

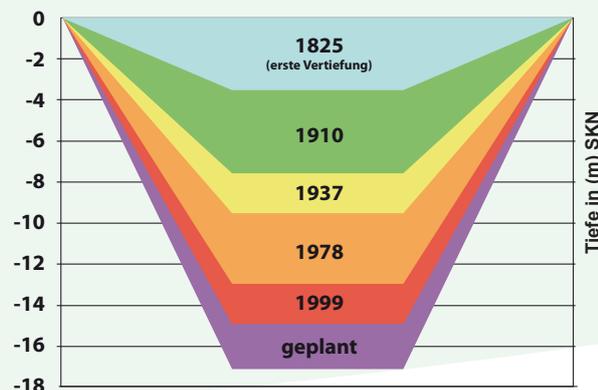
Elbvertiefung:

Hat Hamburg wirklich „fertig“?

Deutliche Erhöhung der Schlick-Verklappungsmengen vor Cuxhaven steht ins Haus

Rund 20 Jahre nach der ersten Antragstellung zur 9. Elbvertiefung kam nun die Nachricht: Am 24. Januar 2022 wurde die Elbe für die neu beantragten Maximaltiefgänge von Großschiffen (13,50 m tideunabhängig) freigegeben.

Historie der Elbvertiefung



Mahnwache am
11. Februar 2022



Bereits Anfang Februar 2022 bestätigten sich alle Befürchtungen:

Hamburg beantragte mit einer weiteren Auswirkungsprognose die Hafenschlick-Verbringung bei Scharhörn. Über 120 Menschen brachten bei der Februar-Mahnwache an der Elbe ihren Protest zum Ausdruck. Es gab Redebeiträge von Peter Roland (BI Rettet das Cux-Watt), Marianne Peus (Kreistagsfraktion) sowie Cuxhavens Oberbürgermeister Uwe Santjer und vom grünen Bundestagsabgeordneten Stefan Wenzel. Stadt, Landkreis und die Gemeinde Hadeln wollen sich gemeinsam den Plänen entgegenstellen und prüfen auch die Möglichkeit rechtlicher Schritte.

Eigentlich war das schon für Frühjahr 2021 geplant, doch weil immer größere Schlickmengen vor und im Hafen auftraten, beschränkte man sich auf eine Teilfreigabe ab Mai 2021 mit etwa der halben Tiefgangserhöhung. Ein zweiter Termin zur Gesamtfreigabe im Herbst 2021 wurde ebenfalls nicht eingehalten.

Dabei war das Kontingent an Baggerkosten für die Vertiefung längst ausgeschöpft. Daher bediente man sich des Tricks, alle restlichen Baggerarbeiten auf die Unterhaltungsbaggerei zu schieben. Bereits im Spätsommer 2021 musste hier über eine Million Euro nach bewilligt werden, weil immer wieder Sand aus der Medemrinne ins Fahrwasser nachrutschte. Tagelang sah man die Baggerschiffe direkt vor der Kugelbake. Offenbar hielt das nicht lange vor, schon zum Jahreswechsel war wieder ein Großraumbagger, die „HAM 316“ an gleicher Stelle zu sehen.

Nach der Elbvertiefung ist - das wurde auch schon in den Gutachten vorhergesagt - von höheren Zahlen bei der Unterhaltungsbaggerei auszugehen, denn ab dem besagten Termin im Januar muss die neue Tiefe ja dauerhaft garantiert sein - wenn sie ein Schiff denn wirklich mal voll nutzen will. Doch das ist wohl kaum zu erwarten: Nach einer Bilanz von WWF, BUND

und NABU waren von letztem Mai bis Dezember 2183 Containerschiffe in Hamburg, nur 87 überschritten die Maße der im Jahr 2000 fertiggestellten vorhergehenden Elbvertiefung (12,50 m). Die Verbände bilanzieren eine Unwirtschaftlichkeit der Elbvertiefung und forderten erneut eine Hafenkooperationen und die Rücknahme der Vertiefungs-Maße auf den Wert aus dem Jahr 2000 ein. Dies vertraten auch die Grünen und ihr Bundestagskandidat Stefan Wenzel. Eine Expertenanhörung des Grünen Ortsverbandes im August 2021 trug ebenfalls viele Belege für ein notwendiges Ende der Baggerei zusammen (siehe Internet-Seite des grünen Ortsverbandes: Unsere Themen – Archiv 2021 – Nordsee und Elbe).

Noch mehr Schlick im Bereich Cuxhaven und Otterndorf zu erwarten

Mit Angabe des 29.10.2021 hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) eine neue Auswirkungsprognose für die Sedimentverbringung am Neuen Lüchtergrund veröffentlicht, mit 5 Jahren Gültigkeit. Darin wird von einer deutlichen Erhöhung der Verklappung von Feinsedimenten vor Cuxhaven ausgegangen, dennoch wird alles für den Gesamttraum Elbmündung und innere Deutsche Bucht als unbedenklich nach Wasser-Rahmenrichtlinie und nur mit geringen Auswirkungen auf die Natur (Wattenmeer, Fische, Vögel usw.) angesehen. Hat sich da Hamburg selber einen Freibrief erteilt? Schon vor Veröffentlichung der Prognose wurde der Anteil an Hafen-Sedimenten mit höheren Schadstoffklassen an der Klappstelle Neuer Lüchtergrund deutlich erhöht. Umweltverbände hatten sogar eine Anzeige oder Klage geprüft, diese zunächst bis zur neuen Auswirkungsprognose zurückgestellt. Eine Bewertung wird in den nächsten Monaten erfolgen. Vom



Ständig in Cuxhaven präsent: Elbbagger

Land Niedersachsen ist zudem ein neues Einvernehmen erforderlich, auch dazu laufen Nachprüfungen. Am Neuen Lüchtergrund sollen an bindigen, also feinen Sedimenten statt bisher 5,5 Mio. cbm 7,5 Mio. cbm pro Jahr verklappt werden. Herkunft ist vor allem der Stromabschnitt unterhalb Hamburgs (Begegnungsstrecke). Hinzu kommen noch die Sandumlagerungen wie bisher. Im Sommer gibt es eine Beschränkung auf je 1,75 Mio. cbm, der Rest geht aufs Winterhalbjahr. Eine deutliche Erhöhung wird in der Prognose bei der Schwebstoffbelastung des Wassers im Bereich Cuxhaven, Otterndorf und Elbmündung gesehen, 10 bis 15 % mehr im Sommer und 15-25 % mehr im Winter. Hier ist eine Art "Hot Spot", weiter weg wird es weniger. Das bedeutet nicht nur mehr Ablagerungen im Watt, sondern auch mehr Schadstoffe im Bereich des Nordseeheilbades, diese hängen an den Schwebstoffen aus dem belasteten Feinsediment. Die negative Entwicklung im Bereich Cuxhaven-Otterndorf steht im Widerspruch zur Gesamtaussage des Gutachtens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), dass die Verbringung am Lüchtergrund unbedenklich sei. Cuxhaven ist überproportional von den Auswirkungen betroffen. Die bereits zu beobachtenden Folgen, insbesondere im küstennahen Wattenmeer werden sich weiter verstärken. Die Bürgerinitiative „Rettet das Cux-Watt“ befürchtet fatale Folgen.

Christian Neuhäuser von BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN aus Bremerhaven zu den aktuellen und geplanten Flussvertiefungen:

Der Kreisverband Bremerhaven fordert eine echte Kooperation aller deutschen Häfen – und zwar auf Augenhöhe. Die Konkurrenzsituation auf Kosten von Menschen und Umwelt muss durchbrochen werden, der Kreislauf immer tiefer und noch tiefer zu baggern muss endlich enden.

Hamburg hat mit der aktuellen Elbvertiefung, 100km ins Binnenland hinein, bereits Fakten geschaffen. Damit wird auch Bremerhaven als Küstenstadt, die geplante Außenweservertiefung im Wattenmeer aufgezwungen. Im Anschluss muss einer weiteren Vertiefung der Flüsse ein Riegel vorgeschoben werden. Je nach Nutzung und Bedarf kann auch ein Rückbau die Folge sein. Die Kapazitäten des Jade-Weser-Ports müssen endlich genutzt werden.

Einen weiteren Ausbau der Unterweser bis Brake, der im Bundesmaßnahmengesetz an die Vertiefung der Unterweser gekoppelt wurde, lehnen wir ab – auch weil er eine Subventionierung der industriellen Massentierhaltung durch die Hintertür dient. Gerade innerhalb eines Ästuars sind die Schäden durch den Flussausbau an Ufern, Grundwasser und der Wasserqualität besonders groß und vor allem nachhaltig. Dazu werden auch die Küstenschutzbauwerke gefährdet und damit auch die Sicherheit der Bevölkerung.

Wie kann man noch was erreichen?

Die 9. Elbvertiefung geht auf einen Planfeststellungsbeschluss zurück, der auch vom Bundesverwaltungsgericht überprüft und abgesegnet wurde. Er enthält jedoch Auflagen, wie die Einhaltung der Wasserrahmenrichtlinie und bestimmte Gebiete für die Ver-



Banner zur Elb-Demo im Oktober 2020
Seitdem finden allmonatlich Mahnwachen statt

Bundestagsabgeordneter Stefan Wenzel,

umweltpolitischer Sprecher der grünen Fraktion, hat die Hamburger Pläne, Bereiche nahe der Insel Scharhörn als Hafenschlick-Verklappungsgebiet zu nutzen, scharf kritisiert. In seiner Pressemitteilung vom 24.1.22 heißt es unter anderem: "Es ist mehr als fraglich, ob es für diese aus der Not getriebene Fehlentscheidung eine korrekte Genehmigungsgrundlage gibt. (...) Die mittlerweile anfallenden deutlich größeren Baggermengen aus dem Hafen und der Elbe würden nicht den in der Planfeststellung formulierten Zielvorstellungen und den rechtlichen Anforderungen an Verklappungsgebiete entsprechen. Außerdem müsste geklärt werden, wie die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen in die aktuelle Entscheidung einbezogen worden sind."

bringung. Wenn es gelingen sollte, Auflagenverstöße gerichtsfest nachzuweisen, müsste diese Vertiefung zurückgenommen werden.

Bei der Wasserrahmenrichtlinie gibt es Belege für mögliche Verstöße. Wie die Cuxhavener Bürgerinitiative im Newsletter mitteilt, hat der Landkreis Stade bereits die Europäische Kommission in Brüssel eingeschaltet. Ziel ist, dass die EU den Bund (und indirekt Hamburg) aufordern soll, die Elbe in einen guten ökologischen Zustand zu versetzen. In dem Schreiben wird dem Bund vorgeworfen, gegen europäisches Naturschutzrecht zu verstoßen. Durch die Ausbaggerung der Unterelbe habe sich der ökologische Zustand verschlechtert. Die Wasserrahmen- und die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie würden nicht umgesetzt. Die Verschlickung bedrohe das Ökosystem im Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“. Da könnte sich Cuxhaven ebenfalls anschließen. Auch unser grüner Bundestagsabgeordneter Stefan Wenzel legt seinen Schwerpunkt der Argumentation auf Verstöße gegen die Wasserrahmenrichtlinie.

Die andere Möglichkeit geht über die Kosten der Unterhaltungsbagerei. Werden die zu hoch und es wird gleichzeitig erkannt, dass man mit Hafenkooperationen bei den großen Schiffen, etwa mit Wilhelmshaven günstiger fährt, könnte man die Unterhaltungsbagerei in der Intensität zurücknehmen, so dass die Fahrrinntiefe nach und nach wieder die Maße aus dem Jahr 2000 erreicht. Zumindest hat die neue Bundesregierung für die Zukunft Hafenkooperationen als einen Weg zukünftiger verträglicher Schifffahrt erkannt. Wir sollten als Grüne in Cuxhaven aber auch weiterhin darauf aufmerksam machen, dass Seetransporte noch umweltverträglicher werden müssen und nicht zulasten der Menschen und der Natur an den Küsten gehen dürfen.

Dieser Artikel wurde von Christof Lorenz verfasst.



OB Uwe Santjer spricht bei der Mahnwache