

**Zusammenstellung Botschaften und Forderungen zum Thema Elbe und Weser und Wattenmeer an die Koalitionsverhandlungen zwischen SPD, Grünen und FDP in Berlin, zusammengetragen anlässlich der Mahnwache an der Elbe am 12.11.2021 in Cuxhaven**

**1. Expertenanhörung der Cuxhavener Grünen vom 21.8.2021 sendet „Cuxhaven-Alarm“ (Auszug Presseinfo)**

Die Rücknahme der 9. Elbvertiefung und ein Ende der Zerstörung von Natur und Umwelt an der Unterelbe haben die TeilnehmerInnen der Expertenanhörung am Samstag in Cuxhaven gefordert. „Der in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts mit der Großcontainertechnik im Hamburger Hafen heraufbeschworene Gigantismus im Transportwesen, hat zu einer Kette von schwerwiegenden Schäden im Lebensraum Elbe geführt“, heißt es in der Abschlusserklärung der Konferenz, zu der die Grünen eingeladen hatten. „Die Vernichtungen in der Tier- und Pflanzenwelt, der kaum noch zu bewältigende Schlickanfall, die neuen Gefahren für die Deiche und die gewachsenen Sicherheitsrisiken durch die Großschifffahrt haben die ökologisch wertvolle Flusslandschaft an der Unterelbe auf eine Zweckbestimmung als Gütertransportweg reduziert. Die Gemeinden und Landkreise in Niedersachsen und Schleswig-Holstein zahlen damit einen hohen Preis für den Hamburger Hafenegoismus!“

Mit Präsentationen, Vorträgen, Statistiken und weiteren Auswertungen von wissenschaftlichen Studien informierten zehn ExpertInnen aus unterschiedlichen Perspektiven über die Situation an und in der Elbe:

- Die aktuellen Elbvertiefungen verstoßen gegen das von der EU vorgegebene Verschlechterungsverbot der Wasserqualität.
- Die zunehmende Verschlickung infolge der Vertiefungen und veränderter Fließgeschwindigkeiten belastet den Tourismus und blockiert die kleineren Häfen auf der rund 100 Kilometer langen Wasserstrecke zwischen Cuxhaven und Hamburg.
- Die reduzierten Fischbestände gefährden die Existenz der Elbfischerei und haben eklatante Auswirkungen auf die Nahrungskette der heimischen Vogelwelt.
- Die Verschiebung der Brackwasserzone in Richtung Hamburg durch mehr einströmendes Salzwasser erschwert den Obstbauern im Alten Land die Nutzung ihrer Beregnungsanlagen.
- Die überdimensionierten Schiffsgrößen steigern die Gefahr von Kollisionen und Havarien auf dem Fluss.
- Die Bedrohung der Standfestigkeit der Deiche durch die erhöhte Fließgeschwindigkeit und die Erschütterungen durch Bugwellen gefährdet den Küstenschutz.

Mehr zu den Inhalten der Anhörung, alle Materialien, Vorträge und weitere Informationen unter <https://www.cux-gruene.de/> im Internet

## **2. Botschaft der Grünen aus Bremerhaven zur Mahnwache am 12.11.21:**

Wir fordern ein Ende des Wettbewerbs zwischen den innerdeutschen Häfen, auf Kosten der Natur – stattdessen endlich eine echte Kooperation. Wir fordern vom Bundesverkehrsministerium den geplanten Ausbau von Außen- und Unterweser wieder in getrennten Verfahren zu betrachten.

## **3. BUND Kreisgruppe Cuxhaven zur Weservertiefung:**

Der BUND lehnt die geplante Vertiefung von Unter- und Außenweser ab. Die letzten Eingriffe bei Ems und Elbe haben gezeigt, dass die Auswirkungen der Eingriffe in die Flusssysteme nicht mehr durch wasserbautechnische Maßnahmen zu beherrschen sind. Die Vertiefungen müssen daher als gescheitert betrachtet werden.

Bei der geplanten Weservertiefung kommt erschwerend hinzu, dass die Verklappung der ausgebaggerten Sedimente in der Außenweser erfolgen soll, also, bedingt durch die von Westen nach Osten gerichtete Strömung in der Deutschen Bucht, im unmittelbaren Einwirkungsbereich für das Cuxhavener und Wurster Nordseeküsten Watt. Speziell für Cuxhaven werden sich die Probleme für das Watt potenzieren.

