seidel,

Gegen die geplante Fahrrinnenanpassung und 3. Planänderung erheben wir Einwände und machen unsere Einwendungen vom 04. Mai.2007, 16. November 2008 und 15. Februar 2010 in allen vorgetragenen Punkten voll inhaltlich zum Gegenstand dieser Einwendung.

Einleitung

Die Planänderung III bewirkt keine wesentliche Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen insgesamt, sondern führt lediglich zu Problemverschiebungen. Auf die geplante Unterwasserablagerungsfläche (UWA) Neufelder Sand wird mehr Baggergut verbracht und die Umlagerungsstelle (UL) Neuer Lüchtergrund vergrößert, sowie die Baggergutmenge erhöht und die Umlagerungsdauer verlängert.

Neu sind die Unterlagen Teil 11 zum FFH-Abweichungsverfahren, die Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sowie die Alternativenprüfung. Nicht nur in Bezug auf die FFH-Richtlinie, sondern auch auf die Wasserrahmenrichtlinie wurde an den Plänen beanstandet, dass erhebliche negative Änderungen durch das Vorhaben zu befürchten sind. Somit wäre der Eingriff nur zu genehmigen, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt.

Die Träger des Vorhabens (TdV) streiten allgemein und für die neuen Maßnahmen der Planänderung 3 ab, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Aus ihrer Sicht ist eine zusammenfassende Untersuchung und Bewertung des Vorhabens im Licht der bisherigen Einwendungen und Erörterungen wohl nicht nötig. Stattdessen hat die Planfeststellungsbehörde von der Fa. Bioconsult ein Gutachten zur FFH-Erheblichkeit erstellen lassen, aus dem sie schließt, „dass erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele der betroffenen FFH-Gebiete nicht auszuschließen und Unterlagen zur FFH-Abweichungsprüfung für den weiteren Fortgang des Verfahrens erforderlich sind.“ Dieses Gutachten ist nicht Teil der ausgelegten Planunterlagen, wir

nehmen in unserer Einwendung dennoch darauf Bezug, weil dies zum Verständnis der Einwände zu Teil 11 nötig ist.

Bevor wir inhaltlich Stellung nehmen, sei auf einen generellen Mangel der Planunterlagen hingewiesen. Die „Barrierefreie Informationstechnik-Verordnung“ mag formal nur für Internetauftritte der Behörden gelten, sollte es aber sinngemäß auch für jegliche digitalen Behördenunterlagen. Die Planunterlagen (ausgenommen Bioconsult-Gutachten zur FFH-Erheblichkeit) sind ohne Lesezeichen und strikt kopiergeschützt als pdf-Dateien formatiert, was die Bearbeitung erheblich und nachhaltig erschwert. Da es keinen sachlichen Grund für die Schikanen gibt, beanstanden wir sie als bewusste Gemeinheit der TdV.

Erhebliche Beeinträchtigungen

Sauerstoffloch

Die Perioden des Sauerstoffmangels, die seit der letzten Elbvertiefung nach einer Erholungsphase der Elbe wieder auftraten, wurden im Planverfahren sehr kontrovers diskutiert. Die TdV wehren sich vehement, das seeschifftiefe Wasser als Ursache der Sauerstofflöcher anzuerkennen. Begierig greifen sie die These auf, oberhalb von Hamburg würden durch Überdüngung zu viele Algen in der Elbe wachsen, die als „Sekundärverschmutzung“ den Hamburgern zur Last fallen. Wenn sich der Hamburger Anteil nicht ganz verleugnen lässt, wird das Problem heruntergespielt, die Wassergüte werde nicht signifikant um eine Klasse verschlechtert. Die Auffassung der TdV wird in den jetzt ausgelegten Plänen und Gutachten unverändert stumpf vertreten. Es ist müßig, sich damit nochmals auseinanderzusetzen.

Das Bioconsult-Gutachten bemüht sich, die Probleme differenziert und kritisch zu behandeln – beim Sauerstoffloch tritt es jedoch sehr leise auf:

„Ein Zusammenhang zwischen vorangegangenen Ausbauten und der Ausprägung des Defizits ist insgesamt plausibel (WGE 2004; KERNER 2007); allerdings ist die Zuordnung einer Verstärkung des Defizits zu einzelnen Ausbauten schwierig und wird kontrovers diskutiert. Das gilt auch für die letzte Fahrrinnenanpassung.“

Für die Position, die Ursache läge am tiefen Wasser, wird eine Veröffentlichung von M. Kerner zitiert (2007, Est. Coast. Shelf Sci.), aber keine der in den Einwendungen und Erörterungen vorgetragenen Argumente. Ferner wird unser Hinweis ignoriert, die Hafentiefenmessungen des Instituts für Hygiene und Umwelt heranzuziehen (sie wurden 2008 wiederaufgenommen), noch werden die Simulationsrechnungen des Dansk Hydraulisk Institut zur Ausbreitung von Abwärmefahnen und zum Sauerstoffhaushalt für die Planung des Kraftwerks Moorburg berücksichtigt.

Wir halten fest:

- Algen sind in einem Fluß vom Typ der Elbe ein ökologisch wertvoller Bestandteil. Dank der Reduzierung giftiger algenhemmender Stoffe durch die Oberlieger kommen wir in Hamburg in den Genuss dieser Verbesserung.
- Selbst wenn die Oberlieger durch Überdüngung zu viel der Algen elbab schicken: diese Algen leben und produzieren Sauerstoff.
- Das tiefe Wasser im Hamburger Hafen macht aus lebenden Algen toten Schmutz.
- Von Bunthaus bis zum Mühlenberger Loch gibt es keine Regenerationszonen für das Wasserleben.
- Die Elbe ist durch den Hafenausbau so empfindlich gemacht worden, dass relativ kleine Störungen den Sauerstoffgehalt in die Knie zwingen – unsachgemäße Baggerungen im Mai 2010 ließen die Sauerstoffkonzentration einbrechen, s. Anlage 1.

- Ein Rückgang des Meerforellenbestands in der Seeve (oberhalb des Hafens) seit Wiederauftreten der Sauerstofflöcher ist durch die Zählungen von L. Tent belegt.
- Im Bewirtschaftungsplan der Wasserrahmenrichtlinie erkennt die Flussgebietsgemeinschaft Elbe die Sauerstoffdefizite als signifikante Beeinträchtigung für Fischwanderungen. Das impliziert das Ziel, dass es keine Sauerstofflöcher geben darf. Die FGG Elbe schlägt neben einer Reduzierung des Eintrags von Pflanzennährstoffen strukturelle Verbesserungen im Hamburger Abschnitt vor. Letztere sollen bis 2015 wirken, denn eine Fristverlängerung nach WRRL ist nicht vorgesehen.

