



Bild 1

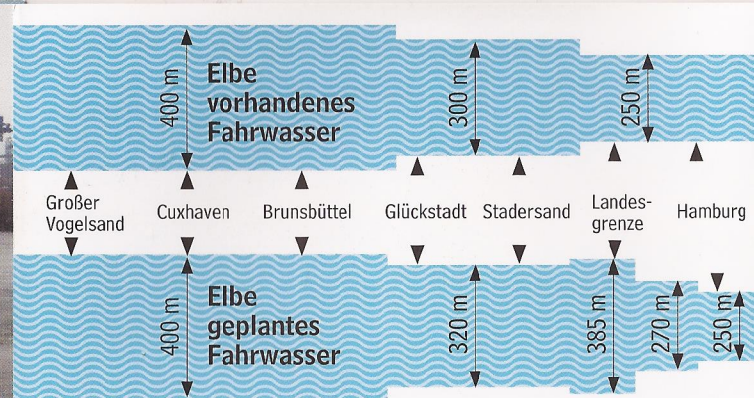
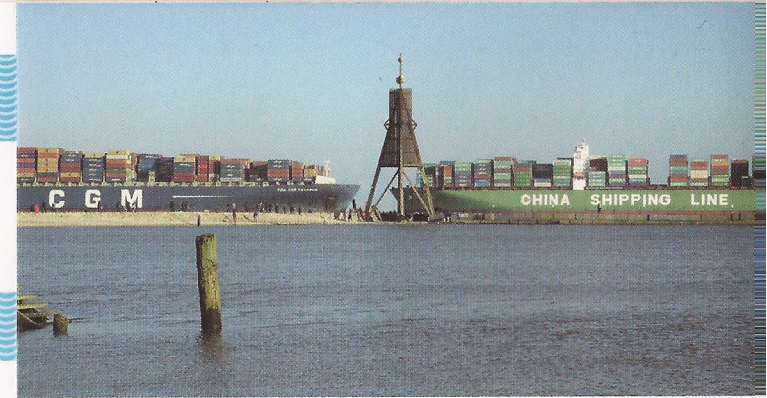


Bild 2



GRÖßERE SCHIFFE = NOCH GRÖßERE RISIKEN

Es ist beeindruckend, die großen Containerschiffe aus nächster Nähe zu beobachten. Doch nur Wenigen ist das damit verbundene Gefahrenpotenzial bekannt.



1. HAVARIERISIKO

max. Schiffsgröße 1970 = 213 m Länge, 30 m Breite, Stellplatzkapazität 1.500 TEU

max. Schiffsgröße 2015 = 400 m Länge, fast 60 m Breite, Stellplatzkapazität > 19.000 TEU

Die Fahrrinnenbreite der Elbe hat sich seit 1969 nicht verändert.

Nach internationalen Standards müsste die Fahrrinne für heutige Schiffsgrößen mindestens 450 m breit sein.

Tatsächlich ist sie aber maximal 400 m, von Glückstadt bis zum Alten Land nur 300 m und die letzten 35 km nur noch 250 m breit. Die bei der umstrittenen „Fahrrinnenanpassung“ geplante teilweise Verbreiterung um 20 m auf 270 bzw. 320 m löst dieses Problem nicht. Eine Verbreiterung auf 450 m ist räumlich nicht realisierbar. Zum Vergleich: Hamburg hat 136 km, Rotterdam nur 16 km Revierfahrt, aber 800 m Fahrrinnenbreite.

Durch die Schiffsgrößenentwicklung ist das Havarierisiko erheblich gestiegen. Größere Schiffe haben noch weniger Platz in der ohnehin schon viel zu engen Fahrrinne und dazu noch mehr Ladung, darunter auch viele Gefahrgüter – eine unbekannte Konzentration giftiger und explosiver Stoffe – unmittelbar vor Atomkraftwerken,

Bild 1) Einlaufmanöver des derzeit größten Schiffs der Welt „CSCL Globe“ (19.100 TEU) in Hamburg. Windangriffsfläche ca. 15.000 m², Verkehrsweite bei Starkwind 96 m, Seitendruck bei Windstärke 6 ca. 500 t.
Bild 2) Heutige und künftige Regelbreiten der Fahrrinne (schematisch): Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe nach Planfeststellungsunterlage B.2.

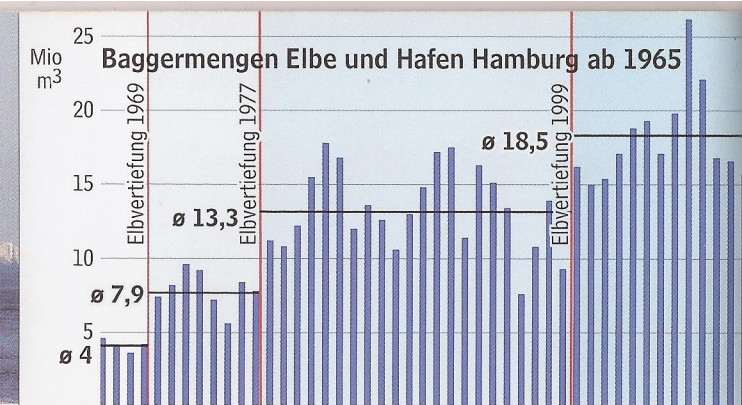
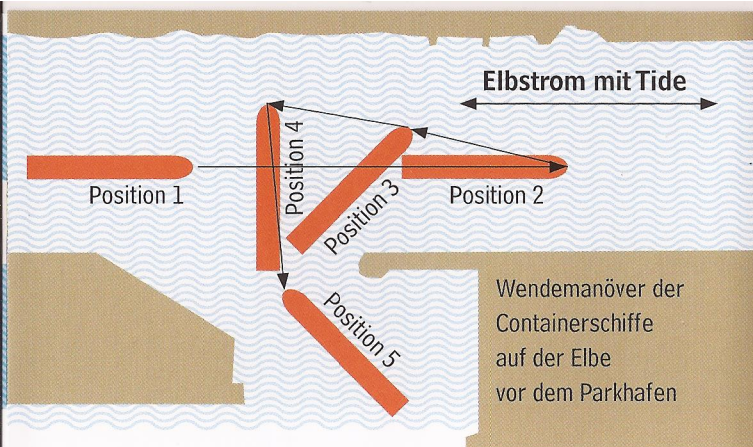
Chemiefabriken, Flugzeugwerk, Wohnhäusern usw..

Da nicht immer alle Ladung richtig deklariert wird, weiß niemand, was tatsächlich an Bord ist. Begegnungssituationen z. B. mit Gas-, Mineralöl- und Chemikalien-tankern im engen Fahrrinnenbereich können bei Ausfällen von Maschinen- oder Ruderanlagen zu verhängnisvollen Katastrophen mit unvorstellbaren Schäden für Mensch und Umwelt führen – insbesondere auch für den Hamburger Hafen. Die jetzt geplante 9. Elbvertiefung würde bis zu ca. 1.800 Container mehr pro Schiff mit entsprechendem Gefahrenpotenzial an Bord ermöglichen. Der Verkehr der Containergiganten auf der vielbefahrenen engen Elbe ist erheblich risikoreicher als anderswo. Die 400 m-Klasse ist kaum noch um die Biegungen der Elbe und in die Hafenbecken zu manövrieren, insbesondere bei Seitenwind.

Die Aussage im Planfeststellungsbeschluss „Fahrrinnenanpassung“, das Havarierisiko werde nicht erhöht, ist deshalb nicht haltbar.

Ein sicherer Schiffsverkehr kann nicht mehr gewährleistet sein, wenn die Schiffslänge die Breite der Fahrrinne überschreitet. Auch ein Wenden mit Schlepperhilfe in Notfällen ist ausgeschlossen.

Inzwischen mehren sich die Bedenken von Reedereimanagern, Lotsen und neuerdings von Terminalbetreibern, dass die Fahrwassertiefe offensichtlich das kleinere Problem ist. Die für die derzeitigen und zukünftigen Maximalgrößen unzureichende Breite der Fahrrinne und die zu kleinen Wendekreise im Hamburger Hafen (nur 480 statt 600 m Durchmesser) sind das Hauptproblem – **die Unterelbe ist für diese großen Containerschiffe nicht geeignet!**



EFFEKTIVE SCHIFFSBREITE

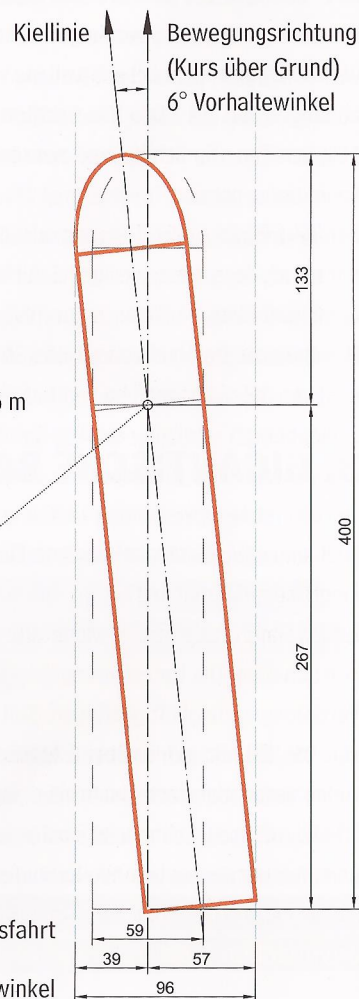
bei Seitenwind mit
6° Vorhaltewinkel

Beispiel CSCL Globe

Länge 400 m
Breite 59 m
effektive Breite im Fahrwasser 96 m

seitliche Windrichtung

Drehpunkt des Schiffes
(1/3 der Gesamtlänge vom Bug)



Breite bei Geradeausfahrt
effektive Breite bei 6° Vorhaltewinkel

Einige Beispiele für Havarien moderner Containerschiffe

sollten Mahnung zur überfälligen Kurskorrektur sein:

19.02.2008: „Maersk Santana“ (335 m Länge, 8.500 TEU) läuft auslaufend nach Maschinen- und Ruderausfall (Blackout) auf Lühesand auf und drehte sich bei ablaufendem Wasser um 180° bevor ein Schlepper eintraf.

12.07.2012: „MSC Tanzania“ (Länge 294 m, 4.545 TEU) treibt mit Maschinenschaden vor der Lühemündung quer in der Fahrrinne.

23.07.2012: „London Express“ (Länge 294 m, 4.612 TEU) Maschinenausfall auslaufend Höhe Airbus Finkenwerder. Das Schiff treibt mit der Ebbe eine halbe Stunde 7 km stromab, ohne dass Schlepperunterstützung erfolgt. Glücklicher Umstand: Ruhiges Wetter und nahezu völlig geradeaus verlaufendes Fahrwasser.

14.07. 2012: „MSC Flaminia“ (300 m Länge, 6.750 TEU) gerät nach einer Explosion auf dem Atlantik in Brand. Das Löschen der teilweise gefährlichen Ladung vom schwimmfähigen Schiff in einem leeren Hafen dauerte fünf Monate(!). **Ein solches Ereignis auf der Elbe mit Strandung, bei Ebbe und Flut sprengt den Rahmen der Vorstellungskraft.**

22. 09. 2013: „Dresden Express“ (294 m Länge, 4.639 TEU) kommt wegen Kursabweichung auf der Elbe vor der Ostemündung fest.

19. 03. 2015: „Choapa Trader“ (294 m Länge, 5.300 TEU) gerät beim Auslaufen aus dem Waltershofer Hafen am Nordufer der Elbe auf Grund und bekommt kurzfristig Schlagseite.

Grundsätzlich kann jederzeit überall alles passieren, was möglich ist.

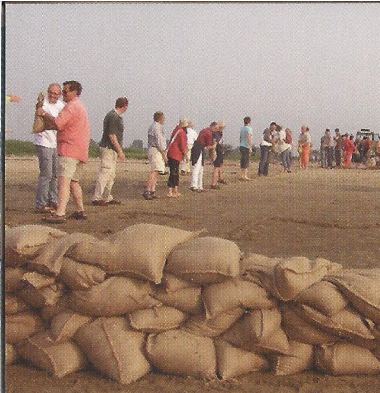
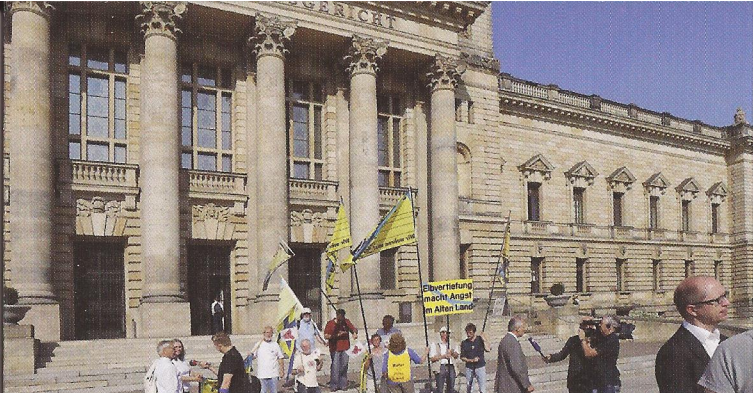
2. ELBVERTIEFUNG KEINE LÖSUNG

Die beobachteten maximalen Schiffstiefgänge sind seit der letzten Elbvertiefung gleich geblieben, weil sie von der Stapelhöhe der Container abhängen, die auf 7.000 TEU-Schiffen genauso hoch ist wie auf 19.000 TEU-Schiffen. Die Schiffe sind zwar breiter und länger geworden, aber kaum tiefer gehend. Nicht einmal 1% der Containerschiffe nutzen den derzeit möglichen Tiefgang aus. Die geplante Elbvertiefung zielt darauf ab, dass diese wenigen Schiffe noch etwas mehr laden können, verschärft aber die Sicherheitsprobleme. Große Schiffe können in Hamburg nur bei Hochwasser und Stromstillstand gedreht werden, egal wie tief sie gehen und wie tief die Elbe ist.

3. GIGANTISCHE BAGGERMENGEN

Für die letzte Elbvertiefung 1999 wurden 13,5 Mio. m³ gebaggert, jetzt sind über 40 Mio. m³ geplant. Damit ist es der mit Abstand größte Eingriff aller Zeiten in die Elbe. Doch die nachfolgenden Unterhaltungsbaggerungen stellen sogar diese riesige Baumaßnahme noch in den Schatten. Die Unterhaltungsbaggermengen sind bisher mit jeder Vertiefung sprunghaft gestiegen. Seit der letzten Elbvertiefung 1999 sind ca. 280 Mio. m³ für über 1 Milliarde Euro gebaggert worden, vieles davon mehrfach „im Kreise“, und jährlich kommen etwa 20 Mio. m³ dazu. Schon jetzt wird in jedem Jahr für 100 Mio. gebaggert, nur um die bestehende Fahrwassertiefe zu erhalten.

Das ist alljährlich fast das 8-fache Volumen der größten ägyptischen Pyramide.



4. SACHSTAND DES VERFAHRENS

Die Umweltverbände BUND und NABU haben mit Unterstützung des WWF und des Regionalen Bündnis gegen Elbvertiefung (ReBügEl) vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) gegen die geplante 9. Elbvertiefung geklagt. Das Gericht hat festgestellt, dass die Pläne in vielen Punkten nicht dem Europäischen Umweltrecht entsprechen und umfangreiche Auflagen gemacht, die kaum erfüllbar sind. Betroffen sind der Artenschutz, die Umweltverträglichkeitsuntersuchung, die Umweltverträglichkeitsprüfung, die FFH-Richtlinie und die Wasserrahmen-Richtlinie der EU. Das Verfahren in Leipzig wurde am 02.10.2014 ausgesetzt, solange die Auslegung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) durch den Europäischen Gerichtshof noch nicht geklärt ist. Mit einem Urteil des EuGH wird 2015 gerechnet. Erwartet wird eine enge Auslegung des Verschlechterungsverbots sowie des Verbesserungsgebots für die betroffenen Gewässer.

Die gemeinsame Arbeit aller Gegner der Elbvertiefung und breite Unterstützung aus der Region haben Früchte getragen. Dafür danken wir!

Das Verfahren und unsere Bemühungen sind noch nicht beendet. Die veranschlagten Verfahrenskosten sind bereits erheblich überschritten und steigen weiter. Im Gegensatz zu den Vorhabensträgern müssen die klagenden Umweltverbände die Verfahrenskosten selbst aufbringen. **Um das Verfahren erfolgreich zu Ende führen zu können, wird um Spenden dafür gebeten.**

Spendenkonto

zur Weiterleitung an die klagenden Umweltverbände
Kontoinhaber: G.N.U. Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz e.V.
Konto: 381 798 | BLZ: 241 500 01 (Stadtsparkasse Cuxhaven)
IBAN: DE57 2415 0001 0000 3817 98 | BIC: BRLADE21CUX
Verwendungszweck: Verfahren Elbvertiefung

Quellen und weitere Informationen

<http://www.pro-unterelbe.de/>
<http://www.hamburg-fuer-die-elbe.de/>
<https://www.facebook.com/Elbvertiefung.Hamburg>

„WAHR-SCHAU zur geplanten Elbvertiefung“

Dokumentation von Wissenschaftlern und Zeitzeugen
Kerstin Hintz und Ernst-Otto Schuldt (Herausgeber)

ISBN: 978-3-7357-2084-9

erschienen bei BoD, Norderstedt 2014

Preis: 15,70

Auch als E-Book erhältlich.

Bürgerinitiative „Regionales Bündnis gegen Elbvertiefung“

V.i.S.d.P.: Walter Rademacher, Tel.: 04752 / 841074

Kontakt: ing@walter-rademacher.de