Peter Roland, Sprecher der BI "Rettet das Cux-Watt"

Vortrag im Rahmen der Anhörung „Ist der Lebensraum Elbe noch zu retten?“ am 21. August 2021 im Bali-Kino

Themen: Scharhörn-Plan der Hamburger, Leitdamm, Duhner Loch und Folgen für den Tourismus.

Bevor ich gleich auf die Themen Leitdamm, Duhner Loch und die Folgen für den Tourismus zu sprechen komme, möchte ich auf die größte Bedrohung des Cuxhavener Watts eingehen, wozu die 9. Elbvertiefung erheblich beigetragen hat. Und damit meine ich konkret den Plan der Hamburger, spätestens ab 2023 den belasteten Hafenschlick vor der Vogelschutz-Insel Scharhörn zu verklappen. Derzeit erfolgt die Verbringung ja noch bei Tonne E3 südlich von Helgoland. Doch weil das Kontingent dort bereits ausgeschöpft ist, wurde zwischen dem Hamburger Senat und Schleswig-Holstein im Mai die Aufstockung der Verklappungen um 500.000 Tonnen für dieses Jahr vereinbart.

Über diese befristete Erweiterung des Kontingents haben sich Umweltsenator Jens Kerstan und die Hamburger Bürgerschaftsfraktion der Grünen leider zu früh gefreut. So war von dem Fraktionsvorsitzenden Dominik Lorenzen zu hören, durch diese Lösung könne der Scharhörn-Plan nun endgültig vom Tisch genommen werden.

Allerdings handelt es sich bei dieser Aufstockung des Klappvolumens bei Tonne E3 keinesfalls um eine Lösung, sondern nur um eine Verschiebung der Frage: Wohin in Zukunft mit dem Hamburger Hafenschlick? Langfristig ist eine Verbringung in die AWZ geplant, es wurde aber noch nicht mal der Antrag für das zeitaufwendige Verfahren gestellt.

Der verfrühte Optimismus der Hamburger Grünen wird besonders deutlich, wenn man die Aussagen des Wirtschaftssenators Westhagemann hört, die Klappstelle Scharhörn werde weiterhin geprüft und sei noch nicht vom Tisch.

Dass der sogenannte Plan B der Hamburger weiterhin ganz oben auf der Agenda bleibt, erkennt man u. a. auch an der Aussage des Staatsrats Andreas Rieckhof in einer Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Inkompetenz des Hamburger Senats. Dort sagte er, er sei davon überzeugt, dass Hamburg gut beraten sei, alles zu tun, die Verbringstelle Scharhörn zu nutzen.

Und was sich hinter seiner Formulierung "alles zu tun ..." verbirgt, kann man sich ja ausmalen. Die Hürden eines ordnungsgemäß durchgeführten Prüfverfahrens liegen zwar hoch, ich denke da z. B. an die FFH-Verträglichkeitsprüfung. Da Hamburg jedoch bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Fahrrinnenanpassung geltendes Recht gebogen hat, so ist das auch bei dem Scharhörn-Plan zu befürchten. Gegen Profit, Habgier, Egoismus und Pfeffersackmentalität hat die Ökologie höchstens eine Alibi-Chance, bestes Beispiel ist der Schierlingswasserfenchel.

Interessant ist ein in letzter Zeit gern verwendetes Argument des Senats in Zusammenhang mit dem Scharhörn-Plan, nämlich die Hafen-Sedimente seien viel sauberer als früher. Sollte das so sein, dann stellt sich ja sofort die Frage, warum Hamburg auch in den nächsten Jahren bereit ist, einen zweistelligen Millionenbetrag jährlich an Ausgleichszahlungen für die Verklappungen bei Tonne E 3 zu bezahlen.

Und wie gesagt gibt es ja noch der Plan, den Hafenschlick in die AWZ zu verbringen. Aufgrund der noch längeren Fahrzeiten würde das Millionengrab noch größer.

Also kann es sich doch nur um ein Märchen handeln, wenn der Bevölkerung verkauft wird, die Hafensedimente seien gar nicht mehr so belastet, warum sonst dieser immense Aufwand?

Fakt ist nun mal, dass der Hamburger Hafenschlick in der höchsten Schadstoffklasse nach GÜBAK eingestuft ist. Da können die Hamburger noch so viele Sonntagsreden halten, wie sie wollen.

Sollte es nun tatsächlich dazu kommen, dass sich der Scharhörn-Plan durchsetzt und somit geltendes Recht gebogen wird, wäre das Watt vor Cuxhaven das Bauernopfer der Hamburger Schlick-Problematik. Deshalb gilt es unbedingt zu verhindern, dass dieser Plan verwirklicht wird.

So kämpft unsere Bürgerinitiative seit Bekanntwerden dieses Plans an verschiedenen Fronten. Insbesondere mit Umweltminister Olaf Lies steht die BI dazu in einem engen persönlichen Kontakt.

Doch nun noch kurz zu den eigentlichen Themen, zu denen ich etwas sagen soll, zunächst zum Kugelbake-Leitdamm. Die Langzeitwirkung des Lückenschlusses dieses 10 km langen Strombauwerks vor gut 50 Jahren ist die Hauptursache für den Aufwuchs und die beginnende Verlandung des Cux-Watts. Aufgrund der vorherrschenden Grundströmung in der Deutschen Bucht wird ein weitaus größeres Volumen an Sedimenten in

das Cuxhavener Watt eingetragen, als Baggergut aus der Tideelbe unweit der Küste Cuxhavens verbracht wird. Diese Mengen kommen natürlich noch oben drauf, ein Teil davon landet auch im Cux-Watt.

Und da aufgrund des Aufwuchses kaum noch Gefälle und Seegang insbesondere in den küstennahen Bereichen vorhanden ist, setzen sich die ganz feinen Sedimente ab, wodurch es zur Bildung von Schlick kommt. Zu den Folgen der Verschlickung hat ja bereits Beatrice Klaus referiert.

Auch wenn die Verklappungen vor unserer Küste nicht die Hauptursache der Wattproblematik sind, so gehören die natürlich nicht hier hin, eigentlich in der ganzen Nordsee nicht.

Das Schadstoff-Thema überspringe ich, