

# Was bleibt vom Meer?

Intakte Nordsee hat hohe Bedeutung für die Zukunft unserer Region

Plastikmüll, Ölrückstände, Düngemittel, Rußpartikel – Hafenschlick und noch mehr: Viele Folgewirkungen unserer modernen Gesellschaft landen am Ende dort, wo sie keine und keiner gerne haben möchte: in den Meeren. Für Cuxhaven und angrenzende Nordseeregionen hat der Erhalt eines gesunden Meeres eine existenzielle Bedeutung: Hunderttausende kommen jedes Jahr als Gäste zu uns, um sich am Meer zu erholen oder sogar dessen Heilwirkungen für die gesundheitliche Genesung zu nutzen. Wie lange wird das noch so sein? Wie steht es um die Meeresbelastungen vor unserer Haustür? Wie lange können wir noch Fische aus dem Meer essen? Welche (langfristigen) Lebenschancen haben die Tiere und Pflanzen im Meer? Kann die Meeresbelastung zukünftig noch auf ein verträgliches Maß begrenzt werden? Das sind nur einige Fragen. Wir möchten in dieser Ausgabe einen aktuellen Überblick zu den wichtigsten Meeresschutz-Themen geben, die für Cuxhaven eine Rolle spielen.



Strandmüll

## Plastikmüll:

Das Thema hatten wir schon 2016 in der Grünen Welle ausführlich behandelt. Hierzu kommen in den Medien immer neue Berichte, zuletzt über Kleinstpartikel aus Reifenabrieb, die von den Straßen in Gewässer und Meere gelangen. Auch Plastiktüten gibt es nach wie vor viel zu viele, obwohl ein gewisser Rückgang spürbar ist, nachdem mehr Händler dafür Gebühren nehmen. Problem ist, dass die Plastikteile im Meer immer kleiner zerrieben werden und sich in Sand und besonders in feinem Schlick ablagern können, danach gelangen sie über Vögel und Fische in die Nahrungskette und können schädigende Wirkungen auf die Gesundheit von Tieren und auch Menschen verursachen. Ein Absammeln von

Plastikmüll von den Stränden und in der Fischerei ist daher gut, aber das Problem insgesamt wird nur dann deutlich reduziert, wenn weniger dieser Stoffe hergestellt und verwendet werden. Jede Initiative für weniger Kunststoffe im oder am Meer ist daher wichtig, so zum Beispiel die Entscheidung des Landes in 2014, die Ufer der Grimmershörnbucht nicht weiter mit „Elasto-coast“-Kunststoffgranulat zu verkleben. Das damals angefangene 90 Meter lange Teilstück vor den Seeter-



rassen ist noch zu sehen, große Teile des Klebers sind inzwischen abgewaschen und als Kleinstpartikel im Meer. Auch gab es eine Initiative des BUND mit Stofftaschen gegen Plastikmüll und für müllfreie Strände und Stände, die von den Grünen unterstützt wurde. Ein kleiner Test Anfang dieses Jahres zeigte, dass noch viel zu tun ist: Bei 10 Minuten Strandspaziergang in Döse fand ich etwa 20 „größere“ Kunststoffteile.

### Ölbohrungen im Watt:

Nur 10 Kilometer vor Cuxhaven liegt – bei gutem Wetter vom Deich aus zu sehen – die Ölplattform Mittelplate. Sie hat damals eine Ausnahmeregelung bekommen und hat noch bis angeblich zum Jahr 2043 bzw. bis Förderende Bestandsschutz. Als Auflage musste sie mit einer festen Spundwand umgeben und eine Pipeline unter dem Watt zum schleswig-holsteinischen Festland gebaut werden. So ist es glücklicherweise hier bisher zu keinem Unfall gekommen. Streit gab es zuletzt um von RWE-DEA beantragte Erweiterungen und Probebohrungen im Nationalpark Wattenmeer, eine vor Cuxhaven Sahlenburg und drei vor Friedrichskoog. Hier konnten die Grünen offenbar durchsetzen, dass die schleswig-holsteinische Landesregierung keine Probebohrungen genehmigen will – Ministerpräsident Albig erklärte dies im Februar 2017 öffentlich. Grundlage war auch ein Gutachten, das Umweltminister Robert Habeck 2016 auf den Weg brachte, es bestärkt das Nationalparkrecht gegenüber dem Bergrecht. Auch in Niedersachsen gibt es damit eine Handhabe, die Probebohrungen vor Sahlenburg zu versagen, Umweltminister Stefan Wenzel will sich in diesem Sinne einsetzen. Im Sommer 2016 hatte die Umweltschutzorganisation Greenpeace auf einer Küstentour mit dem neuen Schiff „Beluga II“ gegen die Ölbohrungen demonstriert und Tausende Unterschriften an beide grünen Umweltminister gesammelt.

### Schiffsabgase und Rußpartikel:

Eine der großen Welt-Schiffahrtsrouten führt an Cuxhaven vorbei zum Nord-Ostsee-Kanal und nach Hamburg. Der Großteil aller Schiffe fährt noch mit Diesel oder Schweröl, die extreme Mengen an Ruß, Feinstaub, Stickoxyden und anderen Schadstoffen verursachen. Ein Teil davon schlägt sich auch im Meer nieder, oder sie belasten die Luft, die hier in Cuxhaven eigentlich als „gesund“ und „heilend“ beworben wird. Bei bestimmten Windlagen (Nord bis Ost) ziehen die Schiffsabgase auch direkt an die Strände und Kurgelände und sind spürbar. Das Problem der Schiffsabgase ist zwar weltweit erkannt, aber ein Umsteuern kommt nur langsam in Gang. Der nachträgliche Einbau von Abgasreinigungsanlagen in alte Schiffe ist sehr aufwendig und teuer. Neue Schiffe können mit alternativen Antrieben wie LNG-Gas oder Brennstoffzelle gebaut werden. So nahm die Cuxhavener Reederei Cassen Eils ein neues Helgolandschiff mit LNG-Antrieb in Dienst, viele werden sich noch an die Rauchschwaden aus dem Vorgängerschiff „Atlantis“ erinnern. Die Meyer-Werft in Papenburg baut jetzt die ersten beiden großen Kreuzfahrtschiffe mit LNG. Die Grünen fordern auf Bundes- und Europaebene, dass noch mehr finanzielle Unterstützung in Projekte und Forschungsvorhaben fließen, um eine umweltfreundliche Schifffahrt zu entwickeln.

### Nährstoffe und Überdüngung:

Mit dem Einfluss von Düngemitteln und Nährstoffen auf die Nordsee befasste sich Anfang Februar eine Tagung des BUND für Umwelt- und Naturschutz in Oldenburg. Die Experten sehen bei der Reduzierung von



Greepeace in Cuxhaven im Sommer 2016

Düngemitteln und Stickstoff zwar erste Erfolge, aber die Gesamtmengen der Einträge in die Nordsee sind nach wie vor deutlich zu hoch. Besonders die Elb- und Wesermündung und die innere Deutsche Bucht, also das Wattenmeer direkt vor Cuxhaven, weisen eine sehr hohe Belastung mit Düngemitteln auf, der so genannte Gesamtstickstoff-Zielwert von 2,8 ml/l Wasser ist deutlich überschritten. Es können sich im Sommer vermehrt Grünalgen bilden, deren Absterben entzieht dem Wasser und auch dem Wattenmeer Sauerstoff, Seegraswiesen können nicht wachsen oder sterben ab, ebenso empfindliche Tier- und Pflanzenarten. Die Hauptursache des Problems ist die Überdüngung in der Landwirtschaft, oft infolge von Massentierhaltung. Was Boden und Pflanze nicht aufnehmen können, gelangt über Gräben und Flüsse in die Meere. Gerade in Nordwest-Niedersachsen ist die Überdüngung sehr hoch, es läuft sogar ein EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen Nicht-Einhaltung der Richtlinien. Daher sind aktuell eine neue Düngeverordnung und ein neues Wassergesetz in Planung. An Gewässern sollen künftig 5 m breite Randstreifen nicht gedüngt werden, für Marschgebiete mit hoher Grabendichte soll es aber Ausnahmeregelungen geben. Die auf der oben genannten Tagung anwesenden Umweltverbände sehen eine wirksame Reduzierung der Belastungen nur dann machbar, wenn die Massentierhaltung insgesamt deutlich heruntergefahren bzw. begrenzt wird.