Die geplante Elbvertiefung wird zu einer signifikanten bzw. erheblichen und andauernden Verschlechterung der Gewässerqualität führen und die Maßnahmen des Bewirtschaftungsplans stören. Im für den Sauerstoffhaushalt entscheidenden Elbabschnitt Hamburg sind von den TdV keine Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Schon deshalb darf das Vorhaben nicht genehmigt werden. Übergeordnete öffentliche Interessen werden von den TdV nicht zwingend begründet, s.u.

Auflandung

Bioconsult schreibt:

„Das beantragte Vorhaben wird diesen Prozess einer Auflandung von Seitenräumen weiter verstärken (BAW 2006; Unterlage H1c). Diese Verstärkung wird zwar voraussichtlich sehr schwach sein, aber dauerhaft wirken und bei entsprechend langem Betrachtungszeitraum (> 10 Jahre) werden sich die jährlich nur geringen zusätzlichen Auflandungsraten entsprechend akkumulieren. Zum anderen wird damit eine durch vorangegangene Ausbauten bereits verursachte Tendenz weiter (schwach) verstärkt.“

Die Auflandung von Hafenbecken und Fahrwasser hat sich nach der letzten Elbvertiefung dramatisch einwickelt. Dadurch wurden aufwändige Gegenmaßnahmen ergriffen, wie Verklappung in der Nordsee, Sedimentfalle, jeder Zentimeter Tidenhubsenkung zählt. Die Auflandung in den Seitenräumen ist nicht weniger dramatisch, nur nicht für die TdV, weil sie dort nicht für teures Geld baggern. Das ist umso schlechter für die Flachwasserbereiche. Wir bitten doch, die in vorangegangenen Einwendungen vorgelegte Auswertung der Peildaten und quantitative Berechnung der Auflandung als Beweis zu berücksichtigen, dass hier eine erhebliche, starke Beeinträchtigung vorliegt.

Überwiegendes öffentliches Interesse?

Wirtschaftliche Bedeutung

„Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ liegen vor, wenn das wirtschaftliche und soziale Wohl der Bevölkerung im Einzugsgebiet des Hafens vom Ausbau des Hafens abhängt, und zwar so existentiell, dass es die existentiellen Interessen der Gewässerlebewesen überwiegt. Ein Cent mehr Stundenlohn oder Dividende sind nicht wichtig genug. Die Elbvertiefung darf auch nicht benutzt werden, um andere Fehler der Hafenpolitik auszugleichen.

Transshipment als Fehlentwicklung

In der Wirtschaftskrise verlor Hamburgs Hafen besonders im Containerumschlag, ca. 30%, während Rotterdam nur ca. 12% einbüßte. Beklagt von Wirtschaftsbehörde und Hafenunternehmen wurde besonders, dass die Transshipmentverkehre von Hamburg in küstennahe Häfen wie Zeebrügge und Rotterdam verlagert wurden. Zuvor war gerade das Transshipment in Hamburg stark gewachsen auf 42 % des Containerumschlags. Allerdings nützt diese Art von Hafenumschlag allein den Hafenunternehmen, denn weder Binnenlandtransporteure noch die Wirtschaft in Hamburg und seinem Hinterland haben mit dem Container und seinem Inhalt etwas zu tun. In der Krise rechneten die Reeder mit spitzem Bleistift, dass es günstiger sei, einen Container aus China an der Küste auf

ein Feederschiff nach Russland umzuladen, statt ihn erst 100 km landeinwärts nach Hamburg, und dann 80 km abwärts bis zum Nordostseekanal zu schleppen. Für die Container, die für Hamburgs Hinterland bestimmt waren, liefen die Schiffe aber weiterhin Hamburg an. Der Standortvorteil Hamburgs liegt auf der Hand: 100 km teuren Landtransport durch den Wasserweg gespart. Das öffentliche Interesse, kostengünstig mit Gütern beliefert zu werden, ist plausibel. Die TdV suggerieren aber, gerade das Transshipment zurückzuholen, fördere besonders das Wohl der Allgemeinheit. Weil dann die Großschiffe schwerer beladen werden, müsse man die Elbe vertiefen. Dem Nachdruck verleiht ein Mengenrabatt der Hafengebühren, der seit Anfang 2010 Transshippern zu Gute kommt. Im Angesicht des härtesten Sparprogramms verzichtet die Stadt Hamburg auf Einnahmen – im öffentlichen Interesse?

Es wird beantragt:

Die Planfeststellungsbehörde weist die Anwerbung von Transshipment-Verkehr als nicht im öffentlichen Interesse liegend zurück.

