



Zank-Applel Elbvertiefung

Die beiden Stadtstaaten Hamburg und Bremen wollen ihre Seehäfen stärken und dafür die als Zufahrten fungierenden Flüsse Elbe und Weser ausbaggern und vertiefen. In Niedersachsen wurde 2012 mit dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven bereits ein Tiefwasserhafen gebaut, dort herrscht seit über einem Jahr Kurzarbeit. Alle drei deutschen Seehäfen konkurrieren um dieselben, immer größer werdenden Containerschiffe. Den Ausbauplänen liegt die Annahme zugrunde, dass zukünftig mit einem weiteren starken Wachstum des Containerverkehrs zu rechnen ist. Die geplanten Vertiefungen fordern einen hohen ökologischen Tribut, denn der Umweltzustand der Flüsse würde sich weiter verschlimmern. Das europäische Naturschutzrecht verbietet jedoch eine solche Verschlechterung und verpflichtet im Gegenteil dazu, den Zustand der Flüsse zu verbessern.

BUND, NABU und WWF lehnt die Hafenkonzurrenz und Flussvertiefungen auf Kosten von Natur und Steuerzahler ab und fordert stattdessen ein „nachhaltiges Seehafenkonzept“, etwa durch eine Kooperation der drei deutschen Seehafenstandorte im Containerverkehr. Die 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. Auf weitere Vertiefungen von Tideelbe und Außenweser muss verzichtet werden.

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](#) von 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. 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.

Hintergrundpapier



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 ausschließlich 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 um rund 45 Prozent zugenommen. Schon jetzt belaufen sich die jährlichen Kosten für Behandlung und Unterbringung des Baggerguts auf 65 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 38 Millionen Kubikmeter sollen bei der geplanten Vertiefung dreimal mehr Sedimente gebaggert werden als beim letzten Ausbau.

Rechtliche Situation:

Am 15. Juli 2014 beginnt vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig die 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 im Juni 2012 eingereichte Klage gegen die Elbvertiefung. Offen ist, ob das Bundesverwaltungsgericht nach dem Verhandlungstermin noch verschiedene wasserrechtliche Fragen dem Europäischen Gerichtshof vorlegen wird. Im parallel laufenden Weserverfahren ist dies mittlerweile geschehen.

Hintergrundpapier



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 Unterelbe) zu schützen und ihre Umweltbeschaffenheit zu verbessern. Bis 2015 soll 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 Elbevertiefung wird die oben beschriebenen negativen Auswirkungen der Elbevertiefungen 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“ 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

Hintergrundpapier



haben, an geeignete Flächen heranzukommen, sind die Möglichkeiten für den Ausgleich einer weiteren Elbevertiefung sehr begrenzt.

Wirtschaftliche Aspekte

Der Hamburger Hafen steht auch ohne Elbevertiefung im Vergleich zu anderen Häfen wie Antwerpen, die bereits vertieft haben, wirtschaftlich gut da. Das zeigen gerade die jüngsten Entwicklungen, nach denen Hamburg im Containerumschlag dazugewonnen hat, während die Wettbewerber (Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven) Einbußen hinnehmen mussten. 9,3 Millionen Standardcontainer (TEU) wurden 2013 in Hamburg umgeschlagen – ein Plus von 4,3 Prozent zum Vorjahr. Hamburg ist hinter Rotterdam zweitstärkster Containerhafen in Europa, und das ohne Vertiefung.

Etwa 5000 Containerschiffe laufen den Hamburger Hafen jährlich an. Nur 310 davon waren 2013 so groß, dass sie überhaupt Rücksicht auf die Tide nehmen und sich auf die natürlichen aber berechenbaren Gegebenheiten einstellen müssen. Nur ein Bruchteil dieser wirklich großen Containerschiffe kann Hamburg auch bei Flut nicht vollbeladen anlaufen oder verlassen und muss teilbeladen verkehren. Nur 5 von 841 auslaufenden Schiffen (>8000 TEU) nutzen 2013 den maximalen Tiefgang aus. Diese wenigen Passagen rechtfertigen die Naturzerstörung durch einen millionenschweren Eingriff, der noch dazu im Konflikt mit EU-Naturschutzrecht steht, nicht.

Die Tiefgangsstatistik der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zeigt weiterhin deutlich, dass mögliche Maximaltiefgänge selbst von außergewöhnlich großen Containerschiffen der Super Post Panamax-Klasse (bis 16 000 TEU) kaum genutzt werden. Im Schnitt 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.

Auch die geplante Vertiefung der Fahrrinne für 14,5 Meter tiefgehende Schiffe reicht nicht aus, um den weltgrößten Containerschiffen vollbeladen Zugang zum Hamburger Hafen zu bieten, sie haben mittlerweile bereits 16 Meter Tiefgang. Das Ziel des millionenschweren Eingriffs wird verfehlt. Es ist unmöglich, dass die Fahrrinntiefe mit der galoppierenden Schiffsgrößenentwicklung Schritt hält. Andererseits wird der Hamburger Hafen bereits jetzt regelmäßig von Containerschiffen (> 10.000 TEU) angelaufen, die größer sind als die Schiffe, für die die Elbe im aktuellen Planverfahren vertieft werden soll.

Unabhängig vom Tiefgang müssen die Frachter der größten Schiffsklasse, die bis zu 390 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. Welchen Zeitvorteil bringt die Vertiefung?

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. Auf beiden

Hintergrundpapier



Lebendige Tideelbe

Routen ist der Containerumschlag 2013 angestiegen: Im Jahr 2013 wurden via Hamburg 2,3 Millionen TEU (+10,1 Prozent) zwischen Hamburg und Häfen an der Ostsee transportiert.

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.