

Regionales Bündnis gegen

Fluss-

vertiefung

informiert zum Thema:

Hintergründe der Flussvertiefungen

Regionales Bündnis gegen

Elb-

vertiefung

1. Die 9. Elbvertiefung ist gescheitert

Maximale Tiefgänge Containerschiffe bis **2.5.2022**

Abmessungen	Tide-unabhängig	Tideabhängig ausgehend	Tideabhängig einkommend
Bis 46,0 m Breite oder 350 m Länge	12,80 m	13,80 m	15,10 m
Bis 47,5 m Breite oder 360 m Länge	12,60 m	13,50 m	15,10 m
Bis 50,0 m Breite oder 370 m Länge	12,40 m	13,30 m	14,70 m
Bis 52,5 m Breite oder 380 m Länge	12,20 m	13,00 m	14,50 m
Bis 55,0 m Breite oder 390 m Länge	12,00 m	12,80 m	14,30 m
Bis 57,5 m Breite oder 400 m Länge	11,80 m	12,60 m	14,10 m
Bis 60,0 m Breite oder 400 m Länge	11,60 m	12,40 m	13,90 m
Bis 62,5 m Breite oder 400 m Länge	11,40 m	12,20 m	13,60 m

Maximale Tiefgänge Containerschiffe ab **24.1.2022**

Abmessungen	Tide-unabhängig	Tideabhängig ausgehend	Tideabhängig einkommend
Bis 46,0 m Breite oder 350 m Länge	13,80 m	14,80 m	16,10 m
Bis 47,5 m Breite oder 360 m Länge	13,70 m	14,70 m	16,00 m
Bis 50,0 m Breite oder 370 m Länge	13,60 m	14,60 m	15,90 m
Bis 52,5 m Breite oder 380 m Länge	13,50 m	14,50 m	15,80 m
Bis 55,0 m Breite oder 390 m Länge	13,40 m	14,40 m	15,70 m
Bis 57,5 m Breite oder 400 m Länge	13,30 m	14,30 m	15,60 m
Bis 60,0 m Breite oder 400 m Länge	13,20 m	14,20 m	15,50 m
Bis 62,5 m Breite oder 400 m Länge	13,10 m	14,10 m	15,40 m

Maximale Tiefgänge Containerschiffe ab **1.12.2022**

Abmessungen	Tide-unabhängig	Tideabhängig ausgehend	Tideabhängig einkommend
Bis 46,0 m Breite oder 350 m Länge	12,90 m	13,80 m	15,20 m
Bis 47,5 m Breite oder 360 m Länge	12,80 m	13,70 m	15,10 m
Bis 50,0 m Breite oder 370 m Länge	12,70 m	13,60 m	15,00 m
Bis 52,5 m Breite oder 380 m Länge	12,60 m	13,50 m	14,90 m
Bis 55,0 m Breite oder 390 m Länge	12,50 m	13,40 m	14,80 m
Bis 57,5 m Breite oder 400 m Länge	12,40 m	13,30 m	14,70 m
Bis 60,0 m Breite oder 400 m Länge	12,30 m	13,20 m	14,60 m
Bis 62,5 m Breite oder 400 m Länge	12,20 m	13,10 m	14,50 m

Erhöhung maximale Tiefgänge Containerschiffe ab **24.1.2022**

Abmessungen	Tide-unabhängig	Tideabhängig ausgehend	Tideabhängig einkommend
Bis 46,0 m Breite oder 350 m Länge	1,00 m	1,00 m	1,00 m
Bis 47,5 m Breite oder 360 m Länge	1,10m	1,20 m	0,90 m
Bis 50,0 m Breite oder 370 m Länge	1,20 m	1,30 m	1,20 m
Bis 52,5 m Breite oder 380 m Länge	1,30 m	1,50 m	1,30 m
Bis 55,0 m Breite oder 390 m Länge	1,40 m	1,20 m	1,40 m
Bis 57,5 m Breite oder 400 m Länge	1,50 m	1,70 m	1,50 m
Bis 60,0 m Breite oder 400 m Länge	1,60 m	1,60 m	1,60 m
Bis 62,5 m Breite oder 400 m Länge	1,70 m	1,90 m	1,80 m

Rücknahme maximale Tiefgänge Containerschiffe ab 1.12.2022

Abmessungen	Tide-unabhängig	Tideabhängig ausgehend	Tideabhängig einkommend
Bis 46,0 m Breite oder 350 m Länge	-0,90 m	-1,00 m	-0,90 m
Bis 47,5 m Breite oder 360 m Länge	-0,90 m	-1,00 m	-0,90 m
Bis 50,0 m Breite oder 370 m Länge	-0,90 m	-1,00 m	-0,90 m
Bis 52,5 m Breite oder 380 m Länge	-0,90 m	-1,00 m	-0,90 m
Bis 55,0 m Breite oder 390 m Länge	-0,90 m	-1,00 m	-0,90 m
Bis 57,5 m Breite oder 400 m Länge	-0,90 m	-1,00 m	-0,90 m
Bis 60,0 m Breite oder 400 m Länge	-0,90 m	-1,00 m	-0,90 m
Bis 62,5 m Breite oder 400 m Länge	-0,90 m	-1,00 m	-0,90 m

