Dollarthafen : Milliardengrab für die Natur

Autor(en): **Feldt, Walter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft**

Band (Jahr): **9 (1987)**

Heft 34

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-653115

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

nikkritik führt. Die den Frauen unterstellten Defizite in der Technikkompetenz unterschlagen ihre Alltagserfahrung, die permanente Technikanwendung im Alltag und damit ihr Erfahrungswissen.«[5]

Diese Technik-Distanz kann so durchaus Ausdruck einer Technikkompetenz sein, die sich allerdings statt auf technisches Detailwissen auf die Anwendung, d.h. auf die Fragen nach Sinn und Möglichkeiten eines Einsatzes bezieht.

Die größere Technikdistanz von Frauen kommt allerdings aufgrund der noch größeren objektiven Distanz von Frauen zur Macht nur bedingt zum Tragen. Dafür bleibt ihnen aber wohl wieder die (Mehr)Arbeit, die auf die Haushalte zukommt.

IuK-Techniken werden also das Alltagsleben und die Hausarbeit verändern. Sie dringen ein in den Raum, die Zeit und den Prozeß des Zusammenlebens, ein Prozeß, der mit der Technisierung der Haushalte in diesem Jahrhundert begonnen hat und nun in besonderer Weise voranschreitet. Haushaltstechnik hat viele Arbeiten erleichtert, sie hat sich aber auch immer stärker zwischen den Menschen und seine Arbeit und zwischen Mensch und Mensch geschoben, so Arbeit und auch Zusammenleben verändert. Nachträglich müssen wir feststellen, daß sowohl einer Unsichtbarkeit und Minderbewertung Vorschub geleistet wurde als auch einer stärkeren Isolierung der Arbeitenden, d.h. hier insbesondere der Frauen.

Der Anteil der persönlichen Zuwendung und Kommunikation wird von der materiellen Arbeit zunehmend getrennt. Mit dem weiteren Eindringen der IuK-Techniken kann zusätzlich der Prozeß der »Verstofflichung« der persönlichen Zuwendung und der »Kommunikation«, z.B. durch Märchenkassetten oder mehr Fernsehen, voranschreiten. Da es sich dabei aber nur um eine Fiktion von Zuwendung oder Kommunikation handelt, bleibt die Notwendigkeit der wirklich persönlichen Zuwendung bestehen, kann dringlicher und schwieriger werden.

Aber nicht nur die immateriellen Aufgaben im Haushalt, auch andere Bereiche der Hausarbeit verändern sich. Veränderungen im Haushalt hängen dabei weniger von der direkten Nutzung der IuK-Techniken für die Hausarbeit ab als von der Beeinflussung der Hausarbeit durch die Verflechtung mit anderen Bereichen der Gesellschaft sowie durch die Nutzung für Bildung und Freizeit. Im Rahmen dieser Vernetzungen sind einerseits die sinnvollen Anwendungsmöglichkeiten zu finden, andererseits liegen hier aber auch entscheidende Gefahren für unerwünschte gesellschaftliche Entwicklungen. Gerade im Hinblick auf letztere liegen die Chancen einer positiven Entwicklung sowohl in einer reflektierten Nutzung als auch in anderen – gesellschaftspolitischen – Aktivitäten, die darauf hinwirken, daß die Nutzung von IuK-Techniken nicht zu einer Kette von sich selbst gebärenden Handlungszwängen wird, sondern eine Handlungsalternative bleibt, deren Wahl »freiwillig« ist. ♦

Anmerkungen

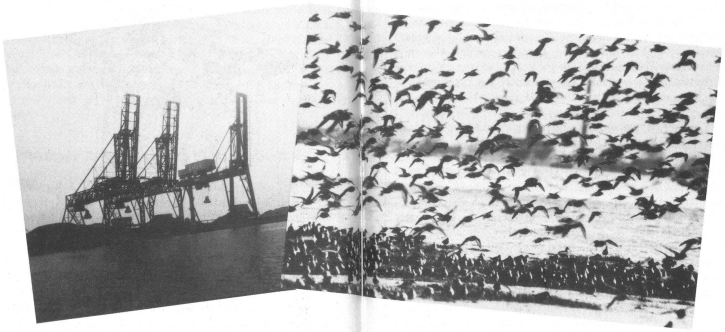
[1] B. Tschammer-Osten: Keine Angst vor den neuen Technologien. Möglichkeiten und Grenzen computergestützter Entscheidungsfindung, in: Rationelle Hauswirtschaft 21 (1984), Heft 3