## **4. Initiative Wattenmeerschutzes Cuxhaven (Tanja Schlampp)**

Kernforderungen an unsere künftige Bundesregierung:

1. Klimawandel: Das Wattenmeer als größten natürlichen CO<sub>2</sub>-Speicher unter strengen Schutz stellen
2. Brexit und Fangquoten: Den natürlichen Fischbestand in der Ems, Weser, Elbe und im Küstenmeer fördern und die Aufzuchtgebiete (Priele und Laichplätze) unter Schutz stellen.  
daraus folgt: 1. Stopp der Verklappungen von Hafenschlick in die Flüsse und Küstengewässer  
2. Renaturierung unserer Flüsse und der drei großen Nordsee-Ästuare
3. Begrenzung der Schiffsgrößen im küstennahen Wattenmeer
4. Stopp der Vertiefungen von Elbe, Weser und Ems
5. Ausbau des Jade-Weser-Ports als deutscher Verteilhafen (Umladung der Fracht auf Feeder-Schiffe für den Weitertransport in die Binnenhäfen)
6. Umweltziele ernst nehmen (OSPAR, EU-WRRL, BNaSchG)

**Begründungen** zu 1) Der Klimawandel stellt eine Herausforderung dar, die ein grundsätzliches Umdenken erfordert. Neben zahlreichen Ideen, künftig weniger CO<sub>2</sub> zu produzieren, sollte der Augenmerk zwingend auf den Erhalt natürlicher CO-Speicher gerichtet sein. Die Natur verfügt über viele natürliche CO-Speicher, u.a. Wälder, Gesteine und Böden. Das Meer speichert sogar mehr Kohlenstoff als alle Pflanzen und Tiere zusammen. Das Küstenmeer ist besonders sauerstoffreich und kann reichlich Kohlenstoff speichern. Durch

*fortschreitende Eutrophierung verlieren unsere Meere immer mehr diese Eigenschaft. Die Erwärmung der Nordsee, die zusammen mit den Schadstoffeinträgen zur Eutrophierung führt, können wir kaum noch aufhalten. Einfluss haben wir jedoch auf die Schadstoffeinträge in unseren Flüssen und Küstengewässern. Die Einträge müssen drastisch reduziert werden.*

*Zu 2) Die deutsche Hochseefischerei befürchtet eine weitere Verschärfung der Fangquoten. Ob Dorsch aus der Ostsee, Kabeljau aus norwegischen Gewässern oder Heringe aus britischen Gewässern - der Verteilungskampf hat längst begonnen. Fisch wird für Otto-Normalverbraucher bald unbezahlbar werden. Lasst uns darauf besinnen, wie wichtig unsere heimischen Fischbestände sind und alles dafür tun, diese nicht nur zu erhalten, sondern ihre Vielfalt zu fördern. Ob Ems, Weser oder Elbe – kaum jemand kennt heute noch die natürliche Vielfalt an Fischarten, die dort einst in Massen vorkamen. Hier ein kleiner Auszug des einstigen Fischreichtums in der Elbe: Aal, Butt, Kaulbarsch, Stint, Nordseeschnepel, Stör, Meerforelle, Lachs, Maifisch (Finte, Alse), Neunauge, Quappe, Neese, Brassens, Güster, Ukelei, Zander, Stichling, Hering und Scholle. Der einstige, heute unvorstellbare Fischreichtum in der Elbe führte um 1870 zu einer Blüte der Elbfischerei. Diesen heute unvorstellbaren Reichtum an Artenvielfalt haben wir eingetauscht gegen den verzweifelten, ja zwanghaften Versuch Hamburgs, koste es was es wolle, im Wettbewerb um den Containerumschlag gegen die großen Tiefwasserhäfen Rotterdam, Antwerpen und Piräus zu bestehen.*

#### **5. Beitrag NABU Cuxhaven (Klaus Schroh) 12.11.2021 zur Mahnwache**

**Von der neuen Ampelkoalition erwartet der Nabu Cuxhaven** eine umgehende Änderung der Deutschen Seehafenpolitik und verweist darauf, dass die Ausbau- und Unterhaltungskosten, wie am Beispiel Hamburgs inzwischen bewiesen, in keinem Verhältnis zu der erwarteten besseren Auslastung der ständig grösser werden Containerschiffe stehen..