### Hafenschlick und Verklappungen:

Die jährlichen Unterhaltungs-Baggermengen zum Freihalten der Fahrinnen in der Elbe- und Wesermündung steigen immer weiter an, täglich fahren die Baggerschiffe vor Cuxhaven hin und her. Die folgenden Aussagen entstammen aus persönlichen Beobachtungen eines Cuxhavener Bürgers, der schon lange hier lebt und immer wieder an Strand und Watt unterwegs ist: „Ein Teil der Ladung wird von den Saugbaggern unmittelbar vor dem Leitdamm Kugelbake und seewärts am „Luchtergrund“ abgelassen. Die Cuxhavener Hafenecken müssen immer wieder mittels eines Spülschiffes vom Schlick befreit werden. So findet sich im Wasser vor Cuxhaven eine größere Menge an Feinpar-

tikeln und Schwebstoffen, das Wasser an den Stränden, besonders die Grimmershörnbucht ist sichtbar trüber als in früheren Zeiten. Zwischen den Buhnen lagert sich Feinschlick ab. Die alten Buhnen dort wurden vor einigen Jahren um etwa 50 cm erhöht, jetzt sind sie schon wieder weit im Schlick verschwunden, die Bucht wird also flacher. Ebenso deutlich die Veränderungen im Watt: Im Bereich Döse-Duhnen höht es sich langsam auf, an den Rändern und Buhnen wachsen vermehrt Salzwiesen-Pflanzen auf.



Pflanzen-Aufwuchs im Watt

Vor einigen Jahren sind letzte Reste der alten Wattkanäle zwischen Leitdamm und Watt zugesandet, die Priele haben ihre Richtung geändert und die von Westen kommende Strömung vor Döse und Duhnen verringerte sich. In windschwachen Zeiten lagert sich Feinschlick ab, in Sturmphasen wird dieser wieder gelöst und verteilt. Besonders in den Kolken an den Buhnen lagert er sich dann schnell wieder ab. Am Leitdamm konnte man im Januar 2017 gut beobachten, was eine geringe Absenkung in den Steinen bewirken kann. Während einiger Sturmtage bildete sich ein kleiner Priel, der später wieder verschwand“.

Die Verschlickung des Watts ist vielen ein Dorn im Auge, der Tourismus sorgt sich um Gäste, der Naturschutz um das wertvolle Sandwatt vor Cuxhaven, das bedroht ist. Der vor über 50 Jahren gebaute Leitdamm zwischen Fahrinne und Watt scheint bei der Entwicklung des Watts in Döse und Duhnen eine entscheidende Rolle zu spielen. Eine Bürgerinitiative „Rettet das Cux-Watt“ wurde gegründet. Die Mengen an Bagger-schlick und Feinsedimenten können nur durch länderübergreifende Maßnahmen in der Fluss- und Hafenbewirtschaftung reduziert werden, es benötigt Flächen in Form von flachen Uferzonen an den Flüssen, wo sich der Schlick auf natürliche Weise verträglich ablagern kann. Außerdem muss alles daran gesetzt werden, eine weitere Elbe- und Weservertiefung zu verhindern, die zu noch höheren jährlichen Baggermengen führen würden. (siehe Stellungnahme Elbe-Urteil in dieser Grünen Welle)



Prielbildung an kleiner Leitdamm-Lücke vor Döse.

