



Dr. Valerie Wilms · Hörnstraße 4 · 22880 Wedel

An die  
Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord  
Hindenburgufer 247

24106 Kiel

28. April 2007

## Planfeststellung zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem o. a. Plan erhebe ich die folgenden **Einwendungen und Anregungen**, da ich mich als Wedeler Bürgerin einer erhöhten Gefährdung durch Deichbruch und durch Schiffsunfälle ausgesetzt sehe. Bitte überlassen Sie mir rechtzeitig vor der Anhörung die Stellungnahmen der Vorhabenträger zu diesem Schreiben.

### 1. Bedarf

Für die erneute Elbvertiefung liegen keine zwingenden wirtschaftlichen Gründe vor. Eine zukunftsorientierte Entwicklung der Wirtschaftsregion Hamburg ist auch ohne die erneute Elbvertiefung umsetzbar. Insbesondere ist die behauptete Schaffung von Arbeitsplätzen in der Hafenvirtschaft nicht nachvollziehbar belegt, da der Containerumschlag gerade an den modernen Umschlaganlagen in Altenwerder durch weitgehende Automatisierung nur noch einen geringen Personalbedarf hat. Dies wird auch durch die Situation bei der HHLA belegt. Der jährliche Containerumschlag hat sich bei der HHLA zwar im Zeitraum von 1998 bis 2004 verdoppelt, in dieser Zeit sind aber nur 244 Menschen mehr, d. h. nur 7,9 %, mehr beschäftigt worden.

Der Vorhabenträger muss daher verpflichtet werden, die hafenbezogene Arbeitsplatzentwicklung seit der letzten Elbvertiefung detailliert zu ermitteln.

### 2. Bedarfsprognosen

Die Ergebnisse der Studie von Walter Feldt (Vorschläge für eine zukunftsfähige, nachhaltige Entwicklung deutscher Nordseehäfen, S. 51ff) weisen aus, dass keine weitere Vertiefung erforderlich ist. Die aktuellen – gegenüber den Vorjahren geänderten – Entwicklungen im Containerschiffsverkehr und Containerschiffbau sind in den Planunterlagen nicht berücksichtigt worden (vgl. Umfrage unter Reedern im Februar 2007). Die größten heute in Fahrt befindlichen Containerschiffe (8.750 bis 9.600 TEU) können auch heute den Hamburger Hafen erreichen. Nur ganz wenige Schiffe sind heute auf das Zeitfenster angewiesen, fast alle fahren tideunabhängig. 2006 hatten nur 209 ankommende Schiffe einen tatsächlichen Tiefgang

Hörnstraße 4  
22880 Wedel

T 04103 - 135 66

F 04103 - 135 66

M 0172 - 401 99 35

info@wilms-online.eu

von mehr als 12,80 m in Frischwasser und nur 136 abfahrende Schiffe einen Tiefgang von mehr als 12,80 m in Frischwasser, waren also auf das Startfenster angewiesen. Diese Zahlen umfassen alle Schiffe, die Zahl der Containerschiffe ist noch geringer. Die größten und tiefsten Containerschiffe wie die „Emma Maersk“ (11.000 bis 13.000 TEU) werden Hamburg sowieso nicht voll beladen anfahren, da sich Maersk im neuen Tiefwasserhafen Wilhelmshaven eingekauft hat.

Tidebedingte Wartezeiten gab es dennoch nicht. Alle angefallenen Wartezeiten waren auf die Witterung bzw. den Platzmangel im Hamburger Hafen zurückzuführen. Von einer spürbaren Beeinträchtigung des Containerschiffsverkehrs kann nicht die Rede sein. Sollte der Hamburger Hafen dennoch tatsächlich eines Tages von einigen Schiffen aufgrund ihres Tiefgangs nicht unmittelbar angelaufen werden können, so steht ohne Tiefgangsbeschränkung der Hafen in Wilhelmshaven rund um die Uhr zur Verfügung, und der Norddeutschen Wirtschaft entsteht kein Nachteil. Ein nationales Seehafenkonzept wird nach Aussage der Bundesregierung noch in 2007 erscheinen. Dieses ist vor einer Entscheidung abzuwarten und insbesondere muss auch die Auswirkung durch den jetzt beauftragten Bau des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven mit berücksichtigt werden.

