

Keine Schlickverklappung

Mahnwachen für Elbe und Watt

CUXHAVEN. Der Ortsverband der Grünen in Cuxhaven und einige Initiativen aus dem Aktionsbündnis laden zu Mahnwachen ein. Die Mahnwachen fallen unter das Demonstrationsrecht und können somit nach den Corona-Regeln am **Freitag, 13. November** sowie am **Freitag, 11. Dezember**, stattfinden. Die Teilnehmer treffen sich um 15 Uhr für eine halbe Stunde. Treffpunkt ist der Radarturm nahe der Alten Liebe. Thematisiert wird die Gefährdung der Natur an der Elbmündung und im Wattenmeer. Es wird auch über den aktuellen Stand von Elbvertiefung und Schlickverklappungen informiert.

„Nach der gelungenen Demo vom 9. Oktober gab es viel Unterstützung für die Forderung nach einer Aufgabe der Hamburger Deponiepläne bei Scharhörn, auch von den Umweltministern aus Niedersachsen und Hamburg“, so der grüne Ortsvorstand. Ein Bekenntnis vom Hamburger Senat für Änderungen der Pläne sei nicht erfolgt, auch von angekündigten Gesprächen mit den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein über das zukünftige Sedimentmanagement sei nichts zu erfahren gewesen. Die Baggerungen zur Elbvertiefung würden ohne Abstriche fortgesetzt. Grüne und Umweltinitiativen befürchten, dass Hamburg die in seinem Hafen anfallenden Mengen an Schlick auf die vorhandenen Verklappungsstellen vor Cuxhaven und bei Helgoland verteilen wird. Deshalb hat man bei der Demo beschlossen, mit Mahnwachen an jedem zweiten Freitag im Monat auf die Dringlichkeit einer Lösung für dieses Problem hinzuweisen. Die Elbe vor Cuxhaven und das Wattenmeer dürften nicht zur Hamburger Schlickdeponie werden, meint der Verband. (red)



Demonstration gegen die von Hamburg geplante Schlick-Verklappung bei Scharhörn am 9. Oktober an der Alten Liebe. Im Hintergrund eines der Saugbaggerschiffe, die das Fahrwasser der Elbe unterhalten. Foto: Grzeskowiak

Umdenken beim Schlickbaggern

Hamburgs Hafen droht zu verschlicken / Geplante Lagerstätte bei Scharhörn verlagert das eigentliche Problem nur

Von Ulrich Rohde

KREIS CUXHAVEN. Mit Bekanntwerden der Hamburger Pläne, Hafenschlick demnächst direkt am Nationalpark vor der Insel Scharhörn zu verklappen, erhob sich eine Welle des Protests. Die Schlickproblematik ist an der Küste seit jeher äußerst sensibel. Der „Plan B“ von Hamburgs Wirtschaftsminister Westhagemann hat dem Ärger über die Verklappungen weitere Nahrung gegeben.

Nicht nur bei Gegnern der Elbvertiefung und Umweltaktivisten sorgte der Vorstoß der Hansestadt für Entrüstung. So hatte auch Cuxhavens Oberbürgermeister Uwe Santjer (SPD) das Vorhaben umgehend als „unverantwortbar“ kritisiert. Auch Niedersachsens Umweltminister Olaf Lies lehnt eine Schlick-Deponie vor Scharhörn ab (wir berichteten).

Gleichwohl steht Hamburg unter erheblichem Druck, die Baggermassen in seinen Hafenbecken loszuwerden. Prognosen besagen, dass infolge des Klimawandels immer weniger Wasser aus der

Oberelbe immer weniger Schlick bei Ebbe in Richtung Mündung spülen wird. Im Gegenzug bekommt der Flutstrom Oberhand und lagert erhebliche Frachten im Hafen ab. Daraus kann sich eine nicht mehr beherrschbare Sedimenten-Anreicherung im Hamburger Hafen ergeben. Die Baggermenge in den Jahren 2009 bis 2015 betrug in Hamburg im Jahresdurchschnitt 5,68 Millionen Kubikmeter. Die Kosten beliefen sich jährlich auf rund 61 Millionen Euro.

Hamburg betreibt einerseits eine kostspielige landseitige Behandlung des belasteten Hafenschlicks mit der Anlage Metha. Andererseits zahlt die Hansestadt 8,5 Millionen Euro an das Land Schleswig Holstein, um Schlick bei der Tonne E 3 vor Helgoland verklappen zu können. Die Lagerstätte ist bereits zu zwei Dritteln der vereinbarten Baggermenge ausgeschöpft. Fraglich ist, ob der Vertrag über das Jahr 2021 hinaus verlängert wird.

Gleichzeitig hat sich der Abfluss der Sedimente aufgrund der zunehmenden Trockenheit inner-

halb von sieben Jahren von rund 700 Kubikmetern pro Sekunde auf 487 Kubikmeter pro Sekunde verringert. Hamburg ist so unter erstem Zugzwang. Ein Ausweg könnte die Auslagerung der Schlickverklappung in die Nordsee, in die „Ausschließliche Wirtschaftszone“ nordwestlich Helgolands sein. Ein Genehmigungsantrag soll beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eingereicht werden.

Das Verfahren ist langwierig und komplex. Die Verklappung weit draußen in der Nordsee würde zudem die Kosten durch die deutlich längeren Törns der Laderaumbagger um mehrere Millionen Euro weiter erhöhen und stellt eine Option dar, von der die Hafenbehörde Hamburg Port Authority nur äußerst ungern Gebrauch machen möchte.

Ein „Milliardengrab“

An dem Punkt stellt sich auch die Frage nach der Verhältnismäßigkeit zwischen ökonomischem Nutzen und ökologischer Vertretbarkeit. Die Instandhaltungsbaggerung könnte für Hamburg zum

Milliardengrab werden, ohne sichergehen zu können, dass die größten Containerschiffe den Hafen auch in Zukunft anlaufen werden. Die asiatischen Schiffbaustaaten denken bereits über eine noch größere Schiffsgeneration nach, die Hamburg trotz Elbvertiefung nicht anlaufen könnte. Eine weitere Elbvertiefung erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt aber als äußerst unwahrscheinlich. Prognosen, die noch vor der Finanzkrise 2007 einen enormen Anstieg der Container-Umschlagszahlen erwarteten, sind heute Makulatur.

Für viele Schifffahrtsexperten ist damit der Zeitpunkt gekommen, über alternative Lösungen nachzudenken, die sowohl ökonomisch, als auch ökologisch sinnvoll erscheinen. So schlägt der Cuxhavener Ingenieur und Sachverständige für Schiffsbetriebstechnik Jürgen Grzeskowiak vor, die Zufahrt und Tiefeninstandhaltung von der Elbmündung bis zum Nord-Ostsee-Kanal mit einer Fahrwassertiefe von elf Metern zu gewährleisten, um den Seeverkehr durch den Kanal nicht

zu gefährden. Von dort bis Hamburg sollte die Bundeswasserstraße elf Meter Mindesttiefe aufweisen, damit Schiffe mittlerer Größe als Zubringer Hamburg erreichen können.

Auf ein Terminal einigen

„Auf diese Weise könnte der enorme Aufwand für die stetig wachsenden Baggerarbeiten auf der Elbe mit ungewissem Ausgang an Kostensteigerungen eingeschränkt werden“, meint Grzeskowiak. Voraussetzung dafür wäre allerdings, dass sich die Küstenländer auf ein Container-Terminal einigen, das im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig ist. Hier, so Grzeskowiak, komme nur der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven in Betracht. Hamburg werde wegen seiner logistisch vorteilhaften Hinterlandverbindungen dennoch nicht an Bedeutung als internationaler Seehafen verlieren. Es sei in jedem Fall ratsam, dass die verantwortlichen Regierungschefs in Hamburg, Bremen und Niedersachsen jetzt eine gemeinsame nationale Strategie entwickeln.