- Jährliche Unterhaltungskosten auf der Unterelbe und im Hamburger Hafen von über 150 Mio € werden – wie seit Jahren festgestellt – nach der erfolgten Vertiefung der Tideelbe nochmals zunehmen
- Die Baggermengen von jährlich 25 Mio cbm mit ihren Verklappungspositionen bei der Insel Neßsand und im Mündungstrichter der Elbe werden ebenfalls zunehmen
- Der mit den außergewöhnlichen Baggereiaktivitäten verbundene ständige Aufwand bedeutet einen **schweren Eingriff in die aquatische Artenvielfalt und die Seevogelwelt**, u.a. durch drastischen Rückgang der Nahrungsressourcen, siehe u.a. beim Elbe-Charakterfisch Stint.
- Beim Ausbau der Tideelbe und der jetzt anschließenden Unterhaltung der Fahrrinne hat es kein nachhaltiges Entsorgungskonzept gegeben; zur Zeit wird beobachtet, dass es nur ein scheinbar planloses Umlagern im Mündungstrichter der Elbe gibt
- Diesem offensichtlichen Deponie-Notstand will Hamburg mit einer Antragstellung begegnen, zukünftig den größten Teil der Baggermassen in der AWZ - ausschließliche Wirtschaftszone - bei Helgoland zu versenken; abgesehen von vorhandenen Schadstoffgehalten werden die Mengen mit ihrer Überlagerung des Nordseebodens eine außergewöhnliche Störung des sog. Fisch- und des am/im Boden vorkommenden Muschelvorkommens zur Folge haben (Müllkippe Nordsee !)
- Beim Container-Umschlag haben die Erwartungen der Vertiefungsplaner einen verheerenden Rückschlag erlitten, statt der für 2025 angenommenen Menge von 27 Mio Container ist es bei etwa 8 bis 9 Mio Standardcontainer (TEU) geblieben

- Zusammenfassend fordern wir, dass die Baggeraktivitäten auf der Elbe sofort gestoppt werden, bis die Morphologie der Unterelbe wieder den Verhältnissen von 1999/2000 ( 8. Vertiefung ) mit damaligen Wassertiefen entspricht. Die derzeitige Tiefgangstatistik für den Monat Oktober 2020 und 2021 beweist, dass hiermit keine nennenswerte Einbuße bei den Schiffsgrößen und Tiefgängen verbunden wäre. ( Einlaufend 2020 70 große Containerschiffe mit 12,17 m Tiefgang gegenüber 2021 : 67 Schiffe mit 12,33 m Tiefgang )

**Da nunmehr die Außen- und ein Teil der Unterweser für 13,50 bzw. 12,80 m tiefgehende Schiffe ausgebaggert werden soll, fordern wir – nach den leidvollen Erfahrungen mit der Tideelbe - den sofortigen Stopp dieses neuerlichen Abenteuers.**

Unabhängig von den z Zt. noch nicht bekannt gewordenen Baggermengen beklagen wir seit Jahren, dass auch in diesem Tideflussbereich alljährlich etwa 10 Mio cbm gebaggert und an div. Stellen in der Außenweser verklappt werden, mit allen Folgen für die dortige Tierwelt im Bodenbereich der Bagger- und Verklappungspositionen.

**Wir fordern daher zusammenfassend :**

**Beide Tideflussvertiefungen mit ihren Folgen für die jeweils betroffene Meeresumwelt sind mit Bezug auf den “ Jade-Weser-Port“ mit seiner Tide- und Tiefgangs-unabhängigen Fahrrinne unverantwortlich und sollten umgehend rückgängig (Elbe) bzw. gestoppt (Weser) werden.**

Klaus Schroh/Schiffahrtsexperte beim NABU Cuxhaven

## **6. Initiative „Rettet das Cux-Watt“, Cuxhaven, Herr Peter Roland. (3 Forderungen)**

### **1. Norddeutsche Hafenkooperation mit dem Schwerpunkt Jade-Weser-Port für die Mega-Frachter**

#### Begründung:

*Das von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung immer wieder propagierte Argument für die Fahrrinnenanpassung, damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffverkehrs zu gewähren, ist an Absurdität kaum zu überbieten, denn aufgrund der zugenommenen Strömungsgeschwindigkeit ist es eher umgekehrt.*

*Vor ein paar Tagen noch hat mir ein Kapitän und Elblotse mitgeteilt, dass es in letzter Zeit aufgrund der zugenommenen Strömungsgeschwindigkeit zu mehreren Beinahe-Unfällen auf der Tideelbe gekommen ist und es bisher nur durch Glück nicht zu der ganz großen Katastrophe gekommen ist. Beispiel sei die fast 400 Meter lange Emma Maersk, die kürzlich in der Nähe des Glameyer Stack im Altenbrucher Bogen einen technischen Schaden hatte. Zum Glück war gerade der Übergang von Ebbe und Flut, so dass nur eine geringe Strömung bestand (was 2 x täglich für etwa 30 Minuten der Fall ist). Außerdem konnte der Schaden von Technikern an Bord noch so gerade eben behoben werden. Ansonsten hätte sich der Mega-Container quer gelegt und hätte in der Mitte zerbrechen können. Die Konsequenzen wären unabsehbar gewesen. Außerdem wäre es viel zu spät gewesen, bis helfende Schlepper vor Ort gewesen wären.*

*Grundsätzlich sei nach Mitteilung des Elblotsen seit Abschluss der Elbvertiefung festzustellen, dass auch bei kleineren Schiffen die Manövrierfähigkeit erheblich abgenommen habe und insbesondere bei Schlechtwetterlagen das Befahren der Elbe inzwischen ein Abenteuer sei.*

*Für die immer größer werdenden Mega-Carrier wird die Tideelbe bis zum Hafen Hamburg immer mehr zum Nadelöhr. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis es zur Katastrophe kommt.*

## **2. Aufgabe des Plans der Weservertiefung**

### Begründung:

*Auch eine erneute Weservertiefung würde sich erübrigen, wenn es zur Norddeutschen Hafenkooperation kommt. Neben den vielen negativen ökologischen Folgen wäre auch eine weitere Verschlickung insbesondere des Watts vor Sahlenburg bis Neuwerk und Scharhörn vorprogrammiert. Das geschieht derzeit nordöstlich von Wangerooge. Aufgrund der natürlichen Grundströmung ist dieser Bereich bereits jetzt erheblich verschlickt. Die Erreichbarkeit Neuwerks auf dem Wattweg würde noch mehr gefährdet, wenn nach einer Weservertiefung dort noch mehr verklappt würde.*

## **3. Beendigung der Verklappungen von bindigen Sedimenten am Neuen Lüchtergrund und hinter Neuwerk / Scharhörn.**

### Begründung:

*Seit dem 3.11.2021 haben die Verklappungen am Neuen Lüchtergrund eine neue Dimension erreicht. Seit diesem Tag wird von dem Baggerschiff "Alexander von Humboldt" bei Neßsand auf Hamburger Gebiet gebaggert und anschließend am Neuer Lüchtergrund vor Cuxhaven verklappt. Nach Auskunft eines Informanten sei vorgesehen, bis Ende des Jahres bis zu 1 Mio. cbm Baggerschlick aus dem Hamburger Hafen am NLG verklappen. Grund sei, dass das Kontingent bei Tonne E3 erreicht sei und die HPA zudem Kosten sparen müsse.*

*Außerdem konnte der Informant einen Blick in die Unterlagen werfen und sprach von einer bunten Schadstoffmischung, bestehend u. a. aus Pestiziden, Arsen, Blei, Quecksilber, PCB usw.*

*Aufgrund dieser Information hat der OB der Stadt Cuxhaven sofort das UM Niedersachsen eingeschaltet. In der Antwort an das Umweltministerium teilte die HPA mit, dass ausschließlich Material aus der Bundeswasserstraße (Hamburger Delegationsstrecke) verbracht werde. Den Bewertungen in der Auswirkungsprognose werde entsprochen. Mit der Verbringung sei am 03.11.21 gestartet worden. Die Verbringung am NLG erfolge im Einklang mit den geltenden Regelungen.*

*Die Antwort vom Umweltministerium war am 09.11.2021. Bis dahin ging es "nur" um die Baggerei auf Hamburger Gebiet bei Neßsand. Am 03.11.2021 habe ich dann festgestellt, dass die Alexander von Humboldt insbesondere unterhalb von Altona baggert, es sind auch immer wieder Baggerspuren im Vorhafen unterhalb Steinwerder erkennbar. Dieser Schlick dürfte fast so hoch belastet sein, wie der aus den Hafenbecken. Aufgrund einer früheren Anfrage der BI an die HPA teilte diese am 11.08.2020 mit, dass Sedimente aus dem Bereich Neßsand als Fall 2 oder 3 gemäß GÜBAK zu bewerten seien.*

*Die Verklappungen von Hamburger Schlick nur 8 km vor Cuxhaven und am Rande des UNESCO-Welterbes, Nationalparks, Natura-2000-Gebietes sowie des europäischen Vogelschutzgebietes sind in mehrfacher Hinsicht unzulässig und verstoßen gegen geltendes deutsches und EU-Recht.*

*Außerdem wurde die Auswirkungsprognose von 2017 für den Verbringstellenbereich (VBS) 730/740 (Neuer Lüchtergrund) ausschließlich für Baggergut aus der Tideelbe erstellt. Alle Baggerabschnitte sind dort explizit aufgeführt. Der südlichste davon ist der BA 1 (Wedel).*

*Diese Auswirkungsprognose wurde im Auftrag der damaligen WSÄs Hamburg und Cuxhaven erstellt, die auch daran mitgewirkt hatten (allerdings ohne Beteiligung von NS und SH, deshalb ist eine neue Auswirkungsprognose in Arbeit). Somit darf am NLG auch nur die WSV Sedimente verbringen, aber nicht die HPA.*

*Neben dem Umweltministerium wird nun von der BI "Rettet das Cux-Watt" das Aktionsbündnis Lebendige Tideelbe eingeschaltet, bestehend aus BUND, NABU und WWF. Von dort soll die Angelegenheit kurzfristig weiter verfolgt werden (Strafanzeige, einstweilige Verfügung).*

*Aufgrund der erheblich zugenommenen Verschlickung des Hamburger Hafens, (insbes. durch die Elbvertiefung) sowie des Erreichens des Kontingents bei Tonne E3 steht die HPA mehr denn je mit dem Rücken zur Wand.*

*Die HPA hat mit diesem Vorgehen nun alle Skrupel über Bord geworfen und entsorgt Hamburger Schlick rechtswidrig und rücksichtslos vor unserer Küste am Rande des Nationalparks Wattenmeer.*

## **7. SPD-Ortsverein Cuxhaven, Frau Ina Tiedemann (3 Forderungen):**

### **Küstenschutz vor Profite des Hamburger Hafens**

Hamburgs Port Authority argumentiert für die Elbvertiefung mit wirtschaftlichen Zwängen und der Erhaltung von Arbeitsplätzen. Studien zeigen, dass die meisten Arbeitsplätze im Logistikbereich nicht von einer Elbvertiefung abhängig sind. Bereits jetzt hat der Hamburger Hafen einen enormen Wachstum im Containerumschlag. Es geht ausschließlich um Profite und Konkurrenz zu anderen Häfen. Die nachhaltige ökologische Gefahr durch die Eingriffe wurde ignoriert und wird jetzt verharmlost. Die Unterhaltungsbaggerungen sind nicht nur teuer, sondern sie haben vor allem einen weiter negativen Einfluss auf das Tideelbe-System. Wir fordern einen sofortigen Stopp der Baggeraktivitäten!

### **Kooperation statt Konkurrenz**

Niedersachsen, Hamburg und Bremen konkurrieren mit ihren Häfen um Wirtschaftsanteile. Das kann nicht die effizienteste Lösung sein: Die norddeutschen Seehäfen müssen sich zusammentun und die Containerschiffe sinnvoll verteilen. Mit dem JadeWeserPort existiert bereits ein Tiefwasserhafen in Norddeutschland, der von den Containerriesen problemlos angefahren werden kann.

### **Kein Hamburger Schlick vor unserer Küste**

Die Verklappung des Schlicks am Rande des Wattenmeers zerstört Lebensraum für zahlreiche Tiere und Pflanzen und schädigt auch den Tourismus in der Region. Eine Lösung für das Hamburger Schlickproblem soll in Kooperation mit den Umweltverbänden gesucht werden. Ganz klar ist aber: wir sind nicht die Müllkippe des Hamburger Hafens!

Liebe Grüße

Ina

(für den SPD Ortsverein Cuxhaven)