[2] K. Haefner, J. Weizenbaum: »Es ist eine Explosion des Quatsches«, Spiegel-Streitgespräch, Spiegel 10/87, S. 92-112

[3] J. Kettschan, B. Methfessel: Computerrationalität gegen haushälterische Vernunft – Nutzen Haushalte(n) neue Technologien?, in: Hauswirtschaftliche Bildung 1/1986, S. 45-50

[4] B. Mettler-Meibom: Prolegomena einer Medienökologie. Ein Betrag über die fortschreitende Mediatisierung und Informatisierung infolge neuer Fernmeldestrukturen. Internationales Institut für Umwelt und Gesellschaft (IIUG), Wissenschaftszentrum Berlin 1985

[5] H. Schmidt-Waldherr: Der private Haushalt auf der Suche nach Sinngebung – Versuch einer Einordnung von Technisierung und Rationalisierung – Schlußfolgerungen aus der Sicht der Frauenforschung, in: Arbeitsgemeinschaft Hauswirtschaft e.V., Verbraucher-Institut (Hrsg.): Technisierung und Rationalisierung – überholte Zielsetzung für den privaten Haushalt? Bonn, Berlin 1987



Dollarthafen

Milliardengrab für die Natur

Die ökologische Situation der Nordsee wird immer bedrohlicher. Verklappungen, Schadstoffeinleitungen, Industrieansiedlungen aber auch die Schmutzfrachten der Flüsse haben ihren Zustand verschlechtert.
Mitte Mai fand in Bremen die zweite Aktionskonferenz Nordsee statt, auf der im Vorfeld der nächsten Umweltministerrunde der Nordseeanrainerstaaten im November 1987 in London eine Bestandsaufnahme der Schäden vorgenommen und über Aktionsvorschläge beraten wurde.
Eines der nach wie vor umstrittensten Projekte an der Nordseeküste ist der geplante Bau des sogenannten Dollarthafens in Emden. Walter Feldt, Mitarbeiter der Umweltstiftung des WWF Deutschland, beschreibt den Planungsstand und die zu erwartenden ökologischen Auswirkungen des Hafenprojektes für den Dollart.

von Walter Feldt

Mittlerweile zum fünfzehnten Mal jährt sich ein ehrgeiziger Plan, mit dem einer ganzen Region der Anschluß an die wirtschaftliche Entwicklung im Nachkriegsdeutschland ermöglicht werden sollte. Die Rede ist vom Dollarthafen, mit dem Wirtschaftseuphoriker und Politiker die Strukturschwäche und die traditionell überdurchschnittlich hohe Arbeitslosenquote in Ostfriesland beseitigen woll(t)en. Realisiert werden konnte von alledem bislang gar nichts. Geblieben ist heute ein Traum, dem nur noch einige wenige alte Verfechter des Dollarthafens – allen Fakten zum Trotz – nachhängen. Das Projekt »Dollarthafen« ist mittlerweile wieder das geworden, woraus es ursprünglich einmal entstanden ist: eine reine Wasserbaumaßnahme.

Das Fahrwasser der Außenems ist, wie bei anderen Seehäfen auch, im Laufe der vergangenen Jahrzehnte immer weiter vertieft worden, zuletzt Mitte der sechziger Jahre auf 35 Fuß. Als Folge nahmen die jährlichen Unterhaltsbaggerungen immer weiter zu, mittlerweile werden etwa 13 Mio. Kubikmeter Sand und Schlick pro Jahr in Fahrrinne und Emder Hafen bewegt. Die Bundesanstalt für Wasserbau hat schon Ende der sechziger Jahre mit Modellversuchen an Lösungen gearbeitet, den jährlichen Baggergutanfall zu senken. Favorisiert wurde ein Konzept, das eine südwärtige Verlegung der Ems auf einer Länge von ca. 15 Kilometern in den Dollart hinein vorsah. Das dabei anfallende Baggergut sollte ursprünglich großflächig auf dem Geiserücken, einer der wichtigsten Wattflächen im Dollart, aufgespült werden. Heute will man »lediglich« die östliche Hälfte des Geiserückens aufspülen, allerdings immer noch zwölf Meter hoch.

