

Absender

An die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord
Hindenburgufer 247

24106 KIEL

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum

16. Februar 2010

Planfeststellung zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefegehende Containerschiffe – 2. Planänderung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zu dem obigen Plan erhebe ich im eigenen Namen

Einwendungen und Anregungen

und beantrage, mir rechtzeitig vor der Anhörung die Stellungnahme des Trägers des Vorhabens zu diesem Schreiben zu überlassen.

Die Planänderungen sind völlig unzureichend. Eine Verbesserung der Deichsicherheit ist lediglich hinsichtlich der Erosion durch die Strömungsverhältnisse im normalen Tidegeschehen im Altenbrucher Bogen erfolgt. Weit über 200 km Deichlinie werden dagegen unverändert durch das Vorhaben beeinträchtigt, ohne dass bisher die Standsicherheit für die tatsächlichen Belastungen nachgewiesen wurde. Die Gefährdung durch Schiffswellen im normalen Tidegeschehen sowie bei Sturmfluten ist auch im Altenbrucher Bogen unverändert gegeben.

Weitere Planänderungen betreffend den Verbleib des Baggerguts führen zu neuen Beeinträchtigungen.

Die Planungsgrundlagen sind insgesamt noch weiter veraltet und was die Planrechtfertigung betrifft inzwischen völlig überholt. Ich mache aus diesen Gründen sowie aus formalrechtlichen Erwägungen meine Stellungnahmen und Anträge sowie die Einwendungen vom Mai 2007 und vom November 2008 vollinhaltlich zum Gegenstand dieser ergänzenden Einwendung. Die Zustimmung zum Ufersicherungskonzept im Altenbrucher Bogen – insbesondere zum „vorzeitigen Maßnahmenbeginn“ – stellt keine Zustimmung zum derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren dar und hat insoweit auch keine präjudizierende Wirkung.

/...2

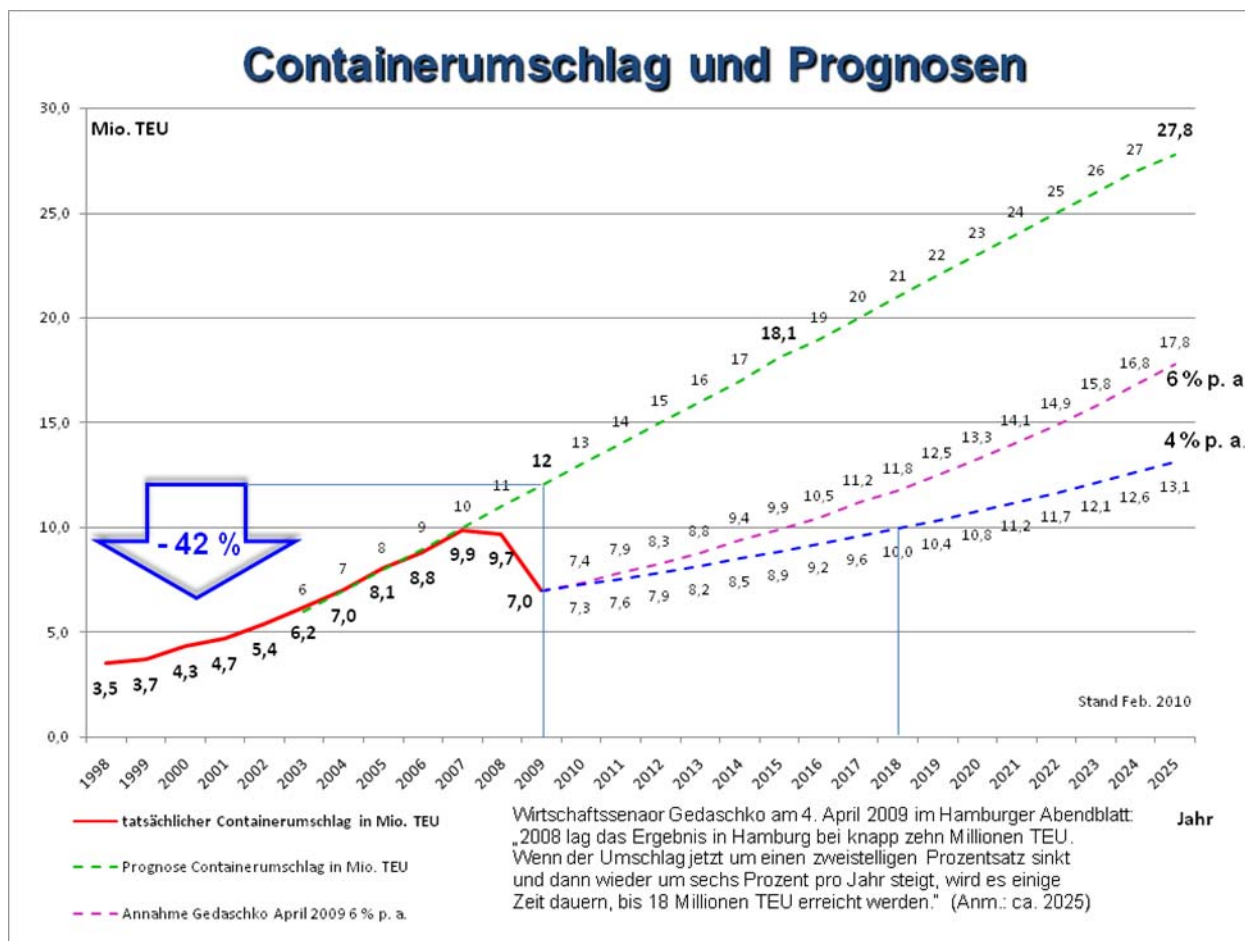
Planrechtfertigung

Die ohnehin schon mangelhafte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ist zwischenzeitlich weiter veraltet im Hinblick auf die

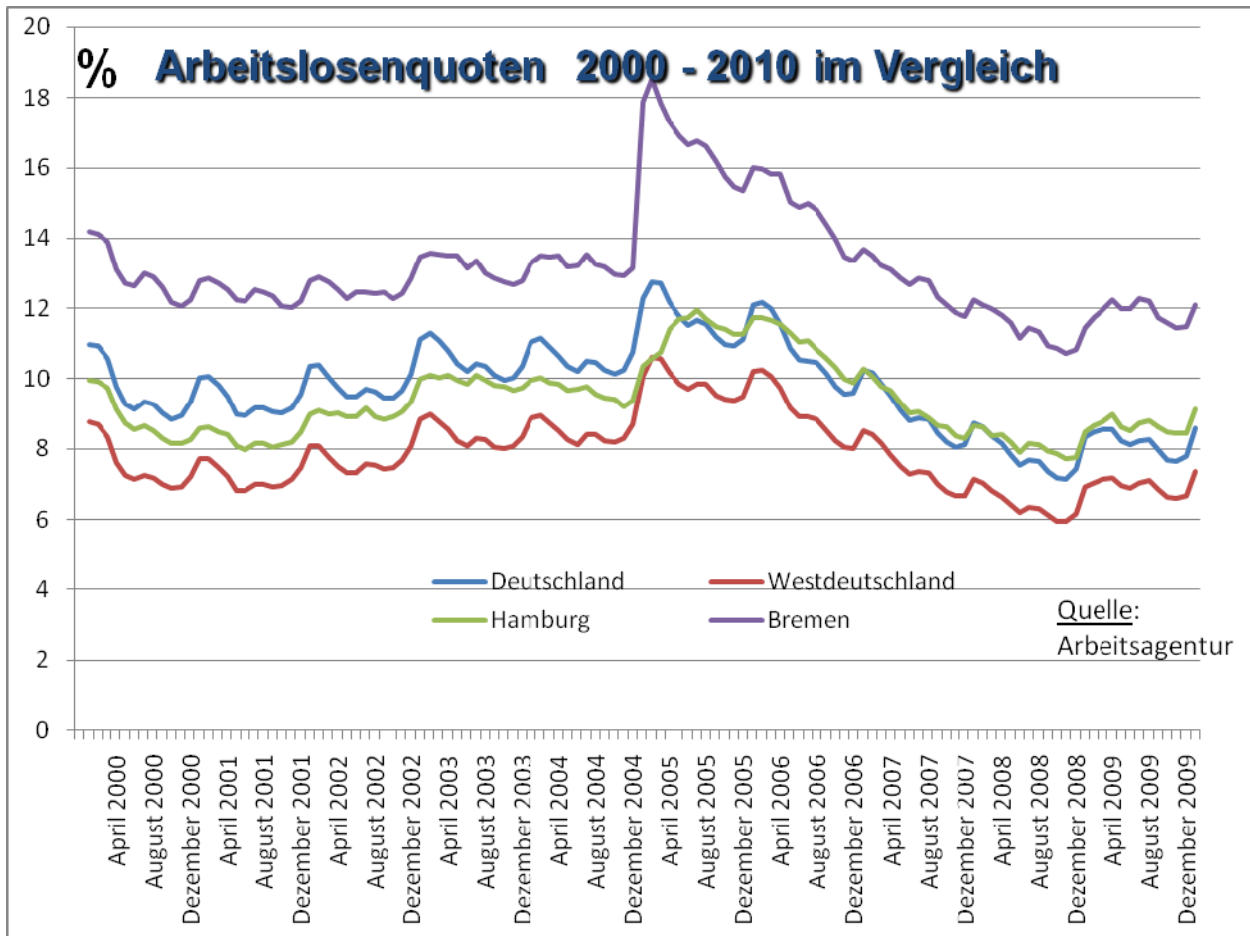
- allgemeine Kostenentwicklung
- Entwicklung der Umschlagszahlen
- Kostensteigerungen durch die erfolgten Planänderungen, insbesondere die Sicherungsbauwerke im Altenbrucher Bogen

Kosten und Baumassen sind der Planänderung nicht zu entnehmen. Wenn die Ufersicherung im Altenbrucher Bogen als „vorgezogene Teilbaumaßnahme“ zur Fahrrinnenanpassung deklariert wird, dann sind auch die Kosten in die NKU einzubeziehen. Eine gültige NKU liegt daher derzeit nicht vor.

Die bereits vorgebrachten Zweifel an der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme sind durch die zwischenzeitliche Entwicklung und weitere Erkenntnisse erhärtet worden. Der Containerumschlag in Hamburg liegt derzeit mit 7 Mio. TEU 42 % unter der Prognose, mit zunehmender Tendenz. Hafenneubauten und Erweiterungen diverser Konkurrenzhäfen in Izmir, Piräus, Koper, Tanger, Rotterdam Wilhelmshaven, Göteborg und Gdynia sowie die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung machen die prognostizierten Umschlagsmengen von 18 Mio. TEU 2015 sowie 27 Mio. TEU 2025 zur reinen Utopie. Die Überkapazität in Deutschland beträgt bereits ohne Wilhelmshaven mehr als 100 %. Vor diesem Hintergrund ist schon das Erreichen des Spitzenumschlags von 9,9 Mio. TEU 2007 unrealistisch und reine Kaffeesatzleserei.



Die Datengrundlage für die Ermittlung des Arbeitseffektes sowie der Umschlagsentwicklung ist unzureichend. Eine Umfrage bei der Wirtschaft, auf der die Gutachten basieren, hatte laut Angabe eines Vertreters der Firma Planco im Erörterungstermin in Stade nur einen Rücklauf von 25 % und ist als Datengrundlage sachlich und rechtlich nicht ausreichend.



Die Entwicklung am Arbeitsmarkt zeigt, dass weder der Boom noch der Umschlagsrückgang in Hamburg die für den Arbeitsmarkt behauptete Bedeutung hatten. Der Umschlagrückgang hat vor allem im Feederverkehr mit 42 % stattgefunden. Die wenigen Arbeitsplätze aber, die in diesem weitgehend automatisierten Segment noch verblieben sind, verlieren sich im statistischen Grundrauschen. Wir erkennen eine beabsichtigte Täuschung darin, dass die Umschlagszahlen ohne Unterscheidung nach Locoquote, Landverkehr und Transshipment in Relation zu Arbeitsplätzen gesetzt worden sind. Ein tragfähiger Zusammenhang zwischen Containerumschlag und Arbeitsmarkt ist so nicht zu ermitteln. Auch können aus den Umschlagszahlen von 2004 und 2005 nicht die von 2025 hergeleitet werden.

Wasserhaushalt und Klimawandel

Die Planung führt bekanntlich und unbestritten zu Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts, insbesondere nimmt die Verbrackung zu und bedroht auch das Grundwasser. Gleiches ist auch durch den Klimawandel zu befürchten. Es ist ein grundlegender Mangel der Planung, die Wechselwirkung zwischen Elbvertiefung und Klimawandel weder in den Planunterlagen noch im Projekt Klimzug-Nord zu berücksichtigen. Allein die Existenz des Projekts Klimzug-Nord, erst Recht aber dessen Ergebnisse beweisen die Notwendigkeit Klimawandel und Elbvertiefung kumulativ zu untersuchen.

Die Grundwasserleiter und –verhältnisse in dem von Verbrackung bedrohten Gebiet insgesamt sind bisher nicht mit der erforderlichen Sorgfalt und dem Stand der Technik entsprechend untersucht worden. Zu nennen ist hier insbesondere das weltweit anerkannte und bewährte GeoSPIRS-Verfahren, das genauere Erkenntnisse über die Grundwasserverhältnisse zu einem Bruchteil der Kosten anderer Verfahren ermöglicht. Es wird daher beantragt, die Grundwasserverhältnisse im betroffenen Gebiet mit dem GeoSPIRS-Verfahren zu untersuchen und anhand der Erkenntnisse durch herkömmliche Verfahren erforderlichenfalls zu ergänzen.

Ufersicherungskonzept im Altenbrucher Bogen

Das lange geforderte umfassende Ufersicherungskonzept im Altenbrucher Bogen wird grundsätzlich befürwortet. Es stellt zwar einen weiteren massiven Eingriff in das Gewässer dar, ist aber verursacht durch die vorangegangenen Veränderungen am Strom – insbesondere der vorangegangenen Vertiefungen – zur Wiederherstellung und nachhaltigen Gewährleistung der Deichsicherheit unverzichtbar.

Die Größenordnung des Eingriffs ist nicht klar erkennbar, da keine Maße und Grundrisse erkennen lassen, wie breit die Bühnen insbesondere an der breitesten Stelle tatsächlich sind. Grundrisse eines Bauwerks mit Maßen sind unverzichtbare Planungsgrundlagen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum diese hier fehlen. Es wird beantragt den Betroffenen transparente und für jedermann nachvollziehbare Planungsgrundlagen vorzulegen.

Es wird vom TdV im Erläuterungsbericht ausdrücklich anerkannt, dass

1. der Bund mit der Neuregelung der Uferunterhaltung für die geplante Ufersicherung zuständig ist und
2. dass die Vorstranderosion zur Erhöhung der Belastungen des Deckwerks führt und daher Handlungsbedarf besteht

Diese Erosion als natürlichen Vorgang darzustellen entspricht nicht der dem TdV bekannten Sachlage. Der Hadelner Deich- und Uferbauverband hat in Messungen und Profilen nachgewiesen, dass insbesondere die letzte Elbvertiefung die Erosion erheblich beschleunigt hat. Die o.g. Darstellung im Erläuterungsbericht ist eine wissentliche Verfälschung und Verharmlosung.

Zutreffend wird festgestellt, dass eine rasche Umsetzung zur Sicherung des Uferschutzes im Interesse der Allgemeinheit liegt. Diesen Umständen und dem Ziel nach steht das Ufersicherungskonzept sachlich in keinerlei Zusammenhang mit der beantragten Fahrrinnenanpassung. Vielmehr handelt es sich um Baumaßnahmen, die ursächlich mit den vorangegangenen Elbvertiefungen im Zusammenhang stehen. Hier besteht bereits jetzt ein Handlungsbedarf zur Wiederherstellung und Erhaltung der Deichsicherheit unabhängig von weiteren Vertiefungen.

Es sind Schiffswellen bis zu 2,60 m Höhe gemessen worden. Die Belastung der Deiche und Ufer durch Schiffswellen dieser Größenordnung ist für die Planung nicht ermittelt worden und die Standsicherheit der Deiche diesbezüglich nicht nachgewiesen worden. Es wird beantragt, die Standsicherheit der Deiche für die bekannten auftretenden Lastfälle nachzuweisen, insbesondere in den Prallhängen mit steilen Unterwasserböschungen und fehlenden Schutzfaktoren Watt, Vorstrand und Vorland.

Die Deichverträge regeln lediglich die Kosten der Unterhaltung der Sicherungswerke, stellen aber keinen Schutz dar. Schiffe bis 330 m Länge können die Elbe bei jeder Witterung befahren. Nach der letzten Elbvertiefung wurde diese Grenze mit der Begründung verbesserter Fahrwasserverhältnisse von 300 auf 330 m heraufgesetzt. Schiffswellen auch in extremen Höhen sind vielfach aufgetreten und nachgewiesen worden. Der einzig wirksame Schutz der Sicherungswerke, Deiche und Vorländer besteht in Beschränkungen des Schiffsverkehrs.

Es wird beantragt, im Planbeschluss festzuschreiben, dass

1. die Grenze für außergewöhnlich große Fahrzeuge (AGF) nicht – auch nicht später außerhalb des Planverfahrens – noch weiter heraufgesetzt werden darf.
2. bei Wasserständen größer als MThw + 1,00 m der Schiffsverkehr beschränkt wird, d. h. Schiffen, die in besonderem Maße für hohe schiffserzeugte Wellen verantwortlich sind das Befahren der Elbe zu untersagen um Beschädigungen der Vorländer und Schutzwerke sowie der Grasböschung der Deiche zu vermeiden.

Die prognostizierten Strömungserhöhungen führen zu einer weiteren Zunahme der Kolkungen auch in den Nebenflüssen, wie z. B. der Oste und an deren Sperrwerken. Es wird beantragt, die Standsicherheit der Sperrwerke entsprechend den aktuellen seit dem Bau erheblich veränderten Bedingungen im Hinblick auch auf die Schiffswellen unter Einbeziehung der geplanten weiteren Vertiefung nachzuweisen.

Aufgrund der Angaben der "International Association of Dredging Companies" wird bezweifelt, dass die eingesetzte Messtechnik für die Ermittlung der Baggermengen zutreffende Ergebnisse liefert. Es wird beantragt, die Fächerecholotmessungen durch international bekannte und angewendete in situ Messungen zu überprüfen und die nautische Tiefe sowie die Baggermengen ggf. neu zu bestimmen. Dies wird im Hinblick auf die mögliche Einsparung von Kosten sowie das Gebot der Minimierung des erforderlichen Eingriffs begründet.

Daneben wird beantragt, das weltweit eingesetzte Verfahren der Sedimentkonditionierung auf der Elbe zu prüfen mit dem Ziel, die Baggermengen zu reduzieren. Dies wird im Hinblick auf die mögliche Einsparung von Kosten sowie mit dem Gebot der Prüfung von Alternativen begründet.

Fazit: Aus genannten Gründen ist das geplante Vorhaben nach wie vor nicht prüffähig und damit nicht genehmigungsfähig. Die dargelegten Mängel der Planung und der Planunterlagen sowie die von den Gutachtern kenntlich gemachten Prognoserisiken und Einschränkungen der Aussagekraft der Untersuchungsergebnisse können den Betroffenen gemäß dem Verursacherprinzip nur im Wege der Beweislastumkehr den im Grundgesetz verankerten Schutz vor Beeinträchtigung ihrer Rechte bieten.

Ich behalte mir vor, meine Einwendungen näher zu konkretisieren und zu erweitern.

Ich beziehe mich weiter auf die gesonderten Einwendungen der Rechtsanwälte Günther, Heidel, Dr. Wollenteit sowie die Einwendung des BUND Niedersachsen vom Frühjahr 2007 sowie die Stellungnahmen von Dr. Spingat vom April/Mai 2007 und November 2008 und des wwf Hamburg.

Mit freundlichem Gruß