### Fischerei:

Nicht nur in der Nordsee, sondern auch weltweit sind viele Fischbestände bedroht, vor allem durch Überfischung, aber auch verschiedene Umwelteinflüsse. Für Cuxhaven hat die Fischwirtschaft noch immer eine wichtige Bedeutung, auch wenn sich viel verändert hat. Rund 1000 Menschen arbeiten in unserer Stadt in den Bereichen Fisch und maritime Lebensmittelwirtschaft. Fisch als Lebensmittel kann nur dann dauerhaft erhalten werden, wenn sich die Fischerei-Wirtschaft umstellt, das heißt schonende Fangtechniken anwendet, Schutzgebiete einhält und entsprechend der Quoten nur so viel aus dem Meer entnimmt, wie auch wieder nachwachsen kann. Gleichzeitig müssen die Belastungen der Meere weltweit mit Gift- und Schadstoffen reduziert werden.

### Zum Schluss:

Für unsere Region bleibt in Zukunft viel vom Meer, wenn dessen Schutz noch ernster genommen wird als bisher und wichtige Abläufe und Produktionsweisen, z.B. in der Landwirtschaft, bei der Energiewirtschaft, in Verkehr und Fischerei verändert werden. Dazu kann jeder durch „bewussten Konsum“ beitragen. Gibt es ein „Weiter so“ auf heutigem Niveau, wird sich der Zustand der Nordsee möglicherweise negativ verändern und es kann (wird) auch Auswirkungen auf den Tourismus und die Fischwirtschaft geben. Und das hier noch gar nicht angesprochene große Thema „sichere Schiffe“ kann eine Rolle spielen, ein einziger großer Tanker- oder Chemieunfall an unserer Küste hätte verheerende Auswirkungen.

Dieser Artikel wurde von Christof Lorenz verfasst. C. Lorenz ist im Vorstand des Ortsverbandes Cuxhaven von BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN.

# Enttäuschung über Leipziger Urteil – Neue Bund-Länder-Gespräche über Alternativen zur Elbvertiefung sind dringend notwendig

**Am 09. Februar entschied das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig über eine Klage gegen die Elbvertiefung. Daraufhin verfassten Kreisvorstand, Kreistagsfraktion, Ortsvorstand und Stadtratsfraktion Cuxhaven von BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN gemeinsam eine Pressemitteilung. Diese wurde bislang in den Cuxhavener Nachrichten gar nicht berücksichtigt und in der Nordsee-Zeitung nur auszugsweise wiedergegeben. Deswegen hier nun in der Grünen Welle unsere vollständige Pressemitteilung und Stellungnahme zum Urteil.**

Die Grünen in Stadt und Landkreis Cuxhaven sehen nach dem erfolgten Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes eine dringende Notwendigkeit zu bund-länderübergreifenden Gesprächen über Alternativlösungen beim Thema Elbvertiefung. Ziel muss es sein, Hafenkooperationen der deutschen Seehäfen voran zu bringen und eine weitere Vertiefung der Unterelbe zu vermeiden. Das Gericht hat nach Ansicht der Grünen durch die zeitliche Aussetzung der Pläne zumindest diese Möglichkeit offengelassen, auch wenn es rein formell nur zusätzliche Auflagen in Form von Naturschutz-Ausgleichsmaßnahmen gefordert hat.

