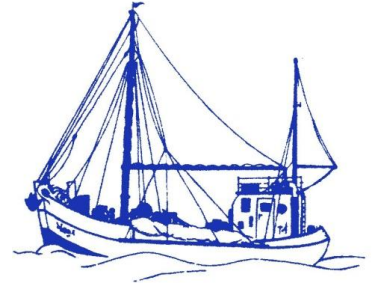


Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

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



Die Elbvertiefung ist nicht gescheitert!

Beitrag zur Elbanhörung 2023 in Cuxhaven

Im Januar 2022 wurde das Werk "Elbvertiefung" für vollendet erklärt, und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gab die neuen Tiefgänge frei. Doch im November 2022 gestand die WSV ein, dass sie die neue Wassertiefe nicht durch Baggerungen halten könne. WSV und Hafenbehörde Hamburg (HPA) haben die wasserbauliche Reifeprüfung nicht bestanden. Die Elbvertiefung sei gescheitert, erklärten Naturschutzverbände und GRÜNE (sogar die hamburgische Bürgerschaftsfraktion). Mit verstärkter Wut wird trotzdem weiter gebaggert, unterstützt von GRÜNEN Umweltministern. Wie dadurch der Schaden für die Tideelbe irreparabel vergrößert wird, davon handelt dieser Beitrag.

Statisches Denken

Für eine Prognose, wie eine Fahrrinnenvertiefung gebaut werden kann und welche Folgen das für den Strom hat, bedienen sich die Planer eines Computer-Modells. Das wurde für die 1999er und für die jetzige Vertiefung von der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) erstellt. Für den Ist-Zustand des Flussbetts wurde das Tidegeschehen und daraus Strömung und Sedimenttransport simuliert. Die Simulation wurde solange angepasst, bis sie mit der gemessenen Wirklichkeit übereinstimmte. Das "geeichte" Modell wurde sodann für die denkbaren Ausbauzustände gerechnet, bis eine gewünschte navigatorische Verbesserung mit machbarem Aufwand bei geringen Schäden für die Umwelt herauskam.

Dieses Denken ist fundamental falsch: es gibt nicht nur zwei fixe Zustände vor /nach der Vertiefung. Schon der Ausgangszustand ist dynamisch, wie die Planer es durch steigenden Tidehub und wachsende Baggermengen seit 1999 erfuhren. Gibt man dem System dann noch einen kräftigen Schubs, bleibt es nicht im geplanten Ausbauzustand stehen, sondern rollt noch schneller in die falsche Richtung. Die Elbvertiefung misslingt schon in den Köpfen der Planer.

Sedimentdynamik ausser Kontrolle

Vor der Elbvertiefung 1999 wurden mehrere Ausbauvarianten von der BAW geprüft. Das Maximum der Schiffstiefgänge hätte man mit einer durchgehend auf -16,70 m NHN vertieften Sohle erreicht. Der Leiter der BAW, Dr. Gerd Flügge, warnte, dann gerate der Strom außer Kontrolle. Man müsse zwischen Lühe und Brokdorf einen Sockel mit nur -15,80 m NHN stehen lassen.

"Ausdrücklich ist darauf hinzuweisen, dass im Bereich der Sockelstrecke bei der Vertiefungsbaggerung und bei Unterhaltungsbaggerungen keine "Vorratsbaggerei" und keine Sandentnahmen durchgeführt werden dürfen. Eine strikte Einhaltung der Sollbaggertiefen muss sichergestellt werden, um zu vermeiden, dass geologisch feste und damit weitgehend erosionsstabile Bereiche in der Sockelstrecke nicht durch zu tiefe Baggerungen (z. B. durch das Vorratsmaß und eine zu große Baggertoleranz) aufgelockert werden. Eine Auflockerung würde in diesen Bereichen die lokale Sohlerosion fördern."

Anerkannter Umweltverband nach § 60 Bundesnaturschutzgesetz

Gemeinnützig anerkannt: Finanzamt Hamburg-Nord Steuernummer: 17/442/13297

Volksbank Kehdingen IBAN: DE91200697867304485700 BIC: GENODEF1DRO

Zur Beweissicherung wurde die Tiefe des Flussbetts seit 1999 in mehreren Jahrgängen vermessen. Das letzte 2016 veröffentlichte Digitale Geländemodell Wasser (DGMW) weist aus, dass in der Sockelstrecke die Fahrrinne zu 99,9% unter dem Sollwert von -15,80 m NHN lag, 60% unter der nunmehr planfestgestellten Tiefe von -17,30 m NHN, bei der kein Sockel mehr vorgesehen ist. Die Tide fließt jetzt hemmungslos drüber hin und her, wie die BAW gewarnt hatte.

Karte Digitales Geländemodell Wasser; Vergleich Plan 1998 - Zustand 2016

Die Rinne wurde vertieft, verbreitert und die Böschung zu steil angelegt, so dass die "geologisch festen" Ränder aufgekrazt und der Erosion preis gegeben wurden. So rutschte nach der jetzigen Vertiefung immer wieder Sediment in die Rinne. Eine um die andere "Schiffahrtspolizeiliche Maßnahme" beschränkte die Navigation, bis der Ältermann der Elblotsen protestierte, man könne nicht mit einem 400 m langen Schiff Slalom fahren.

Verklappung in die Nordsee

Auf der "Webseite Fahrrinnenanpassung" der WSV, Stand 2022, wird als ein unerwünschter morphodynamischer Trend der Verlust von Sedimenten aus dem Gesamtsystem genannt:

Sedimente sollen grundsätzlich im Fluss verbleiben bzw. sich zusätzlich anlagern, um durch ihre Oberfläche die Tideenergie zu dämpfen und die Ufer vor dem steigenden Meeresspiegel zu schützen.

Die Strategie von WSV und HPA ist der Sedimentraub. Seit 2007 verklappt die WSV alles Baggergut in die Elbmündung abwärts St. Margarethen (= Brunsbüttel), wo der Ebbstrom per Saldo den Schlick abwärts ins Meer schwemmt, bzw. in die Nordsee am Neuen Luchtergrund bzw. vor Scharhörn. HPA begann 2005, einen Teil des Baggerguts zur Tonne E3 zu verbringen, mit Genehmigung des Umweltministeriums Schleswig-Holstein, die jetzt um 10 Jahre verlängert wurde. Im Entwurf des Hafentwicklungsplans werden zusätzlich Verklappungen in der AWZ und im hamburgischen Wattenmeer genannt.

Für die Elbvertiefung 1999 wurden ca. 14 Mio. m³ Sediment ausgehoben und dem Ästuar entnommen oder festgelegt, mithin der Sedimentdynamik entzogen. Um die neue Wassertiefe zu unterhalten, wurden von 2001 bis 2019 durch HPA und WSV 368 Mio. m³ gebaggert. Insgesamt 80 Mio. m³ davon wurden aus Hafen und dem inneren Ästuar, also Geesthacht bis Brokdorf, in den ebbstromdominierten Bereich bzw. die Nordsee umgelagert. So wurde also die Elbe erneut und unwiderruflich um ein Vielfaches vertieft.

Bei der jetzigen Vertiefung seit 2020 wurden 35 Mio. m³ ausgehoben. Im Jahresbericht der HPA von 2020 wird der eine Menge von 10 Mio. m³ zugeordnet, und der Unterhaltungsbaggerung 9,7 Mio. m³. Von der WSV liegen die Daten noch nicht vor, aber 20 Mio. m³ wären eine realistische Schätzung. Selbst wenn WSV und HPA die planfestgestellte Solltiefe nicht unterschreiten, wird das Flussbett von nun an jedes Jahr per Saldo wiederholt vertieft. Die Radikalisierung des Tidegeschehens hängt vom gesamten Querschnitt des Flussbetts ab, mit den Folgen Strömungsgeschwindigkeit, Trübung, Versalzung, Verlandung, Sauerstofflöcher und wachsenden Baggermengen incl. Treibhausgase für den weiten Transport.

Ausreden und Narrative statt sachliche Informationen

Statt aufzuklären, baut vor allem HPA Narrative auf, wovon eines die "Kreislaufbaggerei" ist. Sedimentkreisläufe sind in einem Tidefluss der natürliche Zustand, schädlich ist die Baggerei. HPA behauptet, der Sedimentkreislauf werde aus dem bei Nesssand verklappten Material gespeist. Was würde passieren, wenn dort gar kein Baggergut mehr verklappt würde? Der Hafen würde trotzdem verschlickt, weil sich die Elbe das Sediment eben anderswo aus ihrem großen Sandkasten holt. Was HPA auch unterschlägt, ist das Motiv, die Klappstelle Nesssand aufzugeben, weil dort kein Platz mehr ist. Die Fahrrinne wurde von Blankenese bis Wedel von 250 Meter auf 385 m zur "Begegnungsbox" erweitert, so dass zwischen ihr und Nesswatt nur ein sehr schmaler Streifen übrig bleibt. Baggergut aus dem Hafen wird seitdem auf "Kante Böschung" verklappt. Was dabei in die

Fahrrinne rutscht bzw. droht abzurutschen, wird weggebaggert und in die Nordsee gefahren. Statt über die Tidepumpe zu informieren, wird die Ausrede aufgebaut, der niedrige Oberwasserabfluss sei die Ursache. "*Die Elbe zählt zu den abflussärmsten Flussgebieten Europas.*" (Flussgebietsgemeinschaft Elbe, Bewirtschaftungsplan 2016 – 2021). Die Baggerberichte dagegen liefert HPA 1,5 Jahre verspätet.

Die Ausreden der WSV lauten Pech mit dem Abrutschen der Böschungen und durch die Sturmfluten im Februar 2022. Die WSV habe nicht fleißig genug gearbeitet, schimpft HPA.

Die Ausreden haben einen gemeinsamen Zweck: Panik - dass sofort ohne Nachdenken gehandelt werden muss. Baggern - jetzt erst recht!

Nach Vollendung der Elbvertiefung wäre der erste Beweissicherungsbericht fällig als Basis, an der die zukünftigen Veränderungen gemessen werden. Wie viel wurde gebaggert und wo deponiert? Wurden die UWA wie geplant gebaut und sind sie stabil? Wurde die vertiefte Rinne entsprechend genutzt? Was hat das Projekt gekostet? Und wir haben da noch mehr Fragen.

Bevor nicht der Beweissicherungsbericht vorliegt und alle Fragen geklärt sind, ist alle Baggerei zu stoppen!

Digatales Geländemodell Wasser 2016 - Vergleich Fahrrinne Plan 1999

