

Verhängnisvolle Baggerungen in erträglichem Rahmen halten

Zu Feststellung, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung die angepeilten Solltiefen für Schiffe in der Elbfahrrinne nicht halten kann:

In drei Punkten widersprechen wir den Aussagen von Prof. Witte und der Vertiefungsplaner zur Schlickbildung deutlich:

1. Seit Beginn der Vertiefungsplanung heißt es immer wieder, die Elbe würde mit der 9. Vertiefung großen Containerschiffen das Anlaufen des Hamburger Hafens mit 14,50 m Tiefgang erlauben. Diese Aussage ist falsch : Nach der 9. Elbvertiefung sollten Containerriesen mit 400 m Länge den Hamburger Hafen noch mit einem maximalen Tiefgang von 15,50 m tideabhängig ansteuern. Für auslaufende Schiffe dieser Größenordnung sollte ein maximaler Tiefgang von 14,50 m gelten. Nunmehr hat die Untiefenbildung im vertieften Fahrwasser allerdings das WSA Elbe-Nordsee gezwungen, diesen maximalen Einlauftiefgang um etwa einen Meter zurückzunehmen. Er entspricht damit nahezu dem bereits seit 2010 geltendem Tiefgang größter Schiffe mit 14,10 m Tiefgang, das wiederum entspricht einem minimalen Tiefgangszuwachs von 40 cm.

2. Wenn der Wettergott mit „zwei dicht aufeinander folgenden Sturmfluten“ der Schuldige am Sediment- bzw. Schlickeintrag sein soll, hat Generaldirektor Professor Witte offenbar versäumt, sich mit der Sturmflutchronik in der Elbmündung auseinanderzusetzen. Er hätte dann feststellen können, dass das Jahr 2022 eher als harmlos einzustufen war und im übrigen hätte er beachten sollen, dass der ablaufende Ebbe-Einfluss seewärtig von Brunsbüttel dominiert wird und insofern seine Sturmflut-Begründung vollkommen ins Leere geht.

3. Eine weitere fadenscheinige Erklärung der Elbvertiefer ist die Feststellung, es ginge bei der Elbvertiefung weniger um die Vertiefung der Fahrrinne als vielmehr mit Hilfe der UWAs um eine „umweltfreundliche Anstoßwirkung zur Neubildung von Wattflächen.“ Diese unsinnige Beruhigungsspiel verdeckt den Erklärungsnotstand der Vertiefungsplaner für ein gescheitertes Wasserbauprojekt 1. Ordnung. Die Elbvertiefung mit ihren strombaulichen Maßnahmen „als dem Umweltschutz dienend“ zu bezeichnen, ist hanebüchen.

4. Wenn Professor Witte sich die Aussagen erfahrener Wasserbauer der Bundesrepublik zu eigen gemacht hätte, wäre ihm bzw. der Tideelbe das jetzige Dilemma mit der Tiefgangsreduzierung und der gescheiterten „Fahrrinnenanpassung“ erspart geblieben. Es hätte höchstwahrscheinlich keine 9. Elbvertiefung gegeben.

Bereits 1935 sagte Prof. A. Agatz: „Es ist bedenklich, die Flüsse ständig den größer werdenden Schiffen anzupassen.“ 1959 äußerte sich der bekannte Hafengebauer Prof. W. Hensen: „Das Streben nach einem absoluten ‚Beharrungszustand‘ eines einmal hergestellten Fahrwassers ist praktisch unerfüllbar.“ Dieser Erkenntnis haben sich zwei weitere Wasserbauexperten der Neuzeit angeschlossen: Professor U. Zanke (TU Darmstadt) und Dr. L. C. van Rijn (Leovanrijn Sediment Consultancy): Sie waren übereinstimmend der Meinung, dass die UWAs in der Elbmündung nur eine beschränkte Halbwertszeit von etwa drei Jahren haben. Professor Zanke hat darüber hinaus festgestellt: „Die Natur wird nach einem solchen störenden Eingriff in die tideabhängige Morphologie (gemeint waren die UWAs in der Elbmündung) den natürlichen Gleichgewichtszustand wieder herstellen.“

Es wäre jetzt höchste Zeit, zuzugeben, dass die Elbvertiefung eine Fehlentscheidung war. Die jetzt angeordnete verstärkte Baggertätigkeit wird das Drama Elbvertiefung noch mehr ausweiten mit verheerenden Folgen für die aquatische Artenvielfalt, ohne dass ein Ende abzusehen ist. Die Beantwortung der Frage nach dem wahren Grund der jetzigen Eintreibungen wird mit der Tatsache

beantwortet, dass alleine ein bundeseigener Saugbagger mit einem Raumgehalt von 2500 cbm bis 1979/1980 die seinerzeitige Solltiefe der gesamten Unterelbe gewährleisten konnte. Dies war natürlich nur möglich, weil zu dieser Zeit die Tiefe der Fahrrinnen-Sohle der Unterelbe durchschnittlich um 2,50 m geringer war, natürlich mit entsprechend geringeren Eintreibungen und einer wesentlich flacheren Fahrrinnenneigung.

Die Unterhaltungskosten überschreiten schon jetzt die 200-Millionen-Euro-Grenze; Nebenarme, Vorhäfen vor Schleusen und Sperrwerken werden verschlickt, desgleichen die Sportboothäfen links und rechts der Unterelbe. Vermutlich werden sich Schadensersatzklagen der betroffenen Betreiber für zusätzliche Baggerkosten anschließen. Am Ende wird man feststellen, dass selbst die bekanntgemachten Ausbaurkosten von 800 Millionen Euro nicht annähernd ausreichen.

Die Rückführung auf den morphologischen und topographischen Zustand der Unter- und Außenelbe nach der 8. Vertiefung ist die einzig wirksame Maßnahme, um die verhängnisvollen Baggerungen in einem halbwegs erträglichen Rahmen zu halten, selbstverständlich begleitet von Wassertiefenkontrollen mit erforderlichem Baggereinsatz.

Dass unter diesen Umständen der Generaldirektor der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung, Professor Witte, an seiner unheilvollen Vertiefungsplanung festhalten will, ist im Hinblick auf ihre Notwendigkeit, die Kosten und die drohenden Schäden für die Meeresfauna nicht nur unverständlich sondern auch unverantwortlich.

Klaus Schroh, Cuxhaven

(Nabu-Schifffahrtsexperte)