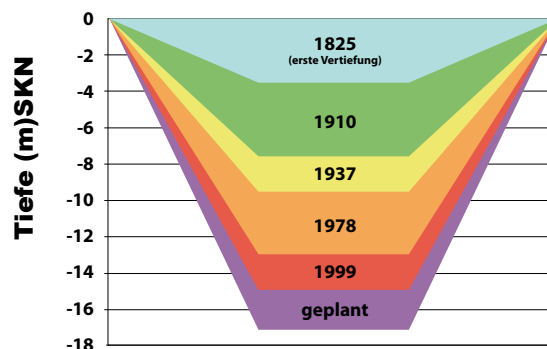
Bei den Grünen in Stadt und Landkreis stößt das Urteil auf Enttäuschung und Unverständnis. Sie hatten sich vom Bundesverwaltungsgericht klare Aussagen zu einer Nicht-Vereinbarkeit der Vertiefung mit der Wasserrahmenrichtlinie und der Deichsicherheit erhofft. Statt dessen ist die Maßnahme ohne Abstriche am Vertiefungsmaß abgesegnet worden. Eine genaue Bewertung erfordert noch die Veröffentlichung der Urteilsbegründung und die fachliche Einschätzung der Kläger. Auch verweisen die Grünen auf die weiteren anhängenden Klagen von Stadt Cuxhaven, Gemeinde Hadeln und Obstbauern aus dem Alten Land, über die noch nicht entschieden ist. Diese sollten fortgeführt werden, so ihre Empfehlung.

Die gerichtlichen Auflagen, die allenfalls die zusätzliche Ausweisung von Naturschutzflächen im Hamburger Bereich bringen könnten, werden nichts daran ändern, dass nach einer abschließenden Genehmigung große Mengen Baggergut in sensible Bereiche – auch vor Cuxhaven - verbracht werden dürfen und die Versalzung weiter ins Binnenland vordringt – mit nicht reparablen Folgen für die Natur an der Elbe und vielen negativen Auswirkungen für die Menschen in den Regionen Cuxhaven und Stade. Zu verweisen ist hierbei u.a. auf die zunehmenden Schlickmengen, die Sicherheit der Deiche, Havariegefahren von Großschiffen und Nachteile für den Tourismus.

Das Verfahren für die 9. Elbvertiefung läuft jetzt seit 15 Jahren. In dieser Zeit hat sich bei der Entwicklung der Schifffahrt und der Ladungsströme viel verändert. So sind die neu gebauten Schiffe viel größer und breiter als das in den Plänen angenommene Bemessungsschiff. Nicht nur die Vertiefung selber, sondern auch die danach mehr anfallenden Schlickmengen aus Unterhaltungsbaggerungen treffen alle Nordsee-Küsten-

länder – mit Folgen für die Umwelt und mit erheblichen Kosten. Die aktuelle Schiffsgrößenentwicklung zeigt, dass Superschiffe mit über 20.000 TEU in Bau und Planung sind, gleichzeitig wird ein Umladen von Containern in Tiefwasser-Häfen am Meer auf kleinere Schiffseinheiten (Feederschiffe, Transshipment-Verkehre) in Zukunft durch die fortschreitende Automatisierung der Terminals billiger werden. Dann dürfte sich für diese großen Schiffe die Revierfahrt nach Hamburg nicht mehr rechnen, kleinere und flexible Schiffe können die Elbe-Strecken mit Anschluss über Brunsbüttel in die Ostsee übernehmen, eine Elbvertiefung wird überflüssig.

## Historie der Elbvertiefung



Die Grünen in Cuxhaven lehnen seit Beginn des Verfahrens eine weitere Elbvertiefung ab. Sie begrüßen und unterstützen die gute und fachkompetente Arbeit des regionalen Bündnisses zusammen mit den Umweltverbänden. Bündnis 90 / DIE GRÜNEN rufen schon jetzt alle Menschen an der Elbe in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg dazu auf, sich aktiv zu beteiligen, sollte es zu weiteren öffentlichen Verfahren bei Planänderungen kommen. Außerdem fordern sie ihre Minister und Fraktionen in den vier Nordseeküstenländern und im Bundestag auf, zeitnah in Gespräche über eine Zusammenarbeit der Häfen und grundsätzliche Alternativen zur Elbvertiefung einzutreten. Diese könnten später mit den infolge des Urteils notwendigen Länder-Kooperationen bei der Suche nach Ausgleichsflächen verbunden werden.

Diese Pressemitteilung wurden zusammen von grüner Fraktion im Stadtrat Cuxhaven, im Kreistag Cuxhaven, vom Kreisvorstand sowie Vorstand des Ortsverbandes Cuxhaven verfasst.