



**Sitzungsvorlage Nr.:** 140/2007

**Ausgefertigt am:** 02.05.2007

**Fachdienststelle:**

FB 4 - Umwelt, Grünflächen und  
Landwirtschaft

**Zu beteiligende Gremien:**

Umwelt- und  
Landwirtschaftsausschuss  
Ausschuss für Feuerwehr,  
Sicherheit und Ordnung  
Ausschuss für Tourismus  
Ausschuss für Wirtschaft und  
Häfen  
Ortsrat Altenbruch  
Verwaltungsausschuss  
Rat

**Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und  
Außenelbe  
hier: Resolution des Rates**

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Rat beschließt die nachfolgende Resolution gegen das Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe.
  2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, der Bundesregierung, z. H. Herrn Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee, dem Niedersächsischen Ministerpräsidenten, Herrn Christian Wulff, dem Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Herrn Ole von Beust und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord diese Resolution zuzuleiten.
-

## **Resolution des Rates der Stadt Cuxhaven gegen die Durchführung der Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe**

1. Die Stadt Cuxhaven fordert die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord in Kiel und die Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft und Arbeit – nachdrücklich auf, die vom Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg und von Hamburg Port Authority beantragte Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe nicht zu genehmigen.
2. Die Bundesregierung wird in diesem Zusammenhang dringend gebeten, von dem geplanten Vorhaben, soweit es die Bundeswasserstraße betrifft, Abstand zu nehmen, um Gesundheit und Leben der Menschen hinter den Elbdeichen, insbesondere im „Altenbrucher Bogen“, durch unkalkulierbare Vertiefungsmaßnahmen im Elbstrom nicht zu gefährden.
3. Die Niedersächsische Landesregierung wird inständig gebeten, das erforderliche Einvernehmen des Landes Niedersachsen nach § 14 Abs. 3 WaStrG zum Schutz seiner Bevölkerung in Cuxhaven zu verweigern.

### Begründung:

Der Rat befürchtet als Folge der Fahrinnenanpassung den Eintritt erheblicher Gefährdungen für die Deichsicherheit und damit für das Leben und die Gesundheit der Bewohner und Erholungssuchenden, für die Fischerei, die Hafententwicklung der Stadt und für die Ökologie der Elbe.

Die Befürchtungen der Stadt stellen sich wie folgt dar:

### **1. Die hochgradige Gefährdung des Landeshauptdeiches im „Altenbrucher Bogen“**

Die wichtigsten flussbaulichen Maßnahmen in der Unter- und Außenelbe als Schifffahrtsstraße stellen sich bis jetzt wie folgt dar:

<b>Jahr</b>	<b>Ausbautiefen</b>
1859	Erster Elbausbau auf 5,3 m unter MTnw
1887-1910	Ausbau in Teilbereichen auf bis zu 10 m unter MTnw
1936-1950	Ausbau durchgängig auf 10 m unter MTnw
1957-1962	Ausbau auf 11 m unter MTnw
1964-1969	Ausbau auf 12 m unter MTnw
1974-1978	Ausbau auf 13,50 m unter MTnw
1999-2000	Fahrinnenanpassung auf KN –14,40 m bis KN –15,30 m

Durch diese Ausbauten ist das früher vorhandene System aus zahlreichen Rinnen und Sanden einer zentralen Hauptrinne und an die Ränder gedrängten Flachwasserzonen und Watten gewichen. Fahrinnenvertiefungen und begleitende Stromregulierungen bündeln und verstärken dabei den Tidestrom. Ein Anteil der Tidewellen-Energie gelangt dadurch in das Ästuar mit negativen Wirkungen, so z.B.:

- Erhöhung des Tidehubes (Erhöhung des MThw, Absinken des MTnw)
- Zunahme der Strömungsgeschwindigkeit in der Hauptstromrinne

- Verschlickung der Häfen und Nebelben
- Erhöhung der Menge der flussaufwärts transportierten Feststoffe marinen Ursprungs und damit Zunahme der Baggermengen im oberen Ästuar.

Nach Einschätzung des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) und anderer Fachleute erhöhen die jetzt vorgesehenen Maßnahmen – Vertiefung der Fahrrinne (bis zu 2,4 m vor Cuxhaven) und die Unterwasserablagerung Medemrinne – die Strömung erheblich, was Gefährdungen der Deichsicherheit nach sich zieht. Schlimmer noch, Experten befürchten gerade im Altenbrucher Bogen Auswirkungen, die ufer- und deichbaulich nicht mehr kontrollier- und beherrschbar sind.