Arbeitsplätze und Beschäftigungseffekte

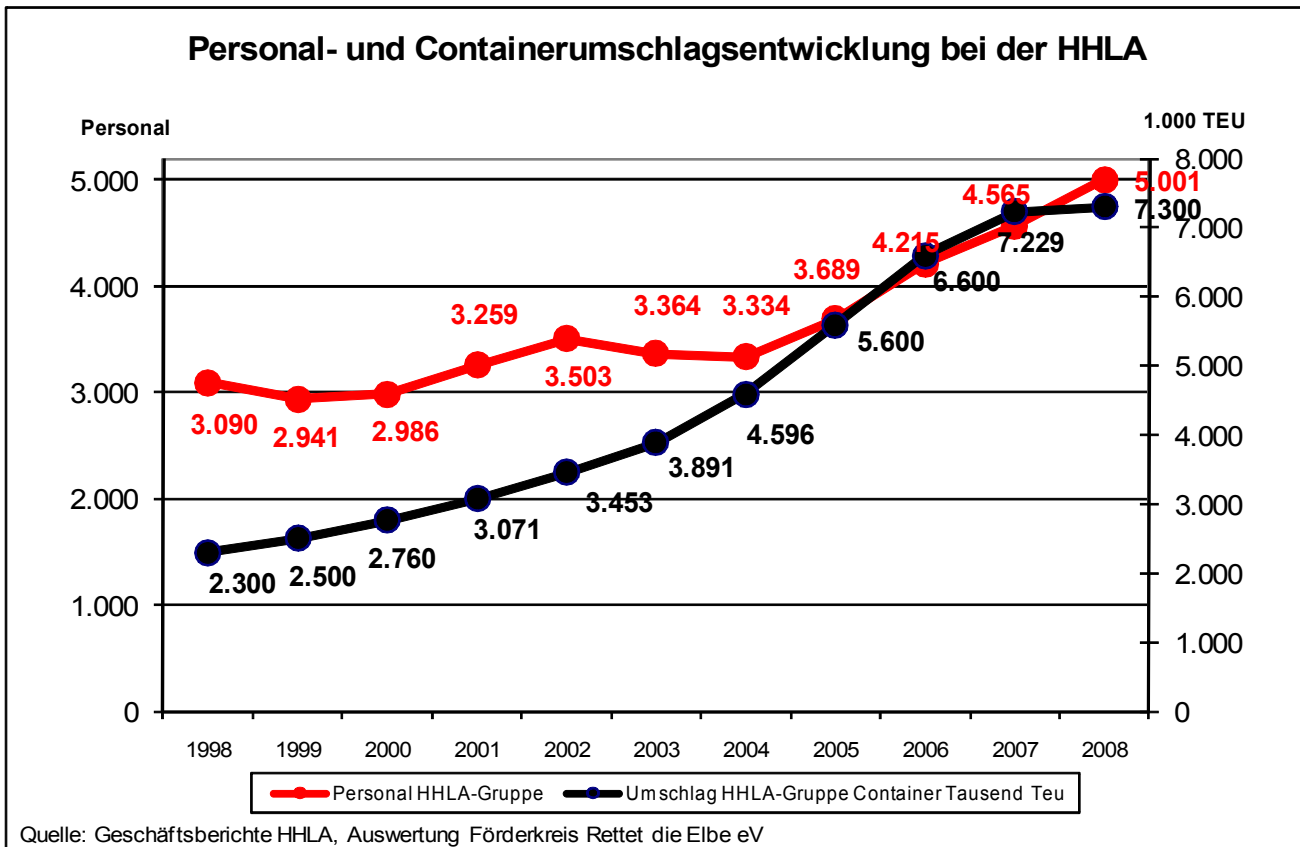
Die von PLANCO geschätzten Arbeitsplatzeffekte sind unseriös und nicht nachvollziehbar, vom Arbeiter bis zum Zuhälter sind nach PLANCO alle vom Hamburger Hafen indirekt oder direkt abhängig.

Wird das Vorhaben nicht umgesetzt, wären laut PLANCO bei einem Umschlagsverlust von 1 Millionen TEU ca. 10.500 Arbeitsplätze abgebaut.

Weiter schätzt PLANCO, das durch den Rückgang im Containerumschlag von 2007 bis 2009 von 9,8 auf 7,2 Millionen TEU zu Arbeitsplatzverlusten von etwa 40.000 Beschäftigten gegenüber 2007 führen würde. Der Nachweis hierfür wird nicht geführt.

Bei den Hamburger Umschlagsbetrieben HHLA und EUROGATE ist in 2009 ein moderater Rückgang von wenigen hundert Stellen zu verzeichnen. Die Arbeitslosenzahlen sind in der Stadt Hamburg rückläufig, im Juni 2010 betrug die Arbeitslosenquote bei 8 Prozent. Im Vorjahr hatte sie noch 8,5 Prozent betragen. (<http://www.hamburg.de/jobs/2062852/arbeitslosenzahlen-hamburg.html>)

Laut PLANCO sollen 41.891 Beschäftigte direkt vom Containerumschlag abhängig sein, die tatsächlichen Arbeitsplätze bei der HHLA und EUROGATE zeigen aber ein anderes Bild:



In 2009 betrug der Personalbestand in der HHLA-Gruppe 4.760, im Krisenjahr 2009 wurden demnach 240 Arbeitsplätze bei HHLA abgebaut. (Quelle: HHLA, Geschäftsbericht 2009)

In 2008 gab es bei EUROKAI 4.325 Mitarbeiter und 4.311 in 2009!!! (Quelle: EUROKAI Jahresbericht 2009)

Diese Arbeitsplatzzahlen belegen, dass der Containerumschlag von ca. einem Viertel der von PLANCO dargestellten Beschäftigten erfolgt.

Der Vergleich mit dem Hafen Rotterdam zeigt deutlich, dass die Zahlen von PLANCO nicht realistisch sind. 409 Millionen Tonnen Güter wurden dort 2008 umgeschlagen, 140 Millionen in Hamburg. In 2005 gab es im Rotterdamer Hafen in allen Bereichen incl. Industriebetriebe 57.943 Beschäftigte. (siehe Anlage 2) Auf der Internetseite <http://www.portofrotterdam.com/de/home/> wird die Beschäftigtenzahl für 2008 mit ca. 70.000 angegeben. Der Vorhabensträger möge erklären, warum der Hafen Rotterdam für den dreifachen Umschlag nur die Hälfte an Beschäftigten benötigt.

Es wird beantragt:

Die Planfeststellungsbehörden mögen Gutachten von PLANCO wegen gravierender Mängel und Falschaussagen nicht als Abwägungsgrundlage heranziehen und ein neues Gutachten vorlegen.

Bedarf Tiefgang Containerschiffe

Die Auswertungen durch den Förderkreis »Rettet die Elbe« eV über die tatsächlichen Tiefgänge liegen der Planfeststellungsbehörde vor, vom Vorhabensträger wurde die Richtigkeit im Erörterungstermin bestätigt. Containerschiffe mit Konstruktionstiefgängen von 14,50 Meter und mehr laufen seit einigen Jahren den Hamburger Hafen an und sie verlassen ihn auch wieder.

Die Schiffsbewegungen auf der Unterelbe in 2009 sind im Vergleich zu 2008 um ca. 5.000 Schiffsbewegungen bzw. um ca 2.500 Schiffe zurückgegangen. Lediglich 279 (2,6 %) Schiffe

hatten einen tatsächlichen Tiefgang von $\geq 12,80$ m und haben die Unterelbe tideabhängig befahren.

Daraus lässt sich eine weitere Elbvertiefung aus „*überwiegendem öffentlichen Interesse*“ nicht begründen.

Auch mit die vom Vorhabensträger vorgelegten Schreiben der beiden großen Hafenbetreiber HHLA und EUROGATE, lässt sich kein Bedarf begründen. Die erwähnten Mindertiden bei Ostwindwetterlagen, sind kein Beleg für die beantragte Bedarfstiefe von 14,50 m. Ebenso könnten LKW Logistikunternehmen für die Winterzeit, damit sie ihren Verkehr aufrecht erhalten können, beheizte Straßen fordern.