Laut Bericht im Hamburger Abendblatt vom 10.04.2007 hat die Hamburg Port Authority als einer der Vorhabenträger erst jetzt beim Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen ein Verkehrsmodell für den Containerumschlag in Europa in Auftrag gegeben, das weit über die bisherigen kleinräumigen Studien hinausgeht. Neben Hamburg und Rotterdam werden auch die Häfen Bremerhaven, Antwerpen, Zeebrügge und Le Havre berücksichtigt. Damit sind die im Antrag bislang herangezogenen Verkehrsdaten unzureichend. Die Grundlagen für die Weiterführung des Verfahrens sind daher nicht gegeben. Ich bitte, das Verfahren zumindest bis zum Vorliegen dieses neuen Verkehrsmodells auszusetzen.

Zusätzlich sind die Auswirkungen aus der Verlagerung des Containerverkehrs mit Asien auf die Schiene mit zu berücksichtigen. Die DB AG hat in 2006 gezeigt, dass sich dieser Verkehr wirtschaftlich und in angemessenem Zeitrahmen per Bahn erledigen lässt, so dass damit ein Großteil des Asienverkehrs im Hamburger Hafen entbehrlich ist. Insbesondere ermöglicht der Bahntransport auch, die Bestimmungsorte im Binnenland ohne Umwege zu erreichen. Der Schienentransport aus Asien beseitigt auch die Engpässe im Abtransport der Container aus dem Hafen. Obwohl derzeit nur etwa 8 Mio. TEU im Hamburger Hafen abgefertigt werden (anstelle der prognostizierten 15 Mio. TEU nach dem Ausbau in 2015), sind damit schon massive Staus auf den Bahnstrecken im Hafen und nach Süden/Westen sowie auf den Straßen verbunden. Der Vorhabenträger ist zu verpflichten, auch diesen Gesichtspunkte durch ein unabhängiges Gutachten mit zu berücksichtigen.

### **3. Wirtschaftlichkeitsberechnung**

Das zunächst angegebene Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung von 12:1 ist auf ein Drittel geschrumpft und liegt jetzt nur noch bei 4:1, also knapp über der Untergrenze von 3:1. Auch dieses schwache Nutzen-Kosten-Ergebnis beinhaltet aber noch nicht die Kosten für die zusätzlich erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und für die Beseitigung der vielfältigen Schäden. Die Schäden durch die letzte Elbvertiefung an Deichen, Ufern und sonstigen Bauwerken wie Sielen, Schleusen, Sperrwerken, Hafenanlagen sind noch nicht einmal für den Beweissicherungszeitraum erfasst und behoben und daher sind auch die Kosten für diese Schäden bisher nicht bekannt. Ohne umfassende Kenntnis der tatsächlichen Auswirkungen der letzten Elbvertiefung sind die Kosten für die Schäden durch die nächste Elbvertiefung derzeit nicht abschätzbar und sind folglich in der Nutzen-Kosten-Untersuchung nicht in annähernd zutreffender Größenordnung enthalten.

Die berechnete Wirtschaftlichkeit der Elbvertiefung steht im Widerspruch dazu, dass Hamburg beim Länderfinanzausgleich „Nettohafenlasten“ von 200 Mio. EUR p. a. geltend macht. Die Fakten werden je nach gewünschter Aussage „interpretiert“, die Aussagen sind nicht objektiv. Braucht man regelmäßig Geld, ist der Hafen ein Verlustbringer, braucht man Investitionsmittel, ist der Hafen ein ökonomischer Renner.

#### **4. Prognosesicherheit**

Die bei der letzten Elbvertiefung dem Vorhabenträger auferlegte Beweissicherung ist bisher noch nicht abgeschlossen. Sie läuft noch bis 2014. Die prognostizierten Auswirkungen der letzten Elbvertiefung sind zudem in vielen Bereichen übertroffen worden, wie der WWF bereits im Dezember 2005 anhand der offiziellen Daten nachgewiesen hat. Durch jeden neuen Eingriff vor Abschluss und Bewertung des letzten Eingriffs wird die Datenbasis für die Bewertung der letzten Elbvertiefung unwiderruflich zerstört. Die Geschädigten haben die Beweislast für die Ursachen der Schäden, hingegen wird dem Verursacher die Vernichtung der Beweisgrundlage gestattet. Das Vorhaben ist daher bis zur endgültigen Bewertung der letzten Elbvertiefung zurückzustellen.

