



Ständig wird gebaggert und verklappt

Aktuell: Elbe

Hafenschlick-Verklappung vor Scharhörn noch immer nicht vom Tisch

Nachdem die 9. Elbvertiefung im Januar 2022 offiziell abgeschlossen wurde, geht es nun um gewaltige Mengen von Baggergut, die im Rahmen der Unterhaltung der Fahrinne anfallen. Diese Mengen sollen sich nach vorliegenden Berichten in Folge der Elbvertiefung mehr als verdoppelt haben, auf über 35 Mio. cbm pro Jahr im gesamten Unterelbe-Raum.

Problem ist, dass etwa die Hälfte davon aus dem Hamburger Hafen und der Hamburger Unterelbe bis Wedel kommt und überwiegend Feinsedimente enthält, die wiederum leichter Schadstoffe anlagern können. Für diese belasteten Sedimente gibt es in Deutschland eine gemeinsame Bund-Länder-Übergangsbestimmung für die Küstengewässer (GÜBAK), wonach die Stoffe in bestimmte Klassen eingeteilt sind und nur an bestimmten Stellen unter Auflagen verbracht werden dürfen. Nach internationalen Regeln dürfen solche belasteten Sedimente gar nicht ins offene Meer.

Die Niederländer sind hier bereits weiter voraus, dort gibt es drei große Bauwerke in Form künstlicher, eingedeichter Inseln an geeigneten Küstenstellen, u.a. im Rotterdamer Hafen, wo die belasteten Sedimente gesammelt, entwässert und später abgedeckt als Unterbau für andere Nutzungen zur Verfügung stehen, etwa für Energieanlagen. Eine Hohe See-Verklappung brauchen die Niederländer nicht.

Hamburg hingegen hat jetzt einen Antrag auf Hohe-See-Verbringung belasteten Baggerguts in der AWZ (Außenwirtschaftszone) im Bereich Tiefwasserreederei, etwa 35 km südwestlich Helgoland gestellt. Das Verfahren dauert etwa 3 Jahre und eine positive Entscheidung ist mehr als fraglich. Bis dahin will man sich der bis-

Verbringung schadstoffhaltiges Baggergut aus HH-Hafen und Unterelbe

Wir haben die aktuelle Auswirkungsprognose der BA für Gewässerkunde im Auftrag des WSA Elbe-Nordsee zur Bundesklappstelle Neuer Lüchtergrund vorliegen. Sie ist vom 29.10.21 und gilt für 4 Jahre.

Dort soll sich die Jahresmenge für diese eine Klappstelle von 9,2 auf 11,5 Mio. cbm erhöhen. Davon sind 7,5 Mio. cbm mit der Auflage versehen, nur vom 1. Oktober bis 14. April p.A. zu verbringen. Ein Teil der Baggergebiete ist ganz mit dieser Auflage belegt, u.a. der Köhlbrand Hamburg und Bereiche vor dem Brunsbüttler Hafen, überall dort, wo die Schadstoff-Belastung nach GÜBAK die Stufe 3 erreicht oder überschreitet.

Es gibt Belege dafür, dass dieses nicht eingehalten wird: Im Juni wurden von den beobachtenden Umweltinitiativen Verklappungs-Fahrten des Baggers „Utrecht“ aus dem Brunsbüttler Bereich sowie des Baggers „James Cook“ aus dem Köhlbrand in die Elbmündung festgestellt. Hier wurde offenbar gegen die Auflagen der Auswirkungsprognosen verstoßen.

herigen Praxis bedienen, kleine Mengen des Schlicks in der eigenen Land-Anlage in Hamburg Francop zu behandeln und weitere Kontingente zur Verbringung auf schleswig-holsteinischen Gebiet erwerben, wie zuletzt bei Tonne E3 Helgoland. Aber auch das widerspricht dem Meeresschutz und Schadstoffe können in empfindliche Schutzgebiete gelangen.

Auf große Proteste stieß dann hier in Cuxhaven der Plan Hamburgs, nahe der Insel Scharhörn eine Klappstelle auf eigenem Staatsgebiet einzurichten, um dort drei Jahre lang je etwa 6 Mio. cbm Hafenschlick zu verbringen. Eine fragwürdige Auswirkungsprognose, die eine angebliche „Unbedenklichkeit“ bescheinigt, wurde eilig auf den Weg gebracht und schon im Frühjahr 2022 sollte begonnen werden. Durch die unmit-

telbare Nähe zum UNESCO Weltnaturerbe Nationalpark Wattenmeer, für den auch die angrenzenden Bundesländer mit zuständig sind, wurden an den Küstenorten größere Naturschädigungen befürchtet. Niedersachsens Umweltminister Lies verkündete dann im März 2022 in Cuxhaven einen mit Hamburg verhandelten „Kompromiss“, wonach die Scharhörn-Verklappung bis Oktober 2022 zurückgestellt werden sollte, eine Restmenge von 650.000 cbm am neuen Lüchtergrund wurde noch bis April genehmigt. Im Laufe des Sommers ergaben jedoch verschiedene Beobachtungen der Baggertätigkeit, dass offenbar weiter in Bereichen des Hamburger Hafens belasteter Schlick gebaggert wurde und dieser auf die verschiedenen Klappstellen bis nach Helgoland E3 verteilt wurde, zu kleinen Teilen auch bei Scharhörn. Klärende Antworten Hamburgs an Kommunen, Umweltverbände und Grüne blieben bislang aus. Auch eine Entscheidung Niedersachsens, ob gegen die Verbringungspraxis Hamburgs Klage erhoben werden kann, steht noch immer aus. Befürchtet wird nun, dass Hamburg nach Auslaufen des Kompromisses ab 1. Oktober 22 die Bagger per Verwaltungsakt nach Scharhörn beordert.



„Den Protest nach Hamburg tragen“ – Aktion am 01. Juli diesen Jahres

Baggermengen und Kosten

Unterhaltungs- Baggermengen: Nach Angaben und Prognosen Planfeststellungsunterlagen vor den Elbvertiefungen um 1965 5 Mio. cbm im Jahr, nach der 8. Elbvertiefung (Zeitraum um 2010) 17,9 Mio. cbm im Jahr in der gesamten Unterelbe und Hamburger Hafen. Es wurde nur mit 10 % Erhöhung nach der 9. Vertiefung gerechnet.

Bei der Baumaßnahme 9. Elbvertiefung (2020 bis Jan 2022 ausgeführt) sollten lt. Plan 42 Mio cbm gebaggert werden, davon 12,5 Mio mit Verbringung zum Neuen Lüchtergrund.

Aktuell wird die Jahresbaggermenge nur für die Unterhaltung mit 14,6 Mio. cbm im Hamburger Hafengebiet und 20,9 Mio. cbm im Unterelbe-Bereich (Bundestrecke) angegeben, also zus. 35,5 Mio cbm pro Jahr. Kosten dafür zwischen 200 und 250 Mio. Euro im Jahr mit steigender Tendenz. Das bedeutet etwa eine Verdoppelung der Unterhaltungsbaggermengen allein nach der 9. Elbvertiefung. Die Kosten stiegen etwa um das Dreifache (Kostenentwicklung allgemein und zu zahlendes Ausgleichsgeld für Helgoland E3 an Schleswig-Holstein)

Zum Vergleich: Damit wird jetzt jedes Jahr fast so viel aus der Elbe gebaggert wie bei der gesamten 9. Elbvertiefung, 35,5 Mio. = Unterhaltung pro Jahr, 42 Mio. = Menge in der Baumaßnahme lt. Planbeschluss

Am 1. Juli zogen Mitglieder der Gruppe „Grüne Elbe“ aus Cuxhaven zusammen mit dem Cuxhavener Bundstagsabgeordneten Stefan Wenzel vor das Hamburger Rathaus und übergaben ein Protestschreiben – bisher ohne Antwort. Gefordert wird ein Zurückfahren der Baggerungen auf etwas geringere Tiefgänge und eine andere Baggerstrategie, die Elbe, Nordsee und Wattenmeer besser schützt.

Verbringung Scharhörn:

Mit einer weiteren Auswirkungsprognose vom Februar 2022 wurden für eine neue Klappstelle dicht bei Scharhörn rund 3 Mio. cbm. Trockenmasse, also rund 6 Mio. cbm nass pro Jahr festgeschrieben. Auch hier gibt es Auflagen, belastetes Baggergut nur vom 1.10. bis 14.4. p.A. zu verbringen. Durch Verhandlungen mit Umweltminister Lies, die er im April persönlich öffentlich vorgestellt hatte, wurde zudem der Zeitraum bis April 2022 für Verklappungen dort ausgesetzt, auch um Verhandlungszeit für ein neues Sediment-Konzept zu bekommen. Gleichzeitig wurden 350.000 cbm Verbringung für die Bundes-Klappstelle am Neuen Lüchtergrund bewilligt. Diese Verhandlungsergebnisse wurden bislang (1.7.22) nicht vorgelegt!

Die seit Juni beobachteten Baggerfahrten mit der „James Cook“ mit GÜBAK 3-Schlick aus dem Köhlbrand endeten auch an Klappstellen in der Nähe und hinter Scharhörn, wo es bisher keine Auswirkungsprognose gibt. Ein weiterer Teil der Fahrten ging zum Neuen Lüchtergrund, ein weiterer Teil zum Gebiet Helgoland E3. Damit ist offenbar gegen Auflagen aus beiden Auswirkungsprognosen und gegen die Vereinbarungen der vorausgegangenen Gespräche verstoßen worden.

Allerdings würde die Planung und der Bau neuer Behandlungs- und Deponieanlagen für Hafenschlick auf künstlichen Inseln, wie die Niederlande sie haben, für den Bereich Elbe und Weser rund 6 Jahre dauern. Ein Vorschlag für eine solche Baggergut-Insel in der Nordsee zwischen Scharhörn und Helgoland, außerhalb von Nationalpark und Fahrwasser, wurde kürzlich öffentlich vorgestellt. Die Kosten dafür betragen geschätzt einige hundert Millionen Euro und richten sich nach der Größe und somit der Menge an Schlick. Hier kann die Größenordnung gesenkt werden, wenn man die Elbvertiefung schrittweise zurücknimmt, die Großschiffe im Rahmen einer Hafenkooperation in den vorhandenen Tiefwasserhäfen entlädt und die Ladung dort z. B. auf Feederschiffe verteilt, die alle Häfen erreichen können.

Dieser Beitrag wurde von Christof Lorenz verfasst.

Termine:

Nächste Elbe-Mahnwache am Fr, 9.9.2022 um 15.00 Uhr am Radarturm Alte Liebe

Aktion „Schlicksuppe“ am Fr, 9.9.22 um ca. 15.30 Uhr Nähe Radarturm und Uferweg sowie um ca. 16.30 Uhr in der Innenstadt, Penzancer-Platz

Die Daten in den Kästen wurden von Christof Lorenz zusammengestellt.