Die von der HHLA als Beleg für unzumutbare Fahrwasserrestriktionen angeführte

CMA CGM Andromeda - Ankunft 30.06 und Abfahrt 02.07 2009 – hatte nach unserer Auswertung der Daten von HPA keine unzumutbaren Fahrwasserrestriktionen.

Schiffsname	Konstruktio nstiefgang (Salzwasser)	Hamburg AN	Hamburg AN (Uhr)	THW	Tiefgang An	Hamburg AB	Hamburg AB (Uhr)	TNW	Tiefgang AB
CMA CGM Andromeda	15,50	20.04.2009	15:05	13:32	11,00	21.04.2009	18:55	9:35 / 21:55	10,70
CMA CGM Andromeda	15,50	30.06.2009	22:44	23:42	11,90	02.07.2009	12:31	8:02 / 22:25	11,40
CMA CGM Andromeda	15,50	07.09.2009	06:40	07:12	12,00	08.09.2009	08:14	2:38 / 14:45	11,90
CMA CGM Andromeda	15,50	16.11.2009	15:27	16:07	13,10	18.11.2009	00:12	00:06	12,50

Das Schiff ist mit Hochwasser eingelaufen (siehe Tabelle) und einem Tiefgang von 11,90 Meter, mindestens 2 Meter mehr Tiefgang wären möglich gewesen. Das Auslaufen geschah ebenfalls mit Hochwasser und nur 11,40 Meter Tiefgang statt mit möglichen 12,80 Meter.

Die **Aussage der HHLA** in ihrem Schreiben an die Planfeststellungsbehörden vom 16. Juli 2009, „Das Schiff musste ausgehend auf einen Tiefgang von maximal 13,50 m gebracht werden (leichte Mindertide)“ ist **nicht nachvollziehbar**.

Bei den drei anderen Fahrten der CMA CGM Andromeda ist eine unzumutbare Fahrwasserrestriktion nicht zu erkennen. Wenn der Vorhabensträger und die HHLA dies als Beweis für die Dringlichkeit und Notwendigkeit der geplanten Elbvertiefung ansieht, sind diese Beispiele dafür ungeeignet.

Auch die im EUROGATE-Schreiben vom 6.08.2009 aufgeführten Beispiele für angebliche Fahrwasserrestriktionen sind nicht nachvollziehbar und sind für einen Bedarfsnachweis nicht geeignet:

Schiffsname	Konstruktio nstiefgang (Salzwasser)	Hamburg AN	Hamburg AN (Uhr)	THW	Tiefgang An	Hamburg AB	Hamburg AB (Uhr)	TNW	Tiefgang AB
Harbour Bridge	14,035	14.05.2009	20:10	20:40	12,20	16.05.2009	05:06	04:38	12,20
Harbour Bridge	14,035	11.07.2009	16:04	8:05 / 20:09	12,50	12.07.2009	17:37	15:30	12,50
Xin Beijing	15,030	20.05.2009	05:26	1:03 / 13:52	12,20	21.05.2009	09:55	09:38	12,80
Anna Maersk	15,000	17.06.2009	07:52	11:48	13,10	18.06.2009	07:41	07:28	12,50
CMA CGM Norma	15,020	13.05.2009	18:50	20:05	12,60	15.05.2009	16:17	16:03	12,50
CMA CGM Norma	15,020	16.07.2009	07:08	11:01	13,60	17.07.2009	07:02	06:32	13,20

Aus der Tabelle wird ersichtlich, dass die Schiffe zum Teil tideunabhängig gefahren sind und/oder den möglichen Tiefgang nicht ausgenutzt haben. Diese marginalen Einzelfälle sind keine zwingender Grund für die geplante Elbvertiefung und es ist kein vorrangiges öffentliches Interesse, es handelt sich hierbei um ein privatwirtschaftliches Interesse.

Es wird beantragt:

Wie bereits in unserer Einwendung vom 04. Mai 2007 und auf den Erörterungsterminen beantragt, soll der Vorhabensträger detaillierte und belastbare Daten über Ladungsverluste durch die Fahrwasserrestriktionen vorlegen.

Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV hat alle Daten über:

- In Hamburg gelöschtten und geladene Container;
- Tatsächliche Tiefgänge der Containerschiffe;
- Anteile Leercontainer.

der Planfeststellungsbehörde und somit auch dem Vorhabensträger vorgelegt, vom Vorhabensträger gibt es hierzu keine Erwiderung.

Bedarf Tiefgang Massengutschiffe

Bisher waren die Massengutschiffe kein erklärtes Ziel für die Elbvertiefung, jetzt sind sie ohne weitere Begründung Bestandteil der Überlegungen Vorhabensträger.

Alternativprüfung

Null-Variante

Die Prüfung der Nullvariante wurde nicht durchgeführt, weil das Planungsziel nicht erreicht werden kann, erklärt der Vorhabensträger lapidar.

Hafenplanung und –wirtschaft ist aber eine nationale Aufgabe (siehe nationales Hafenkonzept, 17. Juni 2009, BVBS) in der Einleitung heißt es dazu: “Den See- und Binnenhäfen in der Bundesrepublik Deutschland kommt eine Schlüsselrolle für die gesamte Volkswirtschaft zu.“

Ein Verzicht auf die geplante Elbvertiefung, bedeutet nicht, dass das Vorhabensziel für die gesamte Volkswirtschaft nicht erreichbar wäre.

Wie bereits in unserer Einwendung vom 04. Mai 2007 und auf den Erörterungsterminen vorgetragen, wäre das Vorhabensziel durch die die schnellstmögliche Umsetzung einer Hafenkooperation zu erreichen und zwar in einer Kooperation zwischen den Norddeutschen Seehäfen Hamburg, Bremerhaven, Brunsbüttel und demnächst Wilhelmshaven. In den jeweiligen Häfen können die spezifischen Verhältnisse (wie z.B. Tiefgang) und Umschlagsfacilitäten (wie z.B. Platzangebot) in einer Kooperation besser genutzt und ausgelastet werden. Diese Kooperation würde auch die Wettbewerbssituation gegenüber Rotterdam stärken und die wirtschaftlich schwächeren Region Bremerhaven, Wilhelmshaven stärken und bessere Entwicklungsmöglichkeiten bieten.

