



Ein Bagger holt bei Arbeiten zur Elbvertiefung **Baggergut** aus einem Hafenbecken in Hamburg. Die stetig ansteigenden Mengen an Schlick gefährden trotz Investition von gut 286 Millionen Euro allein durch die Hansestadt das Ziel, attraktiver Anlaufhafen für große Containerschiffe zu bleiben. Foto: Heimken / dpa

Wer löst das Schlickproblem?

Debatte um Verklappung bei Scharhörn und am „Neuen Lüchtergrund“ / Neues Verfahren einsetzen?

CUXHAVEN. Nach dem am Montag offiziell verkündeten Ende der Elbvertiefung und vor dem angekündigten Bund-Länder-Gipfel zur Lösung der Schlickfrage versuchen Umweltschützer, Politik und die Hamburger Hafenbehörde (HPA) die Deutungshoheit über die Frage des Umgangs mit den Baggermassen zu gewinnen, die insbesondere im Hamburger Hafen für massive Probleme sorgen.

Die Bürgerinitiative „Rettet das Cux-Watt“ hatte dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann, einen Brief geschrieben, in dem sie ihm deutlich machte, dass aus ihrer Sicht weder die von Hamburg geplante Verklappung von belastetem Hafenschlick bei der Vogelinsel Scharhörn, noch belastetes Baggergut aus der Bundeswasserstraße im Verklappungsgebiet „Neuer Lüchtergrund“ vor Cuxhavens Haustür

gehörten. Ferlemann hatte sich kürzlich ablehnend gegenüber den Hamburger Plänen geäußert, die Verklappungsstelle des Bundes am „Neuen Lüchtergrund“, wo jährlich bis zu 2,5 Millionen Kubikmeter belastetes Baggergut verklappt werden können, aber unerwähnt gelassen. Dies steht für die Initiative im Widerspruch.

Ferlemann gibt in seinem Antwortschreiben an die BI die Auswirkungsprognose der Bundesanstalt für Gewässerkunde für die Unterbringung von Baggergut im Bereich „Neuer Lüchtergrund“ wider, in der davon ausgegangen werde, dass eine Beeinflussung des Cuxhavener Watts durch die Verklappung „teils gar nicht gegeben ist oder eine Erheblichkeitsschwelle, zu deren Bestimmung die Auswirkungsprognose u.a. erstellt wurde, nicht überschreitet“.

Zudem, so Ferlemann, bedeute die Einteilung des Baggerguts in einen höheren Fall der Schadstoffbelastung nicht automatisch,

dass daraus eine Beeinträchtigung oder Gefährdung abgeleitet werden könne. Grundsätzlich werde großer Wert auf die Minimierung der Umweltauswirkungen durch das Baggergut gelegt. Über die umweltrechtlichen Belange und die Genehmigung von Verklappungsgebieten wie bei Scharhörn würden allerdings allein die zuständigen Landesbehörden und nicht der Bund entscheiden.

Verwässerte Bestimmungen?

Die Bürgerinitiative kritisiert, dass der Staatssekretär mit seiner Antwort die „Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in Küstengewässern“ (GÜBAK) zu verwässern versuche. „Es stellt sich die Frage, warum es überhaupt Bestimmungen zum Umgang mit Baggergut in Küstengewässern gibt“, so Peter Roland von „Rettet das Cux-Watt“. Ferlemann versuche zu verharmlosen und die derzeitige Verklappungspraxis der

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zu rechtfertigen.

Eine Methode, wie man der wachsenden Baggermassen auf intelligentere Weise Herr werden und sie auf die Hälfte reduzieren könnte, führen „Rettet das Cux-Watt“ und das „Regionale Bündnis gegen Elbvertiefung“ ins Feld. Sie stammt von dem Emdrer Ingenieur Dr. Norbert Greiser und beinhaltet zum einen eine wesentlich effektivere Messtechnik für die Sedimentschichten mittels Sonden und zum anderen die Verdichtung des Schlicks durch Zuführung von Sauerstoff zu einer puddingartigen Masse. Dieses sogenannte Sedimentkonditionierungs-Verfahren werde bereits in vielen Häfen erfolgreich angewendet. Allerdings lehne Hamburg dessen Anwendung bislang kategorisch ab. So habe Jens Meier, Chef der Hafenbehörde HPA, die Greiser-Methode erst kürzlich für den Hamburger Hafen als untauglich bezeichnet. (red/ur)