Das Niedersächsische Hafenamt in Emden als Planungsbehörde des Dollarthafens hat auf Grundlage dieses Konzepts »hochgerechnet«, daß etwa 58 % an Baggergut eingespart würden. Diese mit vielen Unsicherheiten behaftete Prognose muß aber eher mit »heruntergerechnet« charakterisiert werden, weil das Hafenamt dabei den für das Projekt positivsten Schätz-Varianten gefolgt ist. So ist es auch wenig verwunderlich, daß das neutrale niederländische »Waterloopkundig Laboratorium« aus Delft »lediglich« eine Baggergutersparnis von 44 % erwartet. Dieser »kleine Unterschied« ist nicht unerheblich, da die Kosten für die Fahrwasserunterhaltung weitgehend vom Bund zu tragen sind.

Der bisherige Ems-Lauf würde durch Aufspülung des Geiserückens zu einem »tideoffenen Seekanal«, der leicht zu einem neuen riesigen Hafenbecken ausgebaut werden kann, indem man an beiden Enden Schleusen vorsieht. Beiderseits dieses Dollarthafens, also auch auf dem aufgespülten Geiserücken, waren ursprünglich Flächen für *»großindustrielle Anlagen am seeschifftiefen Wasser«* geplant, wie es im 1982 beschlossenen Raumordnungsprogramm heißt. Der Geiserücken ist aber mittlerweile aus diesen Planungen gestrichen.

Fragwürdige Kosten-Nutzen-Analysen

Die erhoffte Industrialisierung sollte laut Kosten-Nutzen-Analyse der Hamburger PLANCO Consulting – im Jahre 1976 vorgelegt – 24 600 neue Arbeitsplätze schaffen. Die gleichen Gutachter, damals als »Gefälligkeitsgutachter« der Landesregierung kritisiert, redeten aber in einer Fortschreibung ihrer Prognose im Jahre 1985 schon eher kleinlaut von 3 000 Arbeitsplätzen, die durch den Dollarthafen innerhalb von 60 Jahren (!) geschaffen oder erhalten würden. Neu geschaffen werden in diesem Zeitraum nach Ansicht von PLANCO ganze 1 200 Arbeitsplätze, rein theoretisch zumindest.

Demgegenüber steht die Anfangsinvestition in Höhe von 1,3 Mrd DM. So viel soll der Dollarthafen nach Angabe der Planer (Preisstand vom 1.1.85) kosten; die darüberhinaus fälligen Subventionen im Falle von Industrieansiedlungen und viele andere »Nebenkosten« sind dabei noch nicht gerechnet.

Das von PLANCO im Jahre 1976 errechnete Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1:3 wurde in der Folgestudie von 1985 bereits auf 1:1,5 halbiert – diese Zahlen sollen ausdrücken, wieviel Ertrag (Nutzen) von jeder investierten Mark (Kosten) zu erwarten ist; PLANCO rechnete also 1985 nur noch mit 1,50 DM, die jede gezahlte Mark in sechzig Jahren bringen solle. Und selbst diese Prognose hatten die Hamburger vor zwei Jahren an Bedingungen geknüpft, die – ganz vorsichtig gesagt – als unsicher gelten dürften:

— Die Diskontierungsrate (langfristige Verzinsung) wurde auf drei Prozent geschätzt (realistisch dürften hier eher 8 % sein!).
— Die unsichere und optimistische Schätzung der Planer hinsichtlich der erwarteten Baggerguteinsparungen von 12,7 auf 5,3 Mio Kubikmeter jährlich wurde übernommen.
— Ostfriesische Firmen und/oder Arbeitnehmer, so die Annahme, würden den Dollarthafen maßgeblich bauen (bei der starken niederländischen Konkurrenz sehr unwahrscheinlich).
— Relative Vollbeschäftigung auf gesamtwirtschaftlicher Ebene (bundesweit) bei gleichzeitig anhaltender Arbeitslosigkeit in strukturschwachen Gebieten wie Ostfriesland (höchst unwahrscheinlich!).
— Umweltkosten wie etwa für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Bundesnaturschutzgesetz wurden nicht miteinbezogen.

Wenn nur ein Teil dieser Vorgaben tatsächlich schlechter ausfiele, würde die Kosten-Nutzen-Relation weit schlechter als 1:1 ausfallen, d.h., das Projekt wäre auch in 60 Jahren noch ein Verlust. Wenn dies einmal durch die Rechnungshöfe festgestellt wird, ist es längst zu spät, das Geld ist dann »in den Sand gesetzt«, die Schuldigen längst pensioniert.

Vor allem durch die Tendenz im Schiffbau zu immer größeren Schiffen wurde bei den Thyssen Nordseewerken in Emden schon frühzeitig der Ruf nach einer größeren Seeschleuse laut. Angeblich war die bereits 1913 gebaute »abgängig«, also bald nicht mehr funktionstüchtig. Eine neue Seeschleuse mit den Abmessungen 380 m Länge, 62 m Breite und 18,60 m Drempeltiefe (Tiefgang der Schleuse) wurde als ein weiteres wichtiges Argument für den Dollarthafen herangezogen.

Die Schiffgrößenentwicklung ist indessen umschlagsmäßig wie werftbezogen an Emden vorbeigegangen, die Nordseewerke haben sich längst auf kleineren Spezialschiffbau zurückgezogen. Einem Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau zufolge ist die alte Seeschleuse noch mindestens 25 Jahre voll funktionsfähig, eine entsprechende Instandsetzung ist inzwischen erfolgt.

Übrig bleibt, daß irgendwann eine neue Seeschleuse fällig wird, allerdings nicht in der bisher geplanten Größe: Bei der heutigen Fahrwassertiefe kann Emden nur von kleineren Schiffen bis maximal 85 000 Tonnen (geleichtert!) angelaufen werden – dafür reicht aber auch eine kleinere Schleuse als geplant.

Ökologische Konsequenzen

Durch die Baumaßnahmen würden etwa 900 ha Wattflächen unmittelbar zerstört, das entspricht rund 10 % der Dollartwatten. Darüberhinaus ist gutachterlich belegt, daß durch die südwärtige Verlegung der Ems etwa weitere 30 % der Biomasse des Dollart (gemessen durch das Benthos) nach und nach verschwinden würden. Als Konsequenz sind nachhaltige Einbrüche bei den heute noch bemerkenswerten Vogelpopulationen zu befürchten. Und ob die Seehunde nur während der Bauphase oder für immer verschwinden werden, oder wie sehr die bis zu 1,80 m hohen, einzigartigen Strandasternbestände dieser Einwirkung zum Opfer fallen, kann nicht eindeutig vorhergesagt werden. Im Interesse der Natur ist hier jedoch Schlimmstes zu befürchten.

Auf Verlangen des Bundes, der sich finanziell am Dollarthafen erheblich beteiligen soll, wurden auch die ökologischen Auswirkungen des Projektes untersucht. Statt jedoch eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß der Bonner »Richtlinie für Maßnahmen des Bundes« oder gar nach der damals schon bekannten (jedoch bis heute noch nicht in Kraft getretenen) EG-Richtlinie 85/337 durchzuführen, entschied sich das Land Niedersachsen als Auftraggeber für eine einfachere »Zusammenfassende Umweltuntersuchung«. Nicht ohne Grund, denn hier werden Alternativ-Überlegungen oder die Erarbeitung neuer Grundlagen, etwa eigene Erhebungen, von vornherein ausgeklammert. Der Untersuchungsrahmen wurde sehr restriktiv abgesteckt, die vier Monate Untersuchungszeit viel zu knapp bemessen.

Was dann herauskam, war kaum mehr als eine Literaturarbeit, mit einer UVP schwerlich vergleichbar: Erwartungsgemäß wurden zwar die von Umweltschützern angeführten ökologischen Bedenken von den Gutachtern der ARSU (Oldenburg) und PROGNOS (Basel) im Jahre 1985 weitgehend bestätigt, gleichzeitig jedoch einem (von Auftraggeberseite betonten) Negativ-Scenario gegenübergestellt: Bei Fortführung der heutigen stark umweltbelastenden Art und Weise der Baggergutbeseitigung (Aufspülung in Wattenmeer und in Feuchtgrünland im Binnenland) wird der dadurch entstehende ökologische Schaden langfristig bis ins Jahr 2030 als ähnlich negativ gewertet.