Der einseitige Blick auf den Containerumschlag auf Hamburg, begünstigt die Hamburger Umschlagsunternehmen und die international agierenden Reeder und benachteiligt die anderen deutschen Seehäfen.

Fazit

Die Planung dient nicht dem öffentlichen Interesse und muss unterbleiben.

Variable Navigation

Bessere Ausnutzung der Tide durch variable Navigation - wie große Containerschiffe nach Hamburg kommen und es wieder verlassen

Wie bereits in unserer Einwendung vom 04. Mai 2007 und auf den Erörterungsterminen vorgetragen, wäre das Vorhabensziel durch eine bessere Ausnutzung der Tide durch variable Navigation.

Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit

Durch eine Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit um ca. 2 bis 3 Knoten wird die Tauchtiefe eines Post Panmax Schiffes um ca. 1,00 Meter reduziert.

In der Regel befahren Containerschiffe dieser Größenklasse, wie zum Beispiel die CSCL Long Beach, max. Konstruktionstiefgang 15,00 Meter die Unterelbe mit folgenden Geschwindigkeiten:

CSCL Long Beach, max. Konstruktionstiefgang 15,00 Meter Ankunft Hamburger Hafen 12.07.2010, 06:14 Uhr	
Ort	Knoten
Cuxhaven	15,1
Otterndorf	18,0
Brokdorf	15,6
Kolmar	13,9
Twielenfleht	12,4
Hamburger Landesgrenze	11,7

Der Vorhabensträger hat nicht untersucht, ob mit reduzierter Geschwindigkeit das Vorhabensziel erreicht werden kann.

Fazit:

**Die Dargestellten Alternativen sind unsachgemäß, unvollständig und einseitig
interessenbezogenen und nicht alle Alternativen wurden untersucht.**

Aktuelle und geplante Wassertiefen an Containerterminals ausgewählter nordeuropäischer und asiatischer Häfen

Im Gutachten zur "Bedeutung der Fahrrinnenanpassung für die Schifffahrt im Hamburger Hafen" werden auf Seite 10 die Wassertiefen an den Containerterminals ausgewählter nordeuropäischer und asiatischer Häfen dargestellt. Sinnvoller wäre es gewesen die Zufahrtstiefen darzustellen. Auf der Karte wird auch London gezeigt, hierbei handelt es sich offensichtlich um den Hafen Thamesport. Die Wassertiefen (Liegewannen) an den Containerterminals betragen tatsächlich 15,00 Meter, die Wassertiefe der Zufahrt beträgt allerdings nur 12,50 Meter.

Der Hafen Thamesport wird trotz der Fahrwassertiefe von 12,50 Meter von Containerschiffen mit Konstruktionstiefgängen von über 13,50 Meter regelmäßig angelaufen. Die folgende Tabelle zeigt eine Auswahl der Containerschiffe die von Hamburg den Hafen Thamesport angelaufen haben.

NAME	max. Tiefg	Letzte Häfen vor HH	Nächster Hafen
Hyundai Brave	14,500	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Al Khor	14,500	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Courage	14,526	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Sigma	14,200	Rotterdam	Thamesport
Hyundai Faith	14,526	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Smile	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Force	14,526	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Strong	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Brave	14,500	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Shine	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Ever Smart	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Busan	14,000	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Mercury	14,500	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Courage	14,526	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Elite	13,500	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Loyalty	14,500	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Superb	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Bangkok	14,500	Rotterdam	Thamesport
Ever Sigma	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Faith	14,526	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Strong	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Force	14,526	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Brave	14,500	Kaohsiung/Rotterdam	Thamesport
Ever Shine	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Busan	14,000	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Smart	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Mercury	14,500	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Steady	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Ever Champion	14,500	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Loyalty	14,500	Rotterdam	Thamesport
Hyundai Global	14,526	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Superb	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Bangkok	14,500	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Sigma	14,200	Le Havre/Rotterdam	Thamesport
Hyundai Faith	14,526	Singapore/Rotterdam	Thamesport
Ever Ethic	13,500	Le Havre/Rotterdam	Thamesport

Förderkreis »Rettet die Elbe« eV, Juli 2010

Es wird beantragt:

Der Vorhabensträger möge die Fahrwasserrestriktionen (Fahrwassertiefen, nautische Restriktionen, Begegnungsrestriktionen, Restriktionen durch Windverhältnisse, Mindertiden) auf der Unterelbe und Hamburger Hafen qualitativ und quantitativ darstellen.

Nutzen-Kosten-Untersuchung

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ist nicht aktualisiert worden und bezieht sich auf veraltete Daten.

Es wird beantragt:

Eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung vorzulegen.

Bemessungsschiff

Bisher bezog sich die Planung auf Containerschiffe mit einem Tiefgang von 14,50 Meter, im nun vorgelegten Gutachten von ISL werden Schiffe mit Tiefgängen von 15,50 Meter zur Bedarfsbegründung herangezogen. Diese Schiffe sind aber nicht Bestandteil des Antrages.

Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV schließt sich vollinhaltlich den Stellungnahmen der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg, der NABU-Landesverbände, BUND und des WWF zur dritten Planänderung an.

Es wird beantragt:

**Die Unterlagen der dritten Planänderung mit den Betroffenen und Verbänden zu erörtern
Wir behalten uns weitere Stellungnahmen im laufenden Verfahren vor.**

Herbert Nix

Hamburg, den 13. Juli 2010

1. Vorsitzender

Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

Anlagen

Anlage 1: Sauerstoffmangel durch Baggerung, Förderkreis »Rettet die Elbe« eV, 2010

Anlage 2: Statistik Arbeitsplätze Rotterdam

Anlage 1: Sauerstoffmangel durch Baggerung, Förderkreis »Rettet die Elbe« eV, 2010

