

SDN: kein vorzeitigen Baubeginn für eine Elbvertiefung Konsequenzen nicht kalkulierbar / Rahmenbedingungen für deutsche Hafenpolitik schaffen

(Husum/Cuxhaven/Varel i.O.) Auch die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN hat sich nun in die Debatte um die Vertiefung der Elbe eingeschaltet und sich in einem Brief an Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee gewandt. Einerseits zeigt der Umweltverband aus der lokalen Sicht Hamburgs und des Umlandes Verständnis, sich dem wachsenden Schiffsverkehr zu erschließen und ihn durch den geplanten Ausbau sicherer zu machen. Andererseits haben die Ausbauten der Elbe, die der natürlichen Entwicklung eines Ästuars zu einem breiten und flachen Gewässer diametral zuwider laufen, gezeigt, dass trotz aller Berechnungen und Prognosen unkalkulierbare Prozesse in Gang gesetzt wurden, so der Vorsitz der SDN, Rudolf-Eugen Kelch.

Die biologische Vielfalt habe abgenommen, wo einst über 1000 Fischerfamilien satt wurden, sei eine Hand voll geblieben, der hydrodynamische Gleichgewichtszustand wurde instabil und die Gefahren für die Sicherheit der Deiche nahm zu. Über den letzten Ausbau hinaus erodiert die Sohle des Fahrwassers in Teilen bis heute und der angestrebte Gleichgewichtszustand ist nicht erreicht. Vor Otterndorf ist die Wattkante zwischen 1975 und 2005 um bis zu 450 Meter Deichwärts abgebrochen. Ein Ende dieser Entwicklung sei nicht abzusehen und würde sich bei einem weiteren Ausbau beschleunigen, mahnt die SDN

Die SDN wirft dem Träger des Vorhabens vor, dass er den Rechtsbegriff des Gewässerausbaus vermeide. Betrachtet man aber die im Verfahren eingeräumten Folgen des Vorhabens wie:

- Zunahme des Ebbstroms, Zunahme des Flutstroms, Absenkung des MTnW, Anstieg des MThW, Absenkung des MW, Zunahme der Wattflächen, Abnahme der Flachwasser
- Negativer Veränderung des Verhältnisses von Gewässeroberfläche zu Gewässerquerschnitt durch Vertiefung und Abnahme der Gewässeroberfläche
- Zunahme der Erosion, Einrichtung von unter Wasser Deponien > 1000 ha, Beseitigung der Medemrinne, Zunahme der Trübung, Verlagerung der Salinität flussaufwärts und gegebenenfalls Beeinträchtigung des Grundwassers, Beeinträchtigung der Deiche und Deckwerke, Beeinträchtigung der Nebengewässer und der Zufahrt von dort in die Elbe
- Abnahme der biologischen Vielfalt

so handele es sich bei dem Vorhaben eindeutig um einen Gewässerausbau im Sinne des § 31 Wasserhaushaltsgesetz mit den daraus erwachsenen Pflichten der Herstellung eines naturnahen Zustandes sowie die Einhaltung zwingender Rechtsnormen, wie sie sich aus der Wasserrahmenrichtlinie und der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie mit Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot ergeben, argumentiert die SDN.

Die Konsequenzen des Ausbaus seien trotz der Anwendung moderner Rechenmodelle nicht kalkulierbar. Erkennbar sind für die SDN die Entwicklungstendenzen:

- Der Verlust an Flachwassergebieten wird zu einer weiteren Verarmung der Fischfauna führen
- Die Zunahme des Tidehubs in Verbindung mit erhöhtem Wellenschlag wird in das Tideröhricht eingreifen, so dass die Bestände kleiner werden
- Der Verlust an Gewässeroberfläche führt zu einer Verringerung der O₂ Aufnahme aus der Atmosphäre
- Die Zunahme der Trübung wirkt unmittelbar auf die Fischfauna und die Unterwasserflora kann ihre Funktionen im Ökosystem nicht voll erfüllen (Limitierung des Lichts)
- Die Zunahme des vermehrten Auftretens von Sauerstofftälern wird wahrscheinlich