Experten des Umweltbundesamtes (UBA) urteilen hierzu vorsichtig, jedoch treffend in ihrer Stellungnahme vom 7. Januar 1986:

»Das Gutachten und seine zentrale Aussage »hängt« ganz entschieden daran, daß

1. *die im Rahmen dieser Studie nicht überprüften Voraussagen über den wesentlichen Rückgang der Fahrrinnenbaggerei durch die Verlegung der Emsführung auch wirklich eintreffen, und daß*
2. *in Zukunft genauso wie in der Vergangenheit und heute Spül- und Ablagerungsflächen für die Baggermassen in dem bisherigen Umfang erforderlich sein werden, daß also Alternativen nicht zur Verfügung stehen.*

Wie in Abschnitt 4 dargestellt, vermag das Umweltbundesamt hier nicht den Annahmen der Gutachter folgen.« Weiter folgert das UBA: *»Insofern sind die Gutachter hier im Betrachtungshorizont etwas oberflächlich geblieben …«*

Auch in vielen anderen Punkten fiel die Kritik am ARSU/PROGNOS-Gutachten herbe aus, und das nicht nur seitens des Umweltbundesamtes. Eine unabhängige Expertenkommission aus den Niederlanden, eigens von der dortigen Regierung eingesetzt, läßt kaum ein gutes Haar an dem »Alibi-Gutachten« der niedersächsischen Landesregierung – von Umweltverbänden ganz zu schweigen …

Wer soll das bezahlen ...?

Aller langjährigen Kritik zum Trotz, die Verantwortlichen in Hannover und Emden halten an ihrem »Jahrhundert-Projekt« fest. Vielleicht aus Angst vor Gesichtsverlust?

Eine der Haupthürden, die lang ersehnte Ratifizierung des Kooperations-Vertrages Ems-Dollart, scheint bald erledigt zu sein: Durch einen unklaren Grenzverlauf zu den Niederlande kam es zu jahrelangen Verzögerungen, da der neue Hafenbau nur mit Zustimmung der Niederlande erfolgen kann. Auf diplomatischem Wege wurde der genannte Vertrag über die *»grenzüberschreitende wirtschaftliche und ökologische Zusammenarbeit«* vereinbart, er enthält überwiegend eine Fülle von wenig verbindlichen Absichtserklärungen (Umweltschutz), ist aber dennoch Voraussetzung zum Bau des Dollarthafens.

Nachdem das Vertragswerk 1984 paraphiert wurde, hat der Deutsche Bundestag im Herbst 1985 (z.B. in den Ausschüssen) das Vertragswerk ratifiziert. Das niederländische Parlament hat nach wesentlich ausführlicheren und niveaureicheren Beratungen zwar mit der zweiten Kammer zugestimmt, allerdings weniger aus inhaltlicher Überzeugung, sondern vielmehr zur Aufrechterhaltung der *»gutnachbarlichen Beziehungen«*.

Die eher »mäßige Mehrheit« läßt die in Kürze erwartete Ratifizierung in der ersten Kammer noch offen.

Die hiesigen Umweltschutzorganisationen rechnen kaum noch mit einer weiteren Verzögerung und setzen nun mehr auf:

— das wiederum verschobene nun aber voraussichtlich im Spätsommer beginnende Planfeststellungsverfahren und
— die unsichere Finanzierung des Projektes.

Was Bonn vom Dollarthafen hält, wurde vergangenen Oktober – überraschend deutlich – in einem 17seitigen »Sachstandsbericht« ausgewiesen, der unterzeichnet war vom Staatssekretär Voß. Die Emder Dollarthafenlobby stand Kopf und ließ die führenden Landespolitiker in Bonn vorstellig werden, was dann »beschwichtigende Reaktionen« und schwache Dementiversuche der Bonner Politiker zur Folge hatte.

Eines ist jedoch nicht rückgängig zu machen, und das sind die Fakten, von denen viele der wichtigsten in sonst seltener Offenheit im Anschreiben zum genannten Sachstandsbericht des Bundesfinanzminsteriums (BMF) nachzulesen sind:

— *»Nach dem Ergebnis der 1985 vorgenommenen Aktualisierung der Kosten-Nutzen-Untersuchung hat sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens gegenüber 1976 auf 1,5 halbiert. Der Beschäftigungsnutzen ist dabei erheblich zurückgegangen. Ebenso hat sich der Vorteil des Bundes aus ersparten Betriebs- und Unterhaltungsausgaben verringert.«*
— *»Die im Auftrag des Landes Niedersachsen 1985 durchgeführte Umweltuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, daß sich die ökologische Gesamtsituation durch das Dollathafenprojekt nicht wesentlich verschlechtert. Die Bundesregierung schätzt diese Festlegung als zu günstig ein.«*
— *»Die Ende 1985 vom World Wildlife Fund vorgestellte Alternativplanung »Tiefwasserhafen auf dem Rysumer Nacken« konnte im Rahmen der Mitte 1985 abgeschlossenen Aktualisierung der Kosten-Nutzen-Untersuchung und in der gleichzeitig durchgeführten Umweltuntersuchung nicht mehr berücksichtigt werden.«*

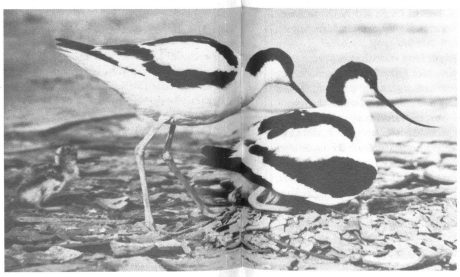
Diese und andere Feststellungen des BMF müssen den Dollarthafenbefürwortern als schallende Ohrfeigen erschienen sein. Aber die Tragweite besonders einer Feststellung in dem Bericht dürfte wohl noch härter sein:

Der Bund erinnerte daran, »daß ein zuletzt zugesagter Finanzierungsbeitrag 260 Mio DM beträgt; er kann bis auf höchstens 435 Mio DM aufgestockt werden, wesentlich weniger also als sich Niedersachsen (mit 47 % von 1,3 Mrd DM erhofft. Ein wesentlicher Teil der – noch nicht fest zugesagten – 435 Mio DM ist vorgesehen für die Ems-Vertiefung auf 45 Fuß. Diese Maßnahme wurde 1977 vom Bund an die Auslösekriterien geknüpft, *daß ein oder mehrere Investoren nur unter der Voraussetzung einer entsprechenden Fahrwasservertiefung bereit sind, innerhalb eines angemessenen Zeitraumes Investitionen im Umfang von mindestens einer Mrd DM, verbunden mit der Schaffung von mindestens 1 000 zusätzlichen Dauerarbeitsplätzen, durchzuführen«*. (Sachstandsbericht des BMF, Okt. 1986, S. 16).

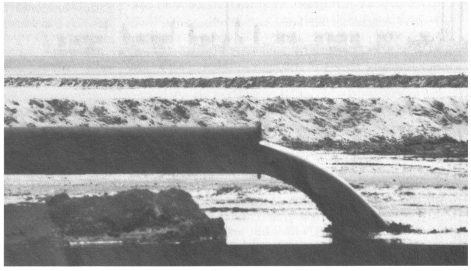
Die Erfüllung dieser Bedingung dürfte Illusion bleiben, da potentielle Ansielungsinteressenten weit und breit nicht in Sicht sind. Sollte Bonn in seiner Haltung also konsequent bleiben, dürfte damit der niedersächsische Traum von einer erheblichen Finanzbeteiligung des Bundes ausgeträumt sein. ♦

Der vorstehende Artikel erschien zuerst in »Waterkant« Nr. 2, März/April 1987, dem Mitteilungsblatt der Aktionskonferenz Nordsee e.V. Wir danken für die Genehmigung des Abdruckes

Auch die Fischerei wäre vom Dollarthafen negativ betroffen



Der Säbelschnäbler Charaktervogel im Dollart



Im Bereich des Rysumer Nackens aber auch andernorts wurden jahrzehntelang Wattflächen aufgespült und dadurch zerstört. Ein teurer Preis für die »kostengünstigste« Lösung der Fahrwasservertiefung

Fotos: Eilert Voß