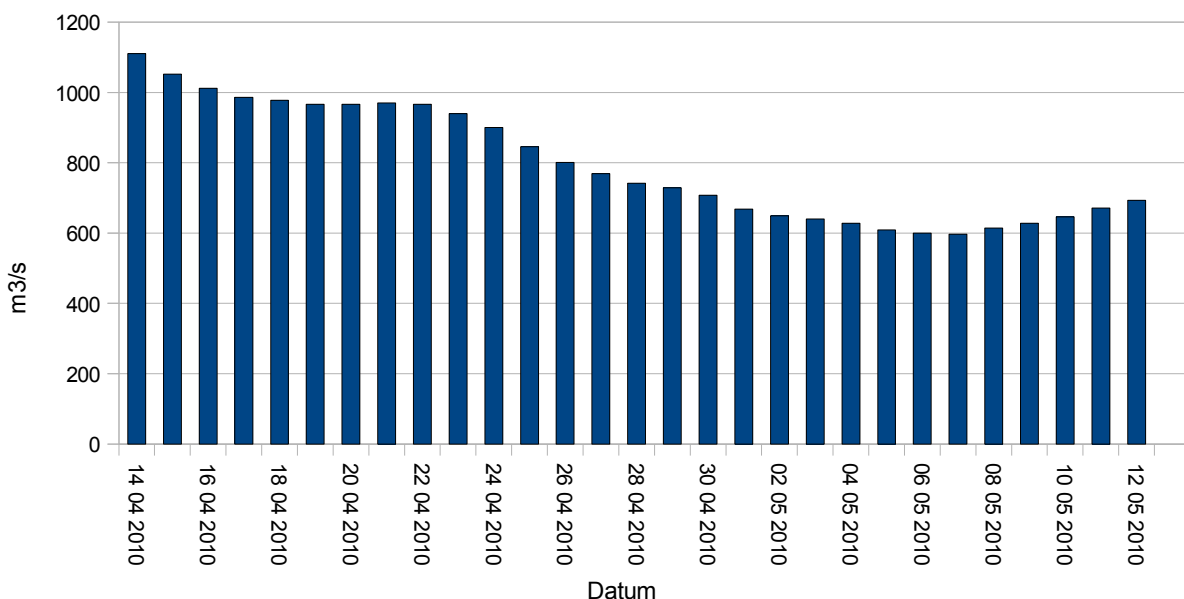
Einleitung

Zu Beginn des Monats Mai 2010 wurde durch die Messstationen Seemannshöft und Blankenese des Wassergütemessnetzes (WGMN) ein rasches Absinken der Sauerstoffkonzentration im Elbwasser bis auf 4 mg/l gemessen. Mit dem seit zehn Jahren beobachteten Prozess, in dem "Sauerstofflöcher" entstehen, wenn Algen von der Elbe oberhalb Hamburgs in den Hafen eingeschwemmt werden, in der Dunkelheit des seeschifftiefen Wassers absterben und unter Sauerstoffzehrung zersetzt werden, ist das jüngste Ereignis nicht zu erklären. Wahrscheinlich haben Unterhaltungsbaggerungen der Hamburg Port Authority (HPA) im Abschnitt Blankenese, besonders durch den Einsatz des Wasserinjektionsverfahrens, die Sauerstoffzehrung ausgelöst bzw. erheblich verschärft. Das Wasserinjektionsverfahren darf nach Aussagen von HPA und in Absprache mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) nur im Winterhalbjahr bis Ende März bei Wassertemperaturen unter 10 Grad Celsius durchgeführt werden. HPA hat ihre Baggerarbeiten nicht auf die Umweltauswirkungen überwacht, was durch die im Internet abrufbaren Daten des WGMN jederzeit möglich ist, obwohl die Risiken in einer eigenen Studie aus dem Jahr 2000 dem Amt wohl bekannt sind. HPA hat somit grob fahrlässig oder gar wissentlich ein Gewässer über mehrere Tage schwer verunreinigt. Daraus sind Konsequenzen für künftige Baggerungen zu ziehen.

Zustand der Elbe Ende April 2010

Mitte April 2010 war der Wasserabfluß der Elbe vom Nachlauf des Frühjahrshochwassers gekennzeichnet. Eine Algenblüte kann sich so noch nicht entwickeln, weil das Wasser zu rasch Ober- und Mittel-elbe durchfließt. Auch in den vergangenen Jahren begann die Wachstumsphase der Algen erst später im Jahr. Leider ist die WGMN-Station Bunthaus oberhalb des Hafens ausser Betrieb, so dass die Chlorophyllkonzentration und damit der Algeneintrag nicht direkt bestimmt werden. Die Wassertemperatur lag bei 10 °C an der Schwelle, an der bakterielle Abbauprozesse im Gewässer in Gang kommen. Das Wasser war mit über 12 mg/l mit Sauerstoff gesättigt.

Abfluss am Pegel Neu-Darchau



Baggerungen mit dem Verfahren der Wasserinjektion (WI)

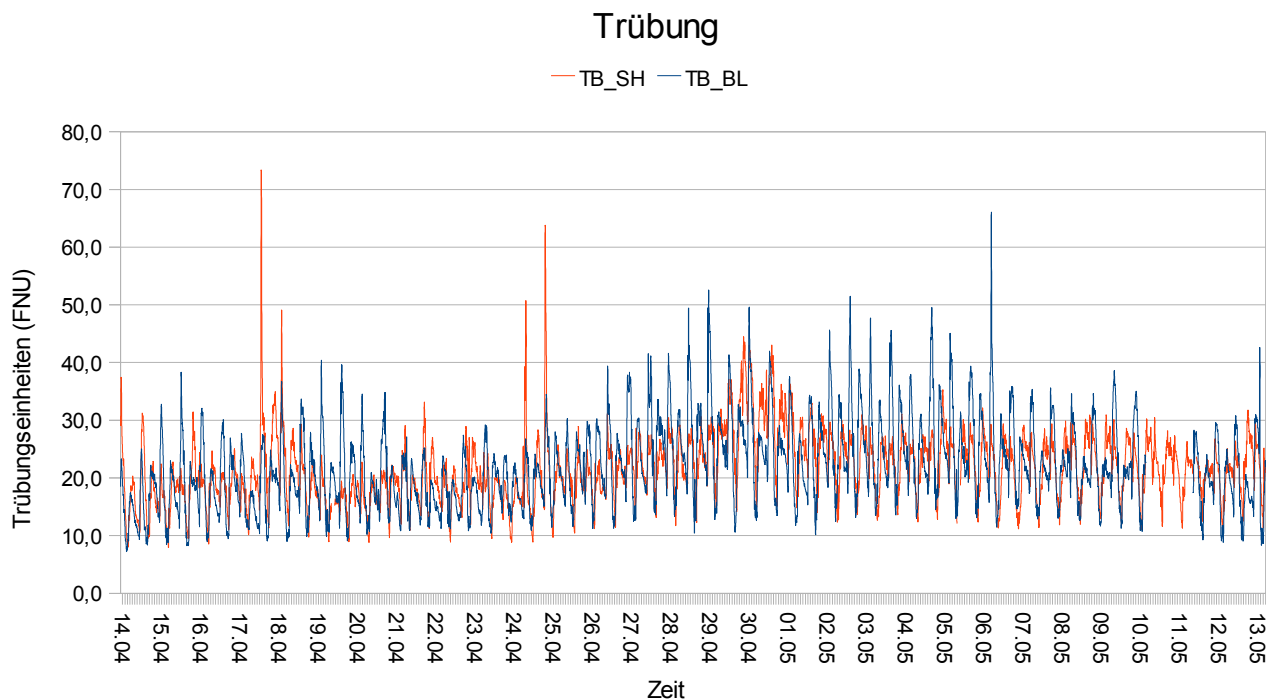
Sediment wird durch Injektion von Wasser von einem Schiff aus zu fließfähigem Schlamm gemacht, der so in tiefere Stellen des Flusses gleitet. In einer Studie von Regina Meyer-Nehls wird aus

