

Zank-Apple Elbvertiefung

Die Stadt Hamburg will ihren Seehafen stärken und dafür den als Zufahrt fungierenden Fluss Elbe ausbaggern und vertiefen. Den Ausbauplänen liegt die Annahme zugrunde, dass zukünftig mit einem weiteren starken Wachstum des Containerverkehrs zu rechnen ist.

Die geplante Vertiefung fordert einen hohen ökologischen Tribut, denn der Umweltzustand der Tideelbe würde sich weiter verschlechtern. Das europäische Naturschutzrecht verbietet jedoch eine solche Verschlechterung und verpflichtet die Mitgliedsstaaten im Gegenteil dazu, Maßnahmen zu ergreifen, den Zustand der Flüsse zu verbessern.

BUND, NABU und WWF lehnen die Flussvertiefung auf Kosten von Natur und Steuerzahler ab und fordert stattdessen ein „nachhaltiges Seehafenkonzept“, etwa durch eine Kooperation der drei deutschen Seehafenstandorte Bremen, Hamburg und Wilhelmshaven (JadeWeserPort) im Containerverkehr. Eine solche Kooperation würde den Wirtschaftsstandort Deutschland stärken und die Umwelt schonen. Um nachfolgenden Generationen die charakteristischen Lebensräume, Tiere und Pflanzen an den Flussmündungen zu erhalten und um die nationalen und europäischen Naturschutzziele und Verpflichtungen zu erfüllen, müssen umweltverträgliche Lösungen gefunden werden. Die geplante Vertiefung der Tideelbe gehört nicht dazu.

Ökologische Gründe gegen die Elbvertiefung:

Die Elbe wurde in der Vergangenheit bereits acht Mal vertieft, mit erheblichen negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt. Eine [niederländische Studie](#) (J. C. Winterwerp, TU Delft 2013) belegt, dass eine weitere Vertiefung das Ökosystem endgültig zum Kippen bringen könnte. Schon die Folgen der letzten Vertiefung von 1999 wurden erheblich unterschätzt, beispielsweise die starke Verschlickung der Elbeseitenräume.

Die **Strömungsverhältnisse** der Elbe haben sich bereits drastisch verändert: es herrscht extreme Strömung in der Fahrrinne, verlangsamte Strömung in den Seitenbereichen. Die Folge sind zunehmend lebensfeindliche Verhältnisse im Strom und eine gleichzeitige Verschlickung der Uferzonen. Die für die Flussmündung typischen Seitenarme der Elbe drohen zu verlanden und endgültig verloren zu gehen. Mit jeder Vertiefung hat der Umfang an Flachwasserbereichen erheblich abgenommen. Verbunden ist damit ein Verlust von Laich-, Aufwuchs-, Ruhe- und Rückzugsplätzen für Fische sowie der Verlust von lichtdurchfluteten Bereichen, in denen Sauerstoff produziert wird. Der Fluss verliert förmlich seine Lungen.

Hintergrundpapier



Regelmäßig entstehen in den Sommermonaten „**Sauerstofflöcher**“ in der Unterelbe - großflächige Zonen mit einem so geringen Sauerstoffgehalt, dass die Elbefische dort nicht leben und Wanderfische sie nicht durchqueren können mit der Folge, dass sie ihre Laichgebiete nicht erreichen und sich nicht fortpflanzen können.

Wird die Fahrrinne erneut ausgebaggert, fließt die Elbe noch schneller und belastet durch ihre Kraft besonders an schmalen Stellen Ufer und Deiche. Ganze Uferzonen müssen schon jetzt vor **Erosion** geschützt und mit Stein und Beton befestigt werden. Doch gerade die Randbereiche mit ihren Salzwiesen, Röhrichten oder seltenen Tideauenwäldern bilden wichtige ökologische Nischen und beheimaten geschützte Arten wie den Schierlingswasserfenchel, der weltweit nur noch an der Tideelbe vorkommt. Auch die Hochwassergefahr ist größer geworden, da die Wassermassen ungehinderter aus der Nordsee in die Elbe eindringen können, bei Sturmfluten höhere Wasserstände entstehen und die Fließgeschwindigkeiten die Deiche belasten. Auch bis in den Nationalpark des niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Wattenmeers hinein wirken sich die negativen Effekte der geänderten Strömungsverhältnisse aus. Geplante strömungsdämmende Bauwerke an der Medemrinne würden sogar in den Nationalpark hineinragen.