- Die gestiegenen Schubspannungen in der Fahrrinne führen dort zu einer Zunahme der Erosion, während in den Randbereichen die Sedimentation zunimmt und Flora und Fauna nachhaltig beeinträchtigt
- Die limnische Zone wird durch das Vordringen von Brackwasser und den stark schwankenden Salzgehalt verkleinert. Wichtige Laichgebiete für Süßwasser- und Brackwasserfische gehen verloren
- Ökologisch wichtige Nebengerinne der Elbe fallen trocken und verlieren ihre Funktion.
- Die Unterwasserdeponien (Medemrinne und Neufelder Sand) vernichten gewachsene Flachwasserstrukturen. Ihre Lage wird die Erosion des Prallhangs zwischen Otterndorf und Altenbruch bis hin zur Deichgefährdung verstärken. Darüber hinaus ist mit Auswirkungen dieser strombaulichen Maßnahme bis ins Dithmarscher Watt (Nationalpark) zu rechnen
- Obwohl die Maßnahme auch der Reduzierung des Sedimenttransports in die Elbe dient, wird eine Zunahme der Unterhaltungsbaggerung bis 10% prognostiziert.

Die Unterlagen für das Vorhaben

- geben den Nachweis der Standfestigkeit der Deiche in den gefährdeten Abschnitten bei Berücksichtigung der Summe aller Lastzustände aus Sturmflut, Seegang und Schiffswelle nicht her,
- sie geben nicht her, wo und wie den Fischern Ersatz für den teilweise vorübergehenden Verlust von über 10.000 ha Fangfläche gewährt wird,
- sie weisen nicht nach, wie belastet das Feinmaterial der Unterwasserablagerungen ist und wie dauerhaft die Lagestabilität gesichert ist,
- sie lassen keine exakte und umfassende Bestandserhebung für die Umweltverträglichkeitsuntersuchung und die daraus abzuleitenden Konsequenzen erkennen
- die durch die seewärtige Verlagerung der Ausbaustrecke bis zur Eider reichenden Umweltauswirkungen werden weder erfasst, noch bewertet oder Ausgleichsvorschläge angeboten.
- weder qualitativ noch quantitativ zeichnet sich ein ausreichender Ausgleich oder Ersatz für den Verlust an Biotopen ab,
- Bewertungsmaßstäbe für wertgebende Arten sind untauglich oder beruhen auf Fehlanahmen der UVU, stattdessen ist leider mit erhebliche Auswirkungen auf den Nationalpark zu rechnen,
- das Verschlechterungsverbot der WRRL und FFH wird nicht erreicht, geschweige denn, dass das Verbesserungsgebot aus den genannten Richtlinien und dem WHG berücksichtigt wird,
- für die Verlegung der Ausbaustrecke 13 km seewärts in die Außenelbe werden keine Umweltauswirkungen für künftige Unterhaltungsbaggerungen dargestellt,
- die Umlagerungsstellen die tidedämpfend wirken sollen, unterliegen der dauernden Erosion und sind somit Dauerverklappungsstellen, deren langfristige Wirkung weder bewertet noch der Ausgleich des Eingriffs beschrieben wird.

Daher könne ein vorzeitiger Baubeginn nicht in Rede stehen, selbst wenn die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein dem zustimmen sollten, resümiert die SDN. Die Unterlagen müssten ganz erheblich nachgearbeitet werden. Dabei werde sich zeigen, ob die ökologischen und Sicherheitsaspekte mit denen der Anpassung des Ästuars an immer größere Schiffseinheiten vereinbar sind. Sollte dies nicht möglich sein fordert die SDN den Minister auf, die Rahmenbedingungen für eine deutsche oder gar europäische Hafenpolitik zu schaffen.

Mit der freundlichen Bitte um Veröffentlichung!
Hans von Wecheln
Vorstandssprecher SDN