Literaturrecherchen und eigenen Untersuchungen in der Tideelbe das Verfahren und seine Auswirkungen auf die Umwelt beschrieben. Verglichen mit dem früher praktizierten Schlickeggen und auch der Verklappung im Strom wird die WI als schonende Methode bewertet, weil der Wasser-Sediment-Brei weitgehend intakt am Grund des Gewässers fließt. Je nach Strömungsbedingungen werden trotzdem Sedimentbestandteile in die Wassersäule abgegeben. Organisches Material steht dann Bakterien als Nahrung zur Verfügung, die sie unter Sauerstoffverbrauch fressen. Im Hauptstrom mit seinen starken wechselnden Strömungen ist diese Gefahr am höchsten. Bereits bei den früheren Versuchen zum Schlickeggen wurde die Grenze von 10 °C ermittelt, ab der aufgewirbeltes Sediment von Bakterien unter Sauerstoffverbrauch angegriffen wird.

Nach eigenen Beobachtungen sowie Internetdiensten der Schiffspeditionen wurden der Hopper-Bagger (Saugschiff und anschließende Verklappung) Ijsseldelta und das Wasserinjektionsschiff AKKE von Ende April bis 12. Mai im westlichen Bereich der hamburgischen Seewasserstraße eingesetzt. Die Sohle der Fahrinne liegt hier ca. 17 m unter NN.

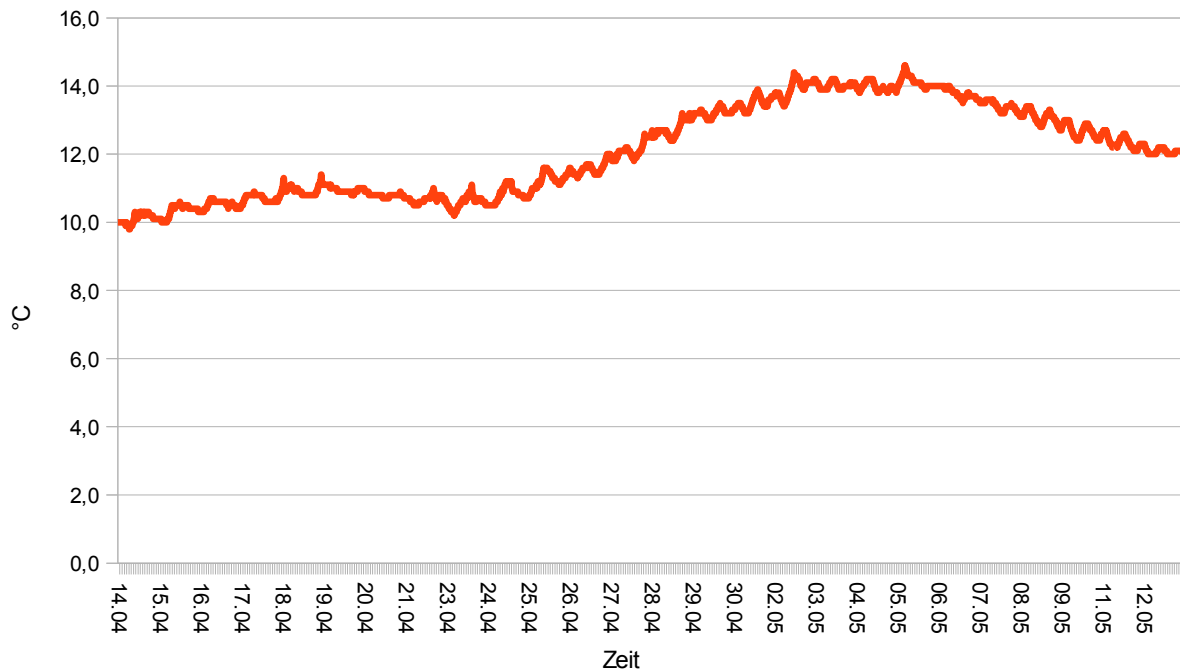
Wirkung der Baggerungen auf die Elbe

In den WGMN-Stationen Seemannshöft (SH) und Blankenese (BL) wird die Wassertrübung in Einheiten FNU (siehe Webseiten des WGMN) gemessen. Bei auflaufender Flut steigt die Trübung auf höchste Werte, fällt am Hochwasserscheitel stark ab, erhöht sich mit ablaufendem Wasser, und fällt wiederum am Kenterpunkt der Ebbe. Man erhält also Messkurven mit starken Ausschlägen. Nichtsdestotrotz ist ein signifikanter Anstieg des Niveaus ab dem 27.4. erkennbar. Über die volle Breite des Stroms – die Stationen liegen an entgegengesetzten Ufern – und bis an die Wasseroberfläche – die Proben werden aus 1 m Tiefe genommen – ist durch Verklappung und vor allem WI die Elbe kilometerweit getrübt worden.