Bereits jetzt ist der Wattsockel vor Otterndorf bedrohlich erodiert, und vor „Glameyer Stack“ gibt es ufernah Auskolkungen bis 30 m Tiefe! Ähnliches gilt auch für den Bereich des Bauhafens Baumrönne (Tonne 33) und der sich westlich anschließenden, äußerst scharliegenden Hauptdeichlinie.

Auch im Bereich der Vorlandflächen in Altenbruch, die sich zum Teil im Besitz der Stadt Cuxhaven befinden, kommt es zu zunehmendem Bodenabtrag hinter dem Deckwerk.

Auch die zuständigen Fachbehörden des Landes Niedersachsen sind der Auffassung, dass das Deichvorfeld (Watt und Vorland) zwischen Cuxhaven und Balje vor dem beantragten Verbau der Medemrinne und einem Abtrag des Sockels durch umfangreiche und wirkungsvolle Sicherungsmaßnahmen geschützt werden muss. Die geplante Aufschüttung (Vorspülung) im Bereich Otterndorf ist keinesfalls ausreichend.

Völlig unzureichend ist offenbar die Frage untersucht, was passiert, wenn ein aus dem Ruder laufendes Schiff (black out) mit dem scharliegenden Deich im Altenbrucher Bogen kollidiert. Hier interessiert nicht die „Furchentiefe von maximal 4,5 m im lockeren Sand“, sondern ob ein Großschiff mit seiner riesigen kinetischen Energie den Deich zu durchbrechen vermag.

## **2. Die Gefährdung von Gesundheit und Leben Erholungssuchender**

Schiffswellen und stärkere Strömung gefährden zunehmend Gesundheit und Leben von Menschen, die sich am Elbufer aufhalten und die dortigen Gefahren nicht einschätzen können (insbesondere Erholungssuchende).

Die Planfeststellungsunterlagen gehen fälschlicherweise davon aus, dass die prognostizierten Schiffswellen – im Unterschied zu Windwellen – kein größeres Gefahrenpotential aufweisen.

## **3. Der Verlust von Fischgründen für die hiesigen Fischer**

Zu den wichtigen Fanggründen der hiesigen Fischer gehört die Medemrinne. Die dort vorgesehene Unterwasser-Ablagerungsfläche (UWA) hat nach den Antragsunterlagen eine Fläche von 627,9 ha und soll 12,27 Mio. m<sup>3</sup> Baggergut aufnehmen. Dar-

aus ergibt sich eine dauerhafte Verschlechterung für die dortige Fischfauna und folglich auch der Fischerei.

Die Behandlung dieses Themas in den Planfeststellungsunterlagen erfolgt auch hier nicht in einer Gesamtschau, sondern in Einzelgutachten, die inhaltlich zueinander nicht stimmig sind. Zwar wird richtigerweise im Fischereiwirtschaftlichen Gutachten eine dauerhafte Verschlechterung des Fangplatzes Medemrinne konstatiert, jedoch spiegelt sich das bei der Beurteilung der Betroffenheit der Fischfauna (UVU, FFH-VU) nicht wieder. Das ist schon deshalb unverständlich, weil es sich um ein nach EU-Recht geschütztes Ästuargebiet handelt, in dem Arten nach Anhängen der FFH-Richtlinie vorkommen.

#### **4. Die erhebliche Beeinträchtigungen der Berufs- und Freizeitschifffahrt (insbesondere der Hafenzufahrt);**

Mit jeder Vertiefung nimmt die Strömungsgeschwindigkeit zu. Mittlerweile ist die Hafenein- und -ausfahrt in Cuxhaven nautisch so schwierig geworden, dass von den etwa 200 hier tätigen Lotsen nur noch 40 bereit sind, Schiffe ohne Schlepperhilfe in den Hafen zu navigieren. Für die jetzt geplante Fahrrinnenanpassung geht die Planung von einer weiteren Strömungszunahme zwischen 20 und 50 % aus. Damit wird die Erreichbarkeit der Cuxhavener Hafenbecken noch schwieriger. Letztlich zeichnet sich ab, dass nur noch enge Tidefenster genutzt werden können, was die Berufs- und Freizeitschifffahrt ganz erheblich einschränkt.

Auch im Fahrwasser selbst führt eine höhere Strömungsgeschwindigkeit im Bereich Cuxhaven dazu, dass schwächer motorisierte Schiffe immer schwerer gegen die Strömung ankommen. Für Fischkutter bedeutet dies sogar die Gefahr des Kenterns.

Beeinträchtigungen und Gefährdungen der Berufs- und Freizeitschifffahrt ergeben sich zudem aus den energiereicheren Schiffswellen.