#### **5. Auswirkungen**

Die beschriebenen Veränderungen gefährden die Küstenschutzbauwerke, verkürzen deren Lebensdauer und gefährden und beeinträchtigen unsere Lebensgrundlagen insbesondere durch

- Verringerung der Standsicherheit der Deiche und sämtlicher Schutzbauwerke durch Auskolkungen an Sperrwerken, Abträgen von Watt und Vorland, Unterspülung von Deckwerken und Deichen,
- Erschwerung der Wasserwirtschaft sowie der Unterhaltung und Sicherung von Nutzflächen, Verlust von Fischfangplätzen und Wassersportrevieren,
- Gefährdung von Bausubstanz und anderen Sachgütern und Verarmung der Flussgebietseinheit Elbe,
- Beeinträchtigung oder Verlust des Anliegergebrauchs von Häfen, Liegeplätzen und Zufahrten durch erhöhten Sedimenttransport und Verschlickung sowie auch durch Folgemaßnahmen wie Tonnenverlegung und strompolizeiliche Verfügungen. Badestellen werden geschädigt.

Insbesondere wird bedauert, dass die letzte Elbvertiefung eine Verschlechterung der Wasserqualität durch Absinken des Sauerstoffgehaltes im Sommer zur Folge hat und mit dem Ausbau darauf verzichtet wird, einen guten Zustand der Elbe gemäß der Wasserrahmenrichtlinie zu erreichen. Auch die durch die FFH-Richtlinie geschützten Gebiete werden in ihrer Substanz beeinträchtigt und verkleinert.

#### **6. Begegnungsbox vor Wedel**

Die Verbreiterung der Fahrrinne im Bereich vor Wedel um 130 m zur so genannten Begegnungsbox betrifft nahezu das gesamte Wedeler Ufer und die Hafenanlagen. Um bei dem beabsichtigten Begegnungsverkehr größerer Schiffe erhöhte Schäden an diesen Anlagen und von Schiffen im Hafen durch schiffserzeugte Belastungen zu vermeiden, ist der Vorhabenträger zu verpflichten, im Bereich der Begegnungsbox die Bemessungsgeschwindigkeit auf max. 10 kn herabzusetzen und deren Einhaltung durch automatisierte System kontinuierlich zu überwachen.

### **7. Gefährdung der Nutzung der Wedeler Strände und Ufer**

Der Vorhabenträger ist zu verpflichten, die beiden stadtnahen Uferabschnitte Strandbad Wedel und östlich des Willkomm Höft sowie den Strand auf der Flussinsel Hanskalbsand in der jetzigen Form und Nutzbarkeit dauerhaft zu erhalten und Sedimentverluste zeitnah auszugleichen. Eine Kanalisierung der Uferabschnitte auf dem stadtnahen Elbufer durch Verlängerung der Steinschüttungen wird abgelehnt, da sie die bisherige Nutzung nicht mehr ermöglicht.

### **8. Verschlickung des Schulauer Hafens**

Durch die geänderte Fahrrinne und insbesondere durch die Schaffung der Begegnungsbox vor Wedel wird nach den Planunterlagen des Vorhabenträgers mit einem Anstieg der Sedimentfracht um 8 bis 10% gerechnet. Der Antrag weist auch eine deutliche Erhöhung der bisher schon großen Anteile der Unterhaltungsbaggerei vor Wedel von bisher 20 % auf dann 30 % auf. Auch die damit einhergehende Sedimentaufwirbelung wird zu einer weiteren Steigerung der Sedimentfracht im Schulauer Hafen führen.

Der Vorhabenträger ist hinsichtlich der zunehmenden Verschlickung in die Pflicht zu nehmen. Ein Verweis auf einen Fonds ist angesichts der Erfahrungen mit der letzten Elbvertiefung und dem dort versprochenen aber immer noch nicht eingerichteten Ausgleichsfonds, der im übrigen vollkommen unzureichend ausgestattet werden soll, nicht ausreichend.

### **9. Eingriffs- und Ausgleichermittlung**

Ein Großteil der Eingriffe wird nach umfangreichen Differenzierungen in den erfolgten Einzelbewertungen als gering eingestuft. Dieses methodische Vorgehen wird dem ökologischen Gesamtkomplex Tideelbe nicht gerecht. Durch diese unwissenschaftliche Bewertung wird für die meisten Eingriffe kein Kompensationserfordernis abgeleitet, so dass nur die kleine Ausgleichsfläche am Schwarztonnensand als nötig erachtet wird.

Der Vorhabenträger ist zu verpflichten, die tatsächlichen Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung durch ein umfangreiches Monitoring/Beweissicherungsverfahren zu begleiten und die den prognostizierten Umfang übersteigenden Beeinträchtigungen zusätzlich auszugleichen.