Regionales Bündnis gegen

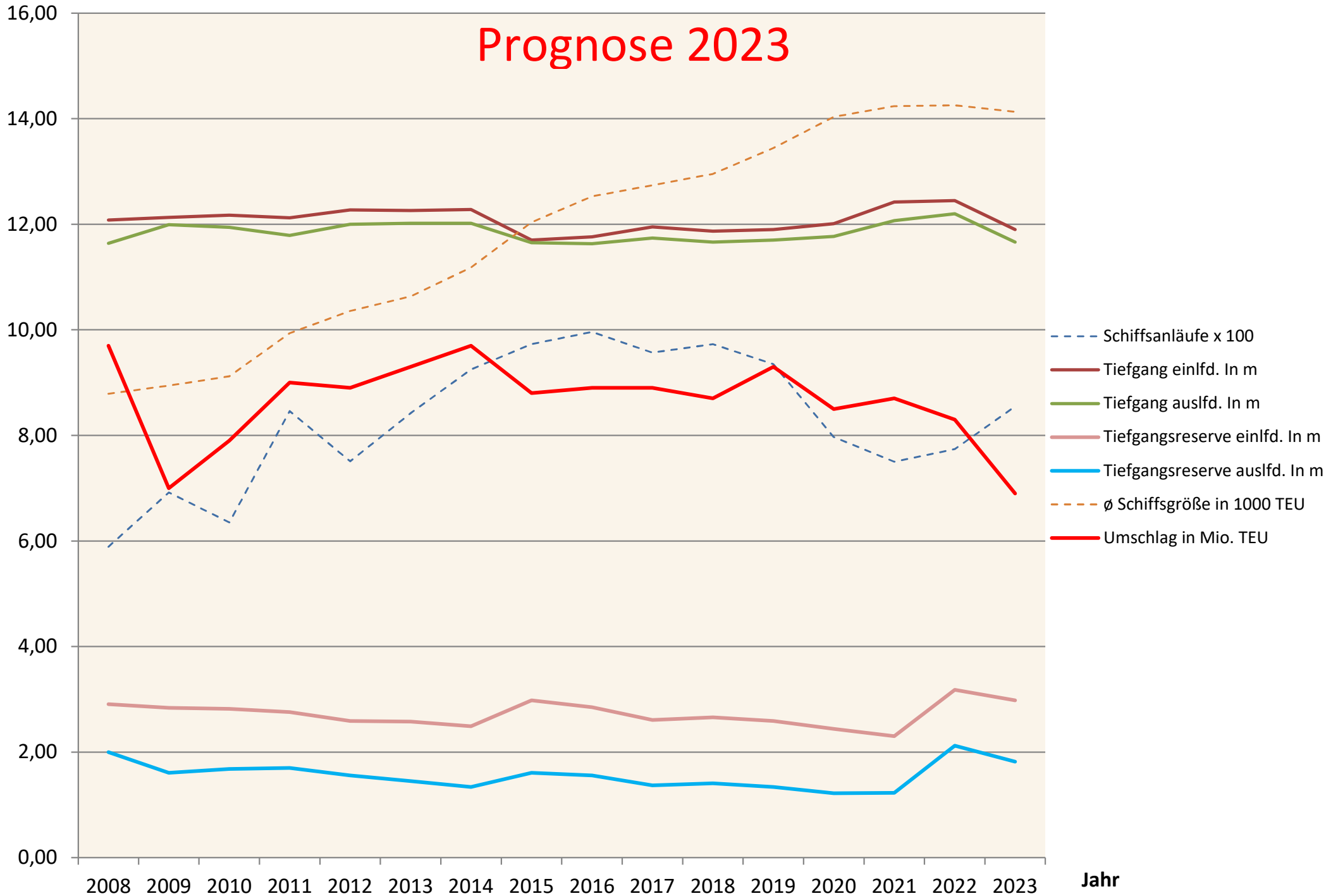
See-

vertiefung

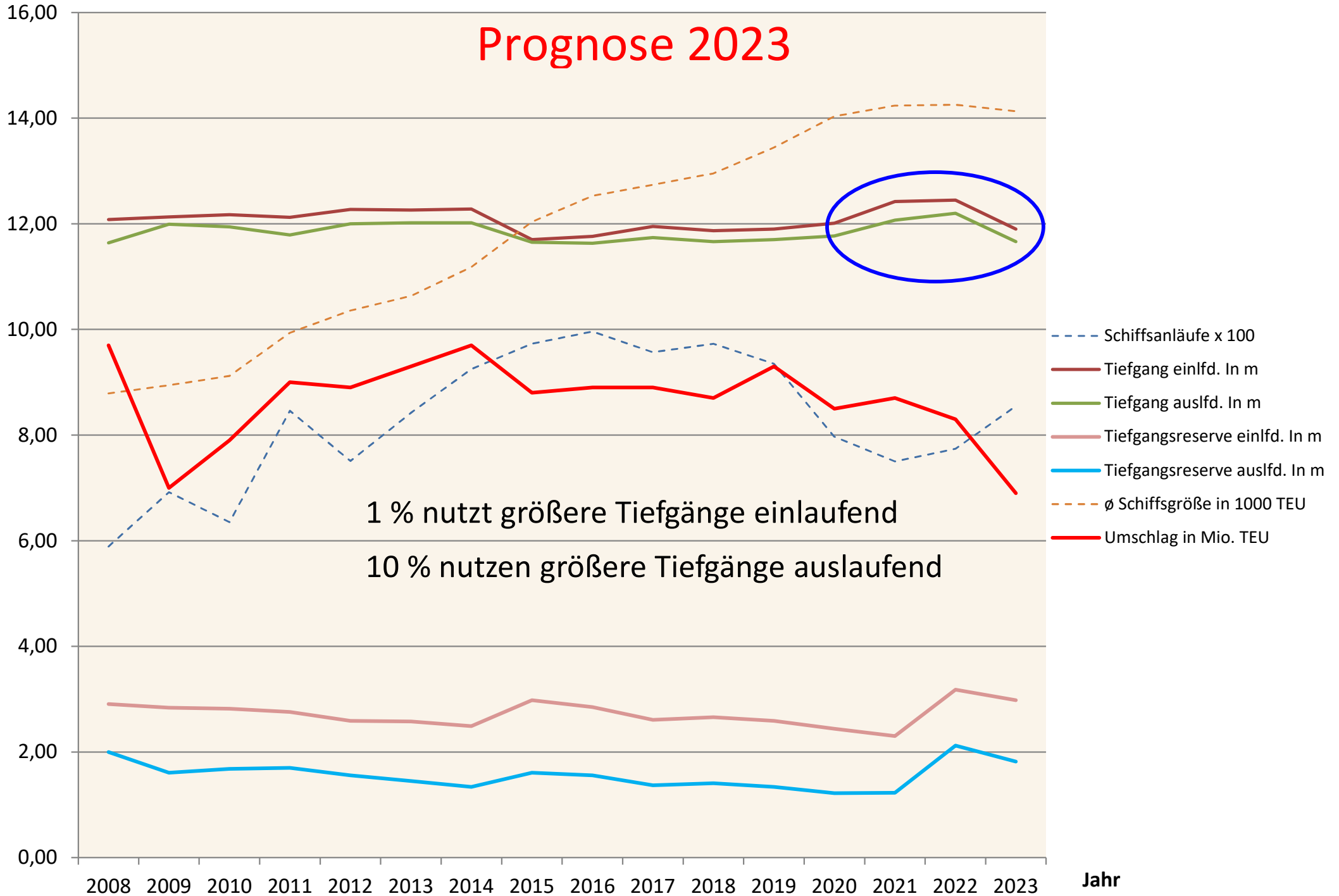
2. Schiffsverkehr und Umschlag

Was hat die Investition von
über 800 Mio. bewirkt?

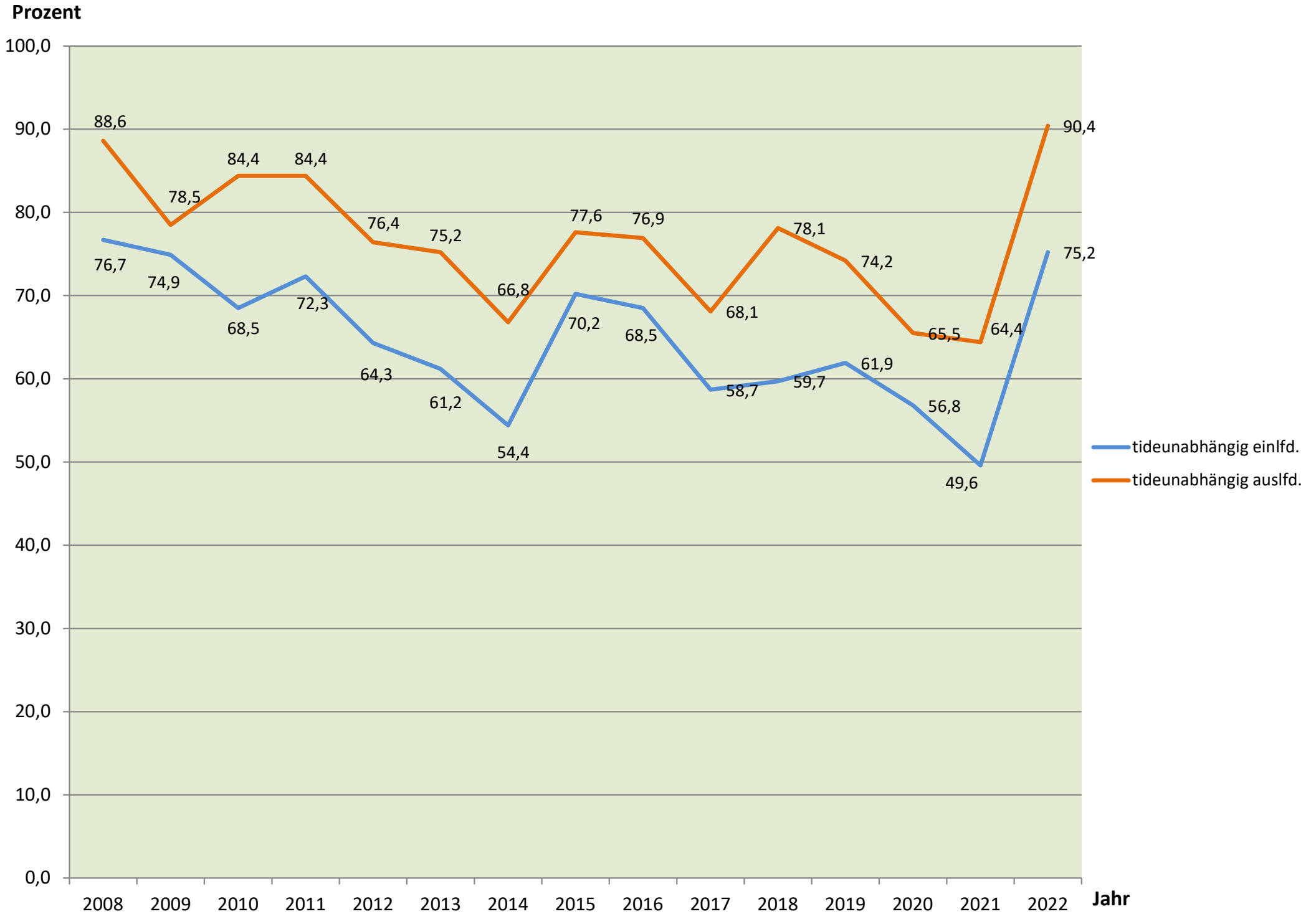
Tiefgänge, Tiefgangsreserven, Schiffsgößen und Umschlag



Tiefgänge, Tiefgangsreserven, Schiffsgößen und Umschlag

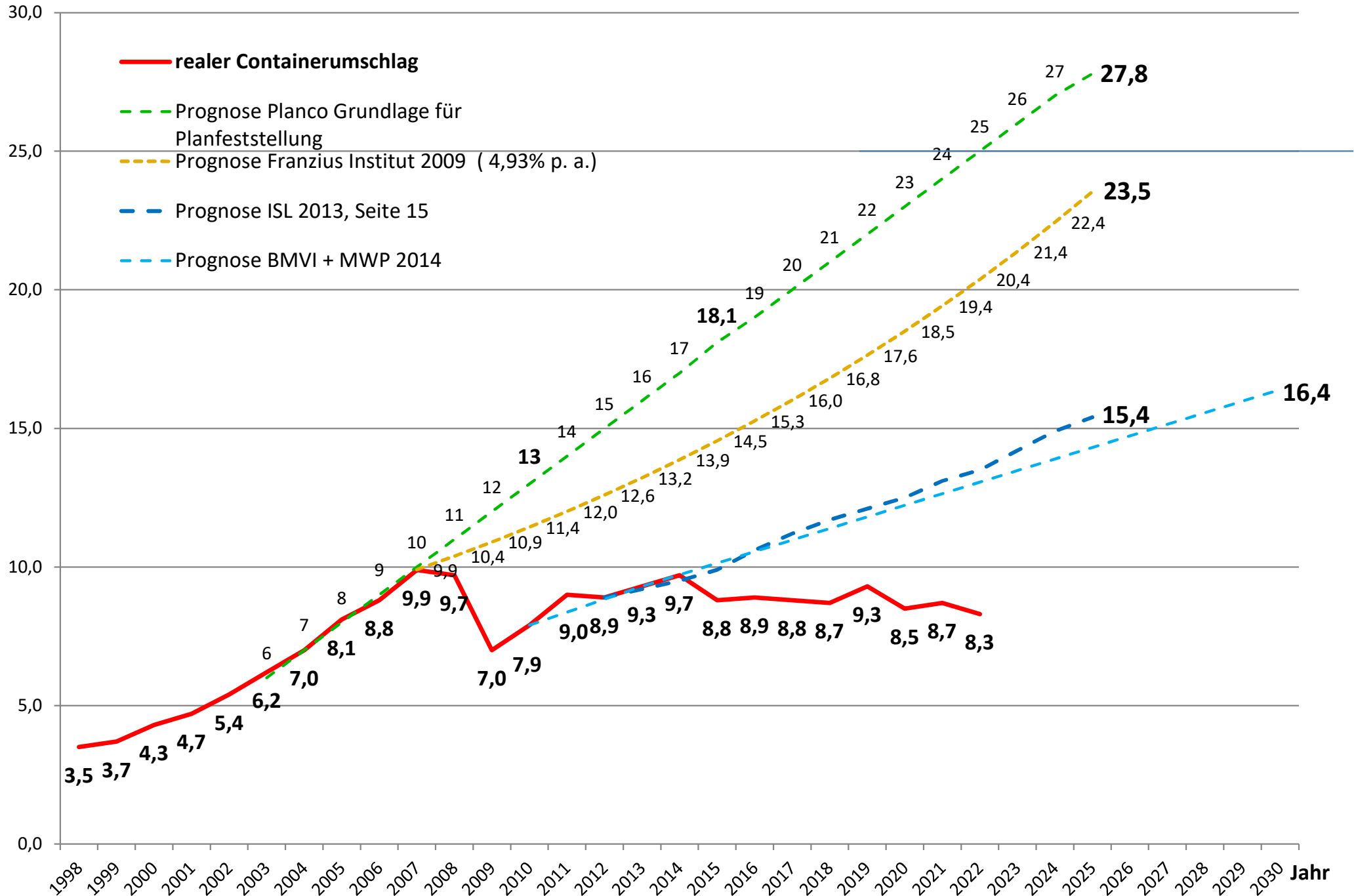


Anteil tideunabhängig ein- und auslaufender Schiffe > 8.000 TEU



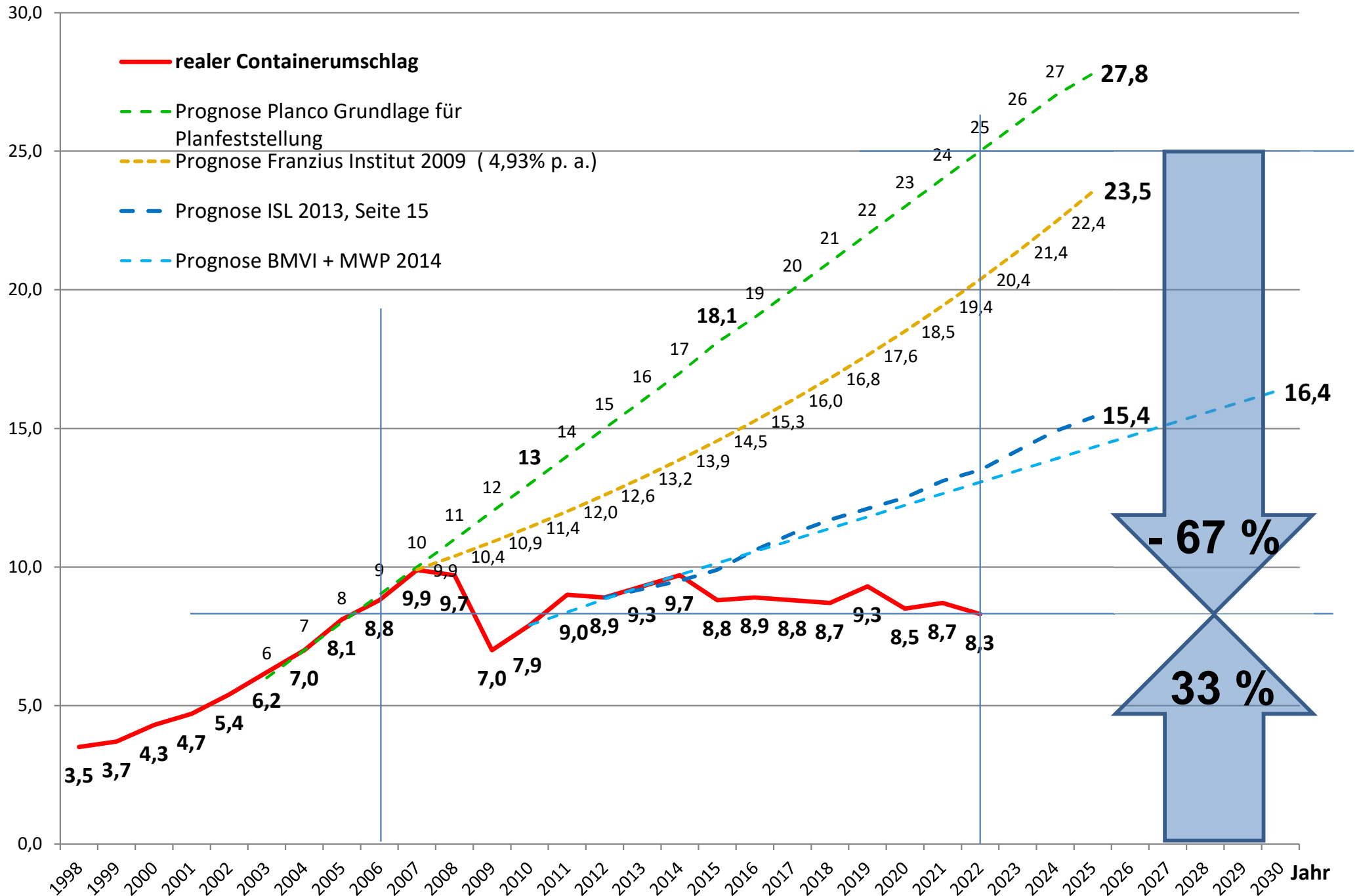
Containerumschlag und Prognosen in Hamburg 1998 - 2030

Mio. TEU



Containerumschlag und Prognosen in Hamburg 1998 - 2030

Mio. TEU

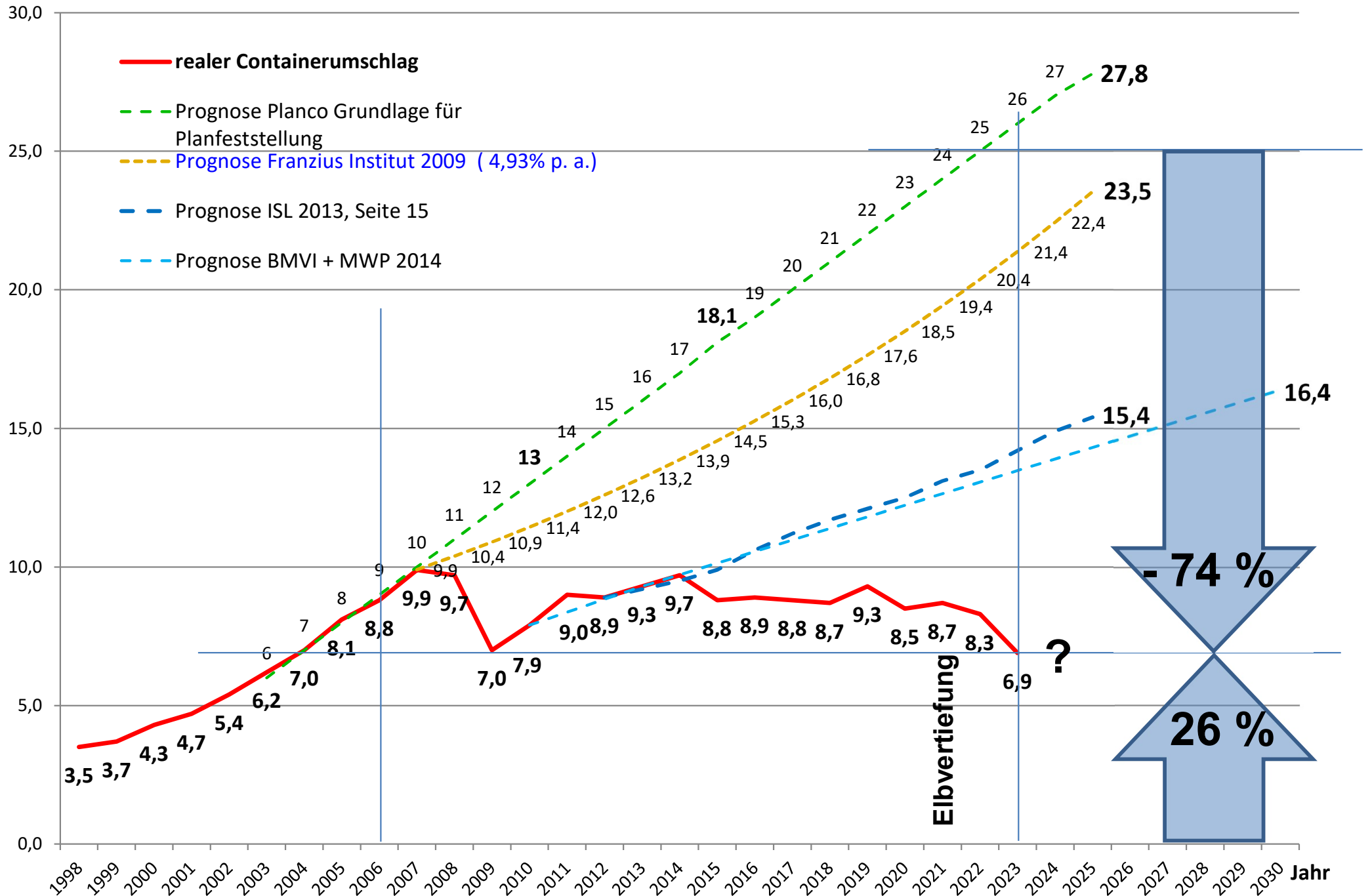


- 67 %

33 %

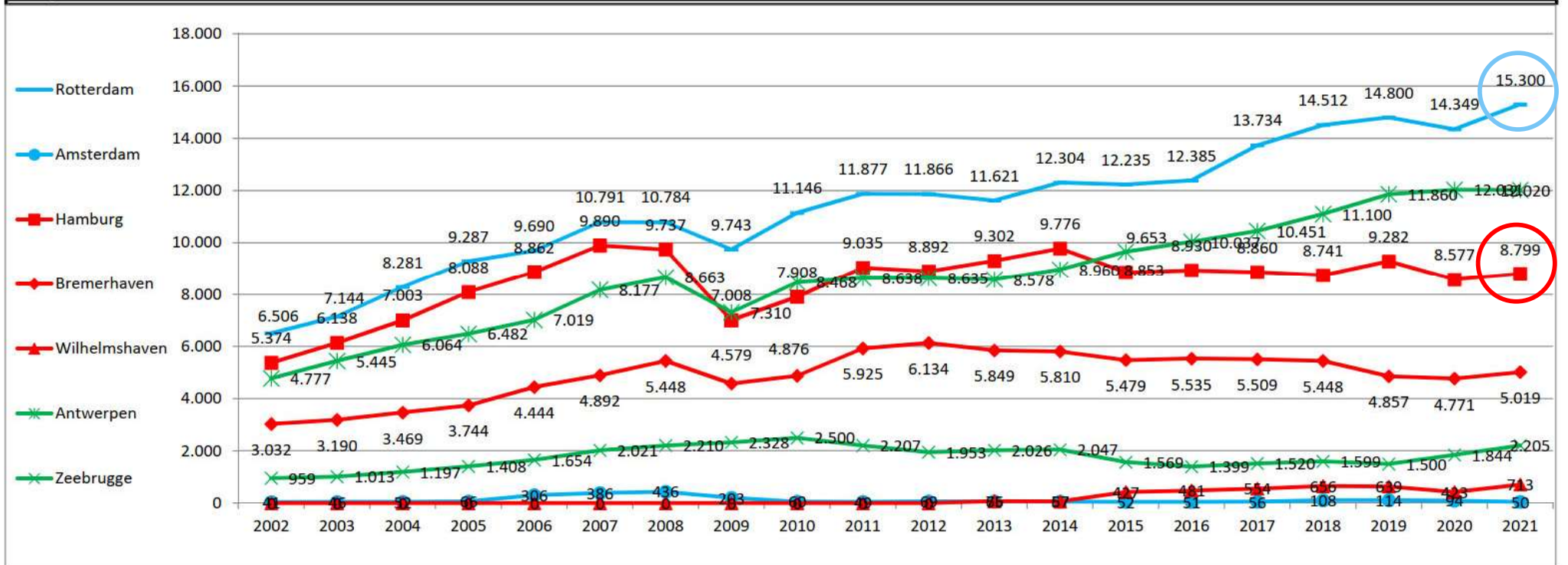
Containerumschlag und Prognosen in Hamburg 1998 - 2030

Mio. TEU



Umgeschlagene Container in kTEU der Nordrange-Häfen von 2002 bis 2021 (1kTEU=1.000 TEU)

Land	Hafen	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
NL	Rotterdam	6.506	7.144	8.281	9.287	9.690	10.791	10.784	9.743	11.146	11.877	11.866	11.621	12.304	12.235	12.385	13.734	14.512	14.800	14.349	15.300
NL	Amsterdam	41	46	52	66	306	386	436	203	60	49	69	65	57	52	51	56	108	114	94	50
DE	Hamburg	5.374	6.138	7.003	8.088	8.862	9.890	9.737	7.008	7.908	9.035	8.892	9.302	9.776	8.853	8.930	8.860	8.741	9.282	8.577	8.799
DE	Bremerhaven	3.032	3.190	3.469	3.744	4.444	4.892	5.448	4.579	4.876	5.925	6.134	5.849	5.810	5.479	5.535	5.509	5.448	4.857	4.771	5.019
DE	Wilhelmshaven	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	67	427	481	554	656	639	423	713
BE	Antwerpen	4.777	5.445	6.064	6.482	7.019	8.177	8.663	7.310	8.468	8.638	8.635	8.578	8.960	9.653	10.037	10.451	11.100	11.860	12.020	12.020
BE	Zeebrugge	959	1.013	1.197	1.408	1.654	2.021	2.210	2.328	2.500	2.207	1.953	2.026	2.047	1.569	1.399	1.520	1.599	1.500	1.844	2.205
rtthrar	Summe	20.689	22.976	26.066	29.075	31.975	36.157	37.278	31.171	34.958	37.731	37.549	37.517	39.021	38.268	38.818	40.684	42.164	43.052	42.089	44.106



PLANCO hatte prognostiziert, dass Hamburg Rotterdam beim Containerumschlag überholt.

Ziel- und Quellregionen



Abbildung 8 : Ziel- und Quellregionen der Hamburger Hinterlandverkehre (INITIATIVE „ZUKUNFT ELBE“ / UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG März 2006: 8)