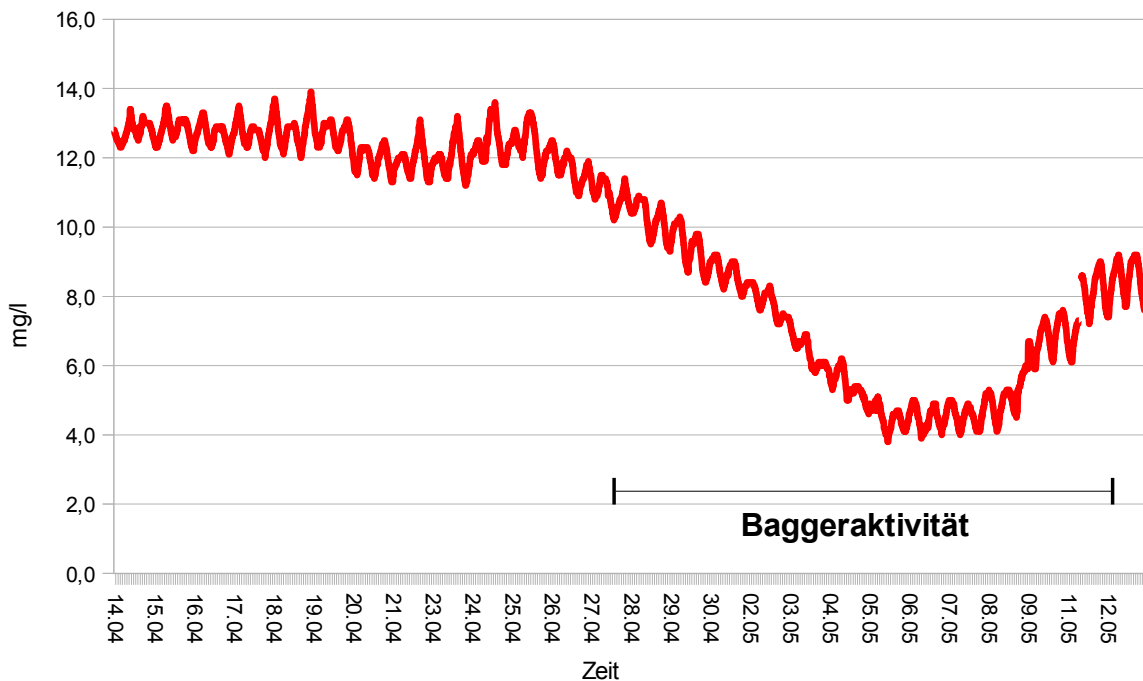
Ein leichter Temperaturanstieg ab 27.4. von 10 bis auf 14 °C munterte die Bakterien auf, sich über das (erhöhte) Nahrungsangebot herzumachen

Wassertemperatur Blankenese



Der beschleunigte Stoffwechsel der Bakterien führte prompt zum Verbrauch des Anfangs im Überfluss vorhandenen Sauerstoffs.

Sauerstoffgehalte Elbe bei Blankenese



Ein Sauerstoffabfall unter 6 mg/l ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Gewässers, die bei Wärmeinleiten zu Betriebseinschränkung bis -stilllegung führt, wie es der Wärmelastplan z.B. für das Kraftwerk Moorburg vorsieht. Sechs Tage hintereinander lag die Sauerstoffkonzentration unter 6 mg/l und fiel bis auf 4 mg/l.

Konsequenzen

Nach bisheriger Regel – baggern nur unter 10 °C – hätte HPA gar nicht anfangen dürfen. Gewarnt durch eigene Gutachten hätten die Verantwortlichen die Wirkung ihres Tuns an Hand der Daten des WGMN unmittelbar verfolgen können. Jede Abweichung vom "grünen" Bereich auch nur eines der hier genannten Parameter Trübung, Temperatur oder Sauerstoffgehalt hätte zum sofortigen Abbruch der Arbeiten führen müssen.

Für die Zukunft fordert der Förderkreis "Rettet die Elbe" eV, dass HPA Ort, Zeit und Dauer von Baggerarbeiten vorab öffentlich ankündigt, dass vor und während der Baggerungen die Gewässerqualität überwacht wird, und dass die Arbeit sofort abgebrochen wird, wenn die Wassertemperatur 10 °C übersteigt oder der Sauerstoffgehalt unter 6 mg/l fällt.

Quellen

1. Institut für Hygiene und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg: Wassergütemessnetz und Biologisches Frühwarnsystem, <http://www.hamburg.de/wasserguetemessnetz/> ; Daten online in Hamburg Gateway: <https://gateway.hamburg.de/HamburgGateway/FVP/Application/Index.aspx>
2. Förderkreis "Rettet die Elbe" eV: Beiträge zum "Sauerstoffloch" im Internet, http://www.rettet-die-elbe.de/inhalt_sauerstoffloch.php
3. Regina Meyer-Nehls, Freie und Hansestadt Hamburg, Strom- und Hafenausbau: Das Wasserinjektionsverfahren ; Ergebnisse aus dem Baggergutuntersuchungsprogramm, Heft 8, Oktober 2000
4. Abfluss Elbe Pegel Neu Darchau; <http://coast.gkss.de/staff/kappenberg/elbe/abfluss/elbe.abfluss>

Anlage 2

Port related employment Rotterdam-Rijnmond area



	2005	2004	2003	2002
Stevedores	5,441	5,741	6,558	6,524
Multipurpose	629	598	639	717
Labour Pool	785	881	1,000	1,000
Full container	2,494	2,703	3,364	3,246
Roll on/Roll off	294	293	284	354
Dry bulk (ore, coal, grain)	1,239	1,266	1,271	1,207
Transport	14,421	14,422	13,879	13,503
Navigation	2,775	2,759	2,480	2,446
Inland navigation	2,785	2,839	2,720	2,565
Others (pipe, rail, road)	8,881	8,824	8,679	8,492
Storage and distribution	2,559	2,634	2,701	2,751
Oil transshipment and storage	1,090	1,108	1,278	1,306
Warehousing	1,469	1,526	1,423	1,445
Intermediaries	7,784	7,671	8,133	8,094
Transport related services	5,817	5,204	5,807	6,001
Cargo control	1,029	1,053	999	933
Salvage/towage	1,167	1,020	1,566	1,627
Ship chandlers	1,047	998	1,011	1,040
Others (mooring, lashing, pilotage, bunkering)	2,574	2,133	2,231	2,401
Port industries	13,608	14,391	15,049	15,536
Oil refineries	3,815	3,611	3,648	3,436
Chemical industry	6,251	6,291	6,673	7,435
Food	1,490	1,533	1,523	1,401
Shipbuilding and repair	2,052	2,956	3,205	3,264
Public authorities	4,926	5,384	5,271	4,802
Port of Rotterdam	1,370	1,323	1,285	1,244
Customs	1,198	1,391	1,369	1,146
Others	2,358	2,670	2,617	2,412
Others	3,387	3,292	3,280	2,816
Total directly Port related employment	57,943	58,739	60,678	60,027

Unit: Number of employees

Source: Port of Rotterdam Authority / Marketing Information & Services