### **10. Verständlichkeit und Aussagekraft der Planunterlagen**

Die vorgelegten Planunterlagen ermöglichen die Beurteilung der Baumaßnahme und ihrer Auswirkungen auf Mensch und Natur sowie der Feststellung meiner persönlichen Betroffenheit nicht ausreichend. Die Angabe von Mittelwerten anstelle der relevanten Spitzenwerte bei Fließgeschwindigkeiten u. a., fehlende Angaben zu den für die Deichsicherheit kritischen Bereichen oder Hinweise auf unveröffentlichte Quellen machen die Planung für mich nicht transparent und nachvollziehbar sondern zur Geheimsache.

Wesentliche Punkte sind in den Planunterlagen gar nicht bzw. unzureichend erwähnt. Dazu zählt u. a. die Untersuchung des Zusammenhangs zwischen der geplanten Baumaßnahme und der Deichsicherheit, die Untersuchung der Risiken der Beschädigung oder Zerstörung des Elbtunnels durch Schiffe, die Untersuchung der möglichen Folgen von Schiffshavarien sowie deren Begrenzung.

Die Planunterlagen entsprechen nicht den Anforderungen von § 6 UVPG. Eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens ist nicht enthalten. Die in Kapitel „D Umweltverträglichkeitsuntersuchung: Allgemeinverständliche Zusammenfassung“ der Plan-

unterlagen gemachten Angaben ermöglichen mir nicht die Beurteilung, ob und in welchem Umfang ich von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein werde oder betroffen sein könnte. Die Auswirkungen einer selbst unter Fachleuten umstrittenen Baumaßnahme dieser Größenordnung kann ich mit Hilfe der vorgelegten Unterlagen nicht ansatzweise beurteilen.

### **11. Ergebnisoffenes, objektives und unabhängiges Planfeststellungsverfahren**

Da Antragsteller für das Vorhaben und die Planfeststellungsbehörde jeweils die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist, ist ein ergebnisoffenes, objektives und unabhängiges Planfeststellungsverfahren nicht gewährleistet. Die Planfeststellung ist daher durch eine Behörde außerhalb des Geschäftsbereiches des Bundesministeriums für Verkehr durchzuführen, z. B. von der Bundesnetzagentur.

Außerdem werden im Verfahren Gutachter herangezogen, die wie das antragstellende Wasser- und Schifffahrtsamt zum Geschäftsbereich des Bundesministerium für Verkehr gehören und von diesem weisungsabhängig sind, wie z. B. die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) oder die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG). Des weiteren wird für die Prognosen zur verkehrlichen Entwicklung immer wieder derselbe Gutachter Planco herangezogen.

Um ein objektives, unabhängiges und wissenschaftlich begründetes Verfahren zu gewährleisten ist der Vorhabenträger zu verpflichten, für die Bedarfsprognose und die Prognose der ökologischen Auswirkungen sowie der Auswirkungen auf das Gewässer zusätzliche wissenschaftliche Gutachten von Gutachtern einzuholen, die weder weisungsabhängig von der Bundesregierung oder dem Land Hamburg sind noch bisher schon in Verfahren zur Elbvertiefung eingebunden waren.

### **12. Beweissicherung**

Aufgrund der Erfahrungen mit der letzten Elbvertiefung ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zwingend erforderlich. Der Vorhabenträger ist zu verpflichten, in einem neuen Beweissicherungsverfahren durch unabhängige wissenschaftliche Gutachter außerhalb des Geschäftsbereichs der Bundesministerien über die Dauer von mindestens 10 Jahren alle Veränderungen der Sedimentablagerungen, der Deiche und des Elbe-Ästuars festzustellen. Der Vorhabenträger ist zur Entschädigung der im Beweissicherungsverfahren festgestellten Veränderungen zu verpflichten, ohne dass es eines Verursachungsbeweises bedarf.

Ich bitte mir Ort und Zeit des Erörterungstermins mindestens einen Monat vorher schriftlich mitzuteilen und den Termin in einem Ort in Untereibenähe an einem oder mehreren Wochenenden durchzuführen oder den Einwendern/Einwenderinnen ihre Verdienstauffälle zu zahlen.

Ich behalte mir vor, meine Einwendungen auf dem anstehenden Erörterungstermin näher zu konkretisieren und zu erweitern. Dazu bitte ich einen **Beameranschluss für meinen PC** beim Erörterungstermin bereitzustellen, den ich möglicherweise für die Darstellung und Erläuterung meiner Einwendung benötige.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Valerie Wilms