Die Ausbaggerungen ändern auch die Wasserstände im Fluss. Der Tidenhub (Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser) hat sich in Hamburg von 1,40 auf ca. 3,20 Meter mehr als verdoppelt. Die Folge: Bei Ebbe fallen ehemalige Flachwasserbereiche jetzt trocken. Wasserpflanzen mit angegliederten Artengemeinschaften verlieren Lebensraum. Und auch die Kraft der Gezeiten gerät aus dem Gleichgewicht. Bei Flut drückt das Wasser stärker stromaufwärts und schwemmt Sediment und Schlick aus der Nordsee weit in den Fluss, seine Seitenarme und anliegende Häfen hinein. Bei Ebbe fließt das Wasser langsamer ab, so dass eingetragenes Material nicht mehr ausreichend abtransportiert werden kann. Der Fluss verschlickt. Der Vorgang wird „**Tidal Pumping**“ genannt. Besonders betroffen ist der Hamburger Hafen, die Unterhaltsbaggermenge hat laut Angaben der zuständigen Behörden seit der Jahrtausendwende deutlich zugenommen. Schon jetzt belaufen sich die jährlichen Kosten für Behandlung und Unterbringung des Baggerguts auf bis zu 85 Millionen Euro.

Alle diese beschriebenen Auswirkungen werden bei einer erneuten Vertiefung weiter verstärkt. Die Äußerungen der Projektbetreiber, dieses Mal soll die Elbevertiefung „Tidehub-neutral“ durchgeführt werden, ist nicht überzeugend. Erstens soll dieses durch sehr umfangreiche Strombaumaßnahmen in der Außenelbe erreicht werden, die aus ökologischer Sicht kritisch zu betrachten sind. Zweitens sind die bisherigen Prognosen nie zutreffend gewesen, warum dieses Mal? Mit ca. 40 Millionen Kubikmeter sollen bei der geplanten Vertiefung dreimal mehr Sedimente gebaggert werden als beim letzten Ausbau.

Hintergrundpapier



Rechtliche Situation:

Nach einem Baustopp 2012 und einer mündlichen Verhandlung im Juli 2014 beginnt nun am 19. Dezember 2016 vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig eine erneute Verhandlung um die geplante Elbvertiefung. Es ist der bislang größte „Umweltprozess“ in Deutschland. Der WWF unterstützt die von BUND und NABU im Rahmen des Verbandsklagerechts eingereichte Klage gegen die Elbvertiefung.

Zwischenzeitlich gab es ein richtungsweisendes Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Auslegung des Wasserrechts, das im Wesentlichen die Position der Umweltverbände bezüglich des Verschlechterungsverbots bestätigt hat. Zudem hat der Europäische Gerichtshof darauf hingewiesen, dass seit Verabschiedung der Wasserrahmenrichtlinie im Europäischen Parlament im Jahr 2000 eine Verpflichtung der Mitgliedsstaaten besteht, Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässer zu unternehmen. Dieser Verpflichtung kommen die Mitgliedsstaaten bisher nicht oder nur unzureichend nach.

Nach Auffassung der Umweltorganisationen missachten die Planungen folgende Bestimmungen des europäischen Umwelt- und Naturschutzrechts:

Europäische Wasserrahmenrichtlinie

Nach der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL: 2000/60/EG) sind die Mitgliedsstaaten verpflichtet, alle künstlichen und erheblich veränderten Wasserkörper (dazu zählt die Untere Elbe) zu schützen und ihre Umweltbeschaffenheit zu verbessern. Bis 2015 sollte ein „guter ökologischer Zustand“ wiederhergestellt sein. Derzeit sind nur 10 Prozent der deutschen Gewässer in einem solch guten Zustand. Eine Beeinträchtigung des Gewässers ist nicht erlaubt, wenn andere geeignete Maßnahmen vorliegen. Solche geeigneten Maßnahmen könnten beispielsweise in einer Hafenkooperation und Arbeitsteilung der norddeutschen Seehäfen liegen.

Europäische Vogelschutz-RL und Flora-Fauna-Habitat-RL (FFH-RL) (Natura 2000 –Netzwerk)

Die Elbe ist ab Wedel abwärts bis zu den Wattenmeer-Nationalparkgrenzen vollständig europäisches Naturschutzgebiet (FFH-Gebiet und z.T. Vogelschutzgebiet). Zusätzlich gibt es im Süßwassertidebereich weitere FFH-Gebiete. Die geplante Elbvertiefung wird die oben beschriebenen negativen Auswirkungen der Elbvertiefungen der Vergangenheit weiter fortsetzen und die Schutzgebiete erheblich beeinträchtigen (z.B. Sauerstoffmangelsituationen, extreme Strömungsverhältnisse beeinträchtigen die Funktion als Wanderweg für Fluss- und Meerneunaugen, Lachs und Meerforelle, höhere Wasserstände und häufigere Überschwemmungen der Vorländer gefährden Vogelbruten etc.). Grundsätzlich ist die erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten verboten Mitgliedsstaaten sind vielmehr verpflichtet, Maßnahmen zum Schutz und zur Weiterentwicklung dieser Gebiete zu ergreifen. Ausnahmen von diesem Verbot dürfen nur gemacht werden, wenn „zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses“

Hintergrundpapier



vorliegen und es keine anderen geeigneten Alternativen gibt. Eine Alternative liegt in der Kooperation mit anderen Hafenstandorten. Diese Alternative wurde seitens der Vorhabenträger nicht ausreichend geprüft. Der WWF hat 2013 in einer Studie ein Konzept für eine [Seehafenkooperation](#) vorgestellt. Der Ausbau von drei konkurrierenden Standorten für die Abfertigung der weltgrößten Containerschiffe liegt dagegen nicht im nationalen öffentlichen Interesse. Der Grund: Auf Kosten des Steuerzahlers und der Natur werden Doppelinvestitionen betrieben.

Weiterhin sind Projekte, die zu Beeinträchtigungen führen, nur dann genehmigungsfähig, wenn durch Kompensationsmaßnahmen die Kohärenz des Natura 2000-Netzwerkes gesichert werden kann. Da die festgelegten Kompensationsmaßnahmen der letzten Elbevertiefung zwar umgesetzt wurden aber bis heute die tatsächlichen Umweltschäden nicht ausgeglichen haben und die Behörden große Schwierigkeiten haben, an geeignete Flächen heranzukommen, sind die Möglichkeiten für den Ausgleich einer weiteren Elbevertiefung sehr begrenzt.

Wirtschaftliche Aspekte

Zum Beginn der Planung vor zehn Jahren wurde von einem jährlichen Umschlagsvolumen für das Jahr 2025 von 28 Millionen Containern (TEU) für den Hamburger Hafen ausgegangen. Von einer solchen Entwicklung sind wir weit entfernt. Die jüngste Prognose im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums geht nur noch von 13,5 Mio. TEU aus. Auch in den anderen Häfen der Nordrange wie z. B. in Rotterdam werden keine großen Ladungszuwächse mehr verzeichnet. Hohe Umschlagszuwächse im Weltcontainerhandel als wesentliches Argument für die Elbevertiefung gibt es nicht mehr.

Die 973 Containerschiffe, die mehr als 8.000 Containern laden können und 2015 Hamburg angefahren haben, verfügten über eine durchschnittliche Tiefgangsreserve im einlaufenden Verkehr von über einem Meter. Die Tiefgangsstatistik der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zeigt damit deutlich, dass mögliche Maximaltiefgänge selbst von außergewöhnlich großen Containerschiffen (bis 19 000 TEU) kaum genutzt werden. In der wichtigen Nordeuropa-Asien-Relation laufen die aus Asien kommenden Schiffe immer mehrere Häfen in Europa an, weil das Ladungsaufkommen in nur einem Hafen zu gering ist. Weil bereits in Rotterdam Ladung gelöscht wird, fahren Schiffe teilentladen nach Hamburg, ohne den maximalen Tiefgang auszunutzen.

Unabhängig vom Tiefgang müssen die Frachter der größten Schiffsklasse, die bis zu 400 Meter lang sein können, vor der Hafeneinfahrt im Strom gedreht werden, weil sie „rückwärts einparken“ müssen. Dieses Manöver – bei dem die Schiffe quer in der Elbe stehen - ist nur zum Höhepunkt der Flut durchführbar, weil die Strömung dann an schwächsten ist. Das Zeitfenster des Einlaufens ist also flutgebunden, aber unabhängig von der Tiefe des Flusses. Eine Vertiefung bringt bei dieser entscheidenden nautischen Restriktion keinen Vorteil.

Hintergrundpapier



Die geographische Lage Hamburgs macht den Hafen auch weiterhin für Reedereien attraktiv: Als östlichster Hafen der Nordrange kommt dem Hamburger Hafen gerade für die Verkehre nach Osteuropa/Ostseeraum (Wachstumspotential durch Osterweiterung der EU) und Nordostasien eine Schlüsselrolle zu.

Schiffstransporte sind billiger als Güterverkehr über Land – dass der Hamburger Hafen 110 Kilometer weit im Landesinneren liegt und über eine gute Hinterlandanbindung verfügt, bringt Kostenvorteile für Ladungstransporte ins Inland. Außerdem hat Hamburg im Vergleich eine hohe Loco-Quote, d.h. ein hoher Anteil der in Hamburg angelandeten Güter verbleibt im Großraum Hamburg.

Eine uneingeschränkte Hafenzufahrt ist nur ein Faktor für die Attraktivität eines Hafenstandortes. Daneben sind folgende andere Faktoren von Bedeutung: Ladungsaufkommen, Abfertigungsqualität, Abfertigungsgeschwindigkeit, Preis-Leistungs-Verhältnis, Hinterlandanbindung und Angebot logistischer Dienstleistungen. In einem Vergleich der acht wichtigsten europäischen Containerhäfen schneidet Hamburg bei einem Ranking der Nordrangehäfen am besten ab.

570 Millionen Euro würden laut WWF-Studie bei einem Verzicht auf Vertiefungen von Elbe und Weser frei und könnten zur Sicherung des Hafenstandorts Deutschland u. a. in den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals investiert werden.

Hamburg, 16. Dezember 2016