Als weitere Beeinträchtigung der Berufs- und Freizeitschifffahrt ist die Zunahme der Verschlickung der Häfen zu nennen, die als Folge der Flussbettvertiefung und der Strömungszunahme eintritt.

#### **5. Die Gefährdung der Schleusenbauwerke bzw. Sieltore und dadurch Beeinträchtigungen der gesamten Oberflächenentwässerung im Stadtgebiet**

Schneller fahrende und immer größer werdende Schiffe verursachen höheren Sog und Schwell, d.h. energiereichere Schiffswellen. Diese werden zur Gefahr für Uferdeckwerke, Schleusen- und Sielbauwerke, Deichvorländer, und bei ungünstigen Wetterbedingungen auch für Deiche. Durch nicht tidebedingtes Schließen der Sieltore (Wellenschlag, Sogrückschlag) wird die gesamte natürliche Sielzugentwässerung empfindlich gestört. Die Folge sind neben den Materialschäden auch längere Pumpzeiten mit entsprechenden Kosten.

## **6. Die Beeinträchtigung ökologischer Funktionen von Unter- und Außenelbe und damit einhergehend Beeinträchtigungen des Tourismus im Nordseeheilbad Cuxhaven.**

Die geplante Vertiefung der Elbe und die damit verbundene Wasserverschmutzung stellt eine massive Verschlechterung im Sinne des Verschlechterungsverbot der FFH-Richtlinie dar.

Beeinträchtigungen ökologischer und wasserchemischer Parameter widersprechen zudem auch den allgemeinen Zielsetzungen der EG-Wasserrahmenrichtlinie. Nach europäischem Recht ist der Zustand des Oberflächengewässers chemisch und ökologisch zu verbessern.

Die Entledigung von immensem Baggergut in Nähe des Nordseeheilbades Cuxhaven im Zuge der jetzt geplanten weiteren Elbvertiefung kann nicht hingenommen werden. Allein seit der letzten Elbvertiefung (1997-2000) ist die Sedimentation zwischen Stade und Hamburg etwa auf das Vierfache angestiegen. Eine Entsorgung an Land ist allenfalls für stark mit Schadstoffen belasteten Hafenschlick realisierbar. Für die übrigen riesigen Sedimentmengen enthält die Planung keine ökologisch verträgliche Lösung.

Schon durch die bisherigen sechs Elbvertiefungen hat sich das Ästuar gegen normale Naturabläufe entwickelt:

- Im Mündungsbereich ist ein starker Sedimentverlust (statt Sedimenteintrag) zu verzeichnen (z.B. erkennbar an den extremen Wattabbrüchen vor Otterndorf),
- dagegen nimmt in Richtung Hamburg das Sediment stark zu (statt dass es flussabwärts befördert würde).

Also würde jeder weitere Schritt einer Fahrwasservertiefung die unnatürlich gewordene Sedimentdynamik in der Tideelbe noch verstärken.

Außerdem führt verstärktes Baggern und Ablagern des Baggergutes im Fluss (Unterwasserablagerung Medemrinne!) zu stärkerer Wassertrübung und Sauerstoffzehrung. Bereits nach der letzten Elbvertiefung sind die Tage mit kritischen Sauerstoffwerten, die zum Fischsterben führen, in der Unterelbe auf das Vierfache gestiegen!

Die Folgen einer erneuten Elbvertiefung würden daher zu einer starken Beeinträchtigung ökologischer Funktionen von Unter- und Außenelbe sowie Verschlechterung der Wasser- und Luftgüte führen. Letztendlich könnten solche Verschlechterungen sogar zum Entzug des Titels „Nordseeheilbad“ führen.

Insgesamt werden die zwangsläufigen Folgen der geplanten Fahrrinnenanpassung von den Vorhabenträgern in unerträglicher Weise „verniedlicht“ und nicht oder nicht hinreichend berücksichtigt. Insbesondere die hochgradige Gefährdung des Landeshauptdeiches im „Altenbrucher Bogen“ kann von der Stadt Cuxhaven keinesfalls hingenommen werden. Die Stadt wird sich daher aller gebotenen Rechtsbehelfe bedienen, um eine Realisierung des Vorhabens in der bisher geplanten Form zu verhindern. Leben, Gesundheit, körperliche Unversehrtheit und Eigentum der niedersächsischen Bevölkerung hinter den Deichen gehen als grundrechtlich geschützte Rechtsgüter nach den verfassungsrechtlichen Wertmaßstäben der Bundesrepublik Deutschland in jedem Falle den kommerziellen Interessen der Hamburger Hafenwirtschaft vor.