Hamburgs neue Konkurrenz



Regionales Bündnis gegen

See-

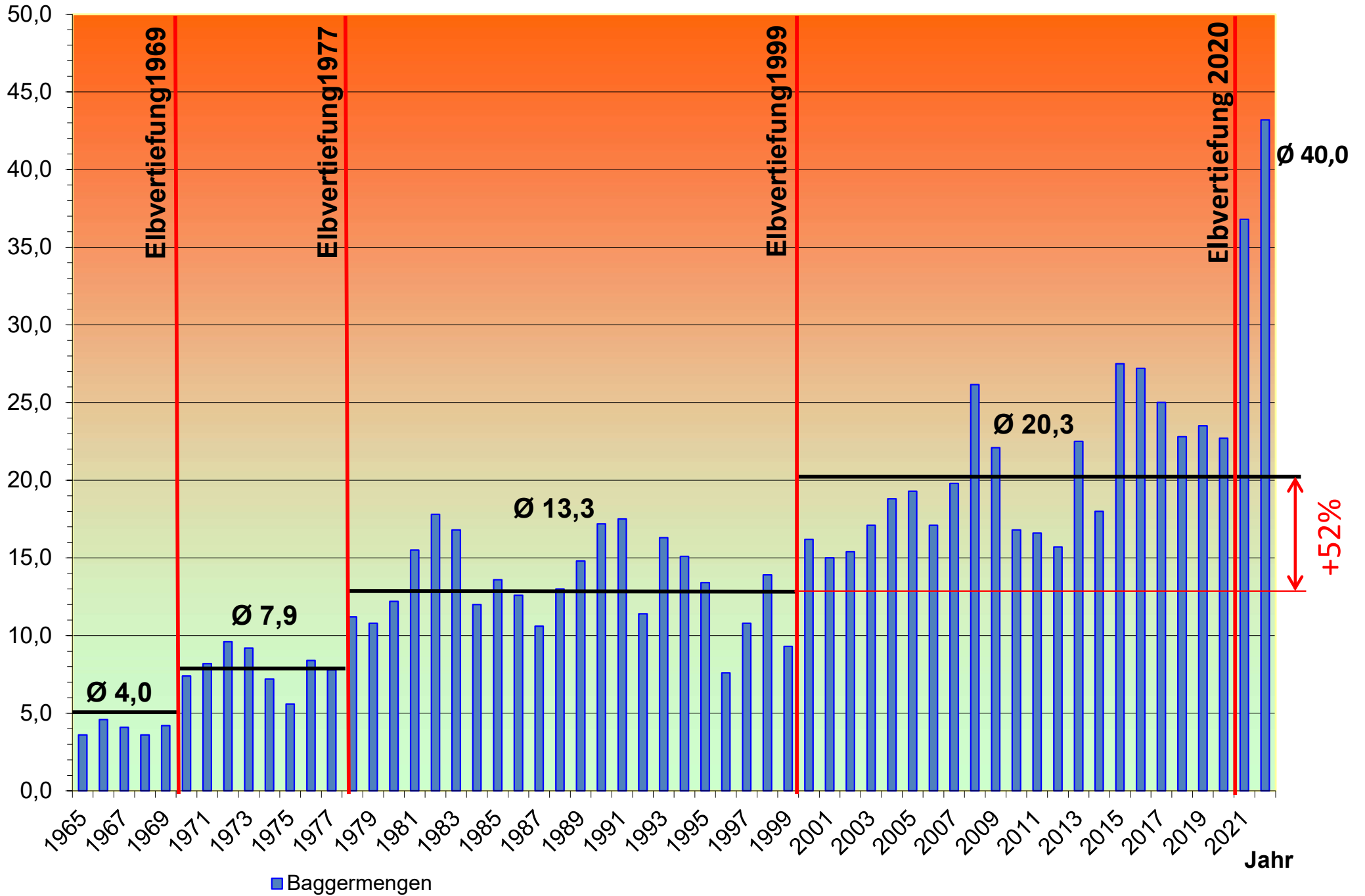
vertiefung

3. Unterhaltungsbaggerungen und Tidehub

Scheitern mit Ansage

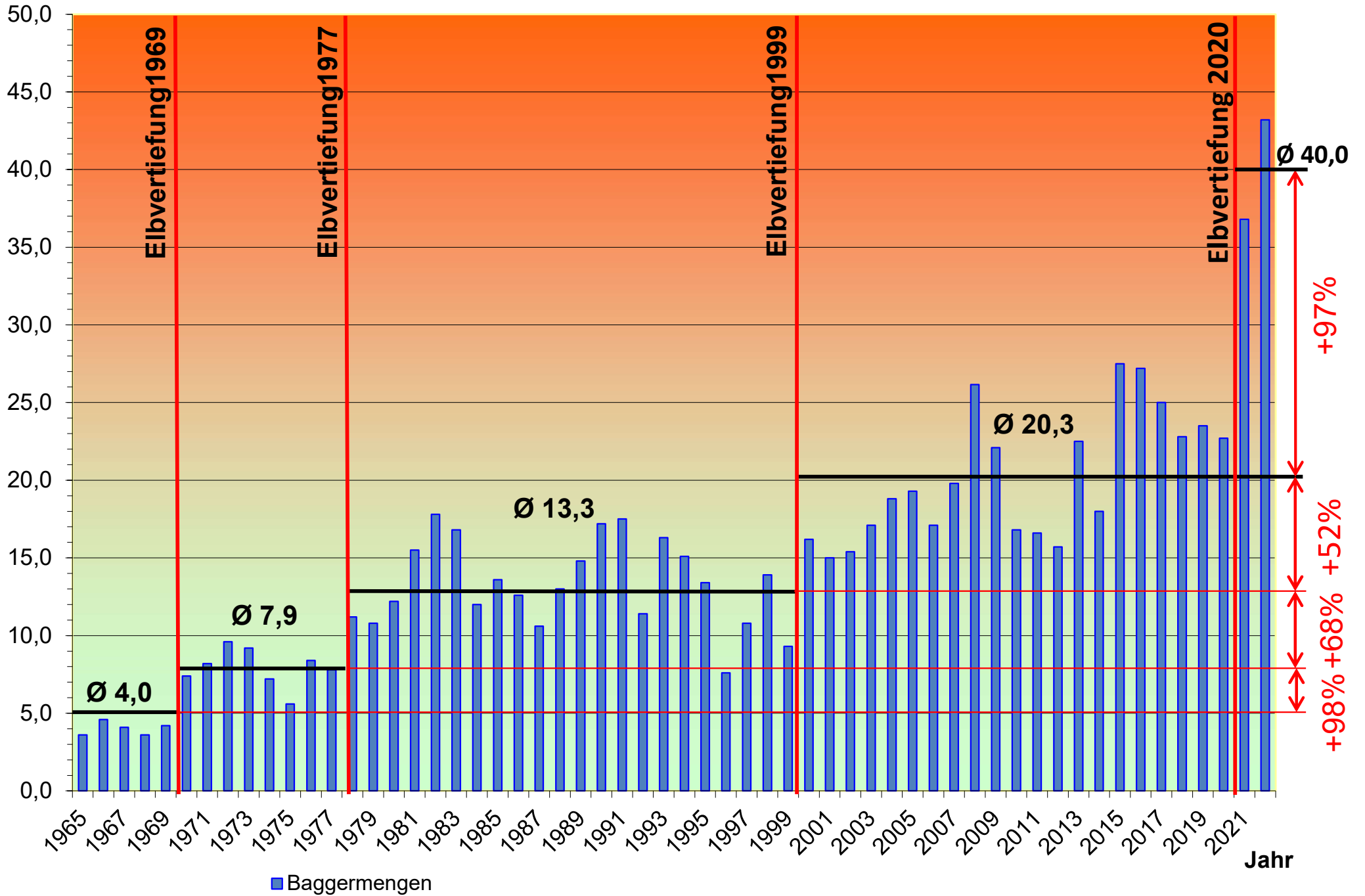
Baggermengen Elbe und Hafen Hamburg ab 1965

Mio. m³



Baggermengen Elbe und Hafen Hamburg ab 1965

Mio. m³



Ziel des Fahrriennaubaus

„Ziel des Fahrriennaubaus war ... die Verringerung des Aufwandes für die Unterhaltung der tiefen Fahrrinne durch strombauliche Maßnahmen.“

(Zitat-Quelle: Bericht zur Beweissicherung 2003, Seite 99)

Ziel verfehlt!

Tidehub Pegel Hamburg St. Pauli



— Tidehub Pegel Hamburg St. Pauli

Regionales Bündnis gegen

Alle-

vertiefung

4. Alle wichtigen Parameter sind falsch

Unvermögen oder Vorsatz der Planer und Gutachter?

Das behaupten die Planer

1. Die Elbvertiefung ist machbar
2. Kosten lt. NKU 180 Mio. Euro
3. 150.000 Arbeitsplätze hängen am Hafen
4. Verdreifachung des Umschlags bis 2025
5. Hamburg überholt Rotterdam (PLANCO)
6. Nur ein paar Kuppen wegbaggern
7. Nur ca. 1 Meter Vertiefung
8. Tidehub steigt nach 1999 um 5-6 cm
9. Die Baggermengen normalisieren sich
10. Jogger belasten Deich stärker als Schiffe
11. Artenvielfalt nicht gefährdet
12. ...
13. Welche Gründe gibt es wirklich?

Das sind die Fakten

1. Die geplante Tiefe wurde nie erreicht
2. Tatsächlich > 800 Mio. Euro (Faktor 5)
3. Direkt abhängig sind nur ein paar Tausend
4. Stagnation auf dem Niveau von 2006
5. Rotterdam schlägt das Doppelte von HH um
6. Mit Abstand größter Eingriff 38,5 Mio. m³
7. Es wurde um 1,5 bis 2,42 m vertieft
8. Tidehub ist um 27 cm gestiegen (Faktor 5)
9. Sprunghafte Zunahme mit jeder Vertiefung
10. Absurde offenkundige Fälschung der BAW
11. Krasser Einbruch der Fischfauna etc.
12. ...
13. ???

Fragen zur Plausibilität

Ist es plausibel, dass...

- ...volkswirtschaftlich bedeutsame Entscheidungen für eine große Wirtschaftsregion auf erkennbar und durchgängig grob falscher Basis getroffen werden?
- ...ein Hafen, der darauf pocht Weltniveau zu besitzen, sein Schicksal fortgesetzt in die Hände von Gutachtern legt, die sich ständig um ein Vielfaches “irren”?
- ...promovierte Ingenieure in ihren Gutachten grundlegende Formeln mit Schlüsselfunktion nicht fehlerfrei anwenden?

Wohl kaum, aber was ist denn dann plausibel?

- ...dass der Bereich Wasserstrassen komplett korrumpiert ist?

Vom Einzelphänomen zum Gesamtbild

- Seit 15 Jahren erleben wir eine Flut vermeintlicher “Fehler“
- Alle “Fehler” beeinflussen das Verfahren Elbvertiefung positiv
- Das Verfahren war also tendenziös und ergebnisorientiert

Wie kommt man aber nun zu einem schlüssigen Gesamtbild?

- Dafür betrachten wir im Folgenden:
 - (Fälschungs-)Methoden der Planer
 - Bemerkenswerte neue Rechtsprechung
 - Absicherung der Wasserstrassensektors gegen Störungen

(Fälschungs)-Methoden

- Ungeeignete Rechenmodelle (Morphologie)
- Ungeeignete Randbedingungen (Hydrodyn., Tide, Umschlag)
- Frei gegriffene unbelegte Behauptungen (Salinität)
- Falsche Eingangswerte (Sinkgeschwindigkeit)
- Plump gefälschte Gutachten (Deichsicherheit, Schwingungen)
- -
- Auslagerung des Themas Deichsicherheit in Nebengutachten
- Kläger mit guten Erfolgsaussichten werden (billig) abgefunden
 - Sportbootfahrer
 - Landwirtschaft

(“Recht”)-Sprechung

- BVerwG nimmt den Bedarf als gegeben, verzichtet auf Prüfung
- BVerwG kommt der Ermittlungspflicht nicht nach (Elbemodell)
- Alte Rechte werden ausgehebelt (“es gibt keinen Anspruch auf Lagebegünstigung”, z. B. für die Fischer oder Kommunen)
- Umweltrecht wird ignoriert (HWS-RL, WRRL, Artenschutz)
- - ohne Bedarfsnachweis kein Eingriffsrecht
- - in Zweifelsfällen unabhängige Gutachter einschalten
- -

Absicherung gegen störende Einflüsse

- Es wird alles verhindert, was den Strom deutscher Steuergelder in die Kassen insbesondere von Firma XXX verringern könnte
 - Sedimentkonditionierung (weltweit, aber nicht in Hamburg)
 - Fertigstellung des Behördenbaggers “Osteriff”
 - Konzept Greskowiak mit Baggern + Transportschiffen
 - Baggerangebote aus China
- Der Bundesrechnungshof “prüft” die Planung scheinheilig vorab und übernimmt dabei sämtliche falschen Annahmen und Ausführungen der Planer incl. NKU 1:1
- Ausufernde Unterhaltungskosten werden aus der öffentlichen Diskussion herausgehalten und stoisch getragen

Im Buch zur Elbvertiefung wird das näher erläutert

Was bringt die geplante
Vertiefung der Elbe ...

- ... dem Fluss?
- ... der Umwelt?
- ... der Sicherheit?
- ... der Wirtschaft?
- ... den Anwohnern?



ISBN: 978-3-7357-2084-9
9 783735 720849

Eine verständliche Dokumentation mit Antworten von Fachleuten und betroffenen Bürgern auf drängende Fragen zur geplanten Elbvertiefung. Sie gibt Antworten zur notwendigen Korrektur der offiziell betriebenen Desinformation mit Bagatellisierung von Naturgewalten, Missachtung von Systemzusammenhängen und Risiken, polemisch kombiniert mit drastischer Übertreibung von wirtschaftlichem Nutzen und angeblicher Notwendigkeit. Hier werden komplexe Zusammenhänge klar und ein wohlbegründetes persönliches Urteil möglich.

Sturmflut am Glameyer Stack, 09.11.2007

zur geplanten
Elbvertiefung

WAHR-SCHAU

BoD

Kerstin Hintz / Ernst-Otto Schuldt
Hrsg.

WAHR-SCHAU zur geplanten Elbvertiefung



Dokumentation
von Wissenschaftlern und Zeitzeugen
— Ein Diskussionsbeitrag —

Wie kommt man aber nun zu einem schlüssigen Gesamtbild?

- In Deutschland bestimmt die Wirtschaft – nicht die Politik
- Der Bereich Wasserstraßen ist überschaubar, man kennt sich
- Der Bereich Wasserstraßen ist finanziell bestens ausgestattet
- Die Bauwirtschaft prognostiziert ihren Bedarf selbst
 - vgl. A 20 ZDF “Die Anstalt vom 25.4.2023 (sehr erhellend!)
- Was wir “Schäden” nennen, wird als neuer Auftrag gesehen
- Es gibt Hinweise auf familiäre Verbindungen XXX und Behörde

Man muss wohl davon ausgehen, dass...

...der Bereich Wasserstrassen weitgehend korrumpiert ist.

Regionales Bündnis gegen

ell-

vertiefung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

begleitende Quellen:

„Die Anstalt“, ZDF, Sendung vom 25. April 2023

<https://www.zdf.de/comedy/die-anstalt/die-anstalt-vom-25-april-2023-100.html>

„Das Ende der Megamaschine“ von Fabian Scheidler

<https://www.megamaschine.org/>

Regionales Bündnis gegen

See-

vertiefung

5. Beispiel für Fälschung

Unterhaltungsbaggermengen

Zitat BAW-Gutachten aus der Planfeststellung 1997

„Die umfangreichen Berechnungen mit dem hochaufgelösten mathematischen Ästuarmodell haben für diese Bereiche geringfügige Zunahmen der Flut- und Ebbestromgeschwindigkeiten ergeben.

Auch die Transportkapazität (...Geschiebefracht) wird ausbaubedingt in diesen Bereichen geringfügig erhöht.

Es ist deshalb für diese bisherigen Unterhaltungsbereiche im Fahrwasser nach der morphologischen Anpassung (morphologischer Nachlauf) keine ausbaubedingte Erhöhung der Unterhaltungsbaggermengen zu befürchten.“*

* Quelle: Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt „Zusammenfassendes Gutachten Hydromechanik“, Kapitel 5.2.3 Seite 61

„Ziel des Fahrrinnenausbaus war ... die Verringerung des Aufwandes für die Unterhaltung der tiefen Fahrrinne durch strombauliche Maßnahmen.“

(Zitat-Quelle: Bericht zur Beweissicherung 2003, Seite 99)

Fließgeschwindigkeit und Schleppkraft

„Die umfangreichen Berechnungen mit dem hochaufgelösten mathematischen Ästuarmodell haben für diese Bereiche **geringfügige** Zunahmen der Flut- und Ebbestrom**geschwindigkeiten** ergeben.

Auch die Transportkapazität (...**Geschiebefracht**) wird ausbaubedingt in diesen Bereichen **geringfügig** erhöht. ...nämlich **quadratisch** zur **Geschwindigkeit**!

Es ist deshalb für diese bisherigen Unterhaltungsbereiche im Fahrwasser nach der morphologischen Anpassung (morphologischer Nachlauf) **keine** ausbaubedingte Erhöhung der **Unterhaltungsbaggermengen** zu befürchten.“

Die **Geschiebefracht** wird durch die **Schleppkraft L** verursacht:

$$L = m \cdot v^2 / 2$$

- L = Schleppkraft des Flusses (oder auch E_{kin} = kinetische Energie)
- m = Wassermenge
- v = Fließgeschwindigkeit des Flusses (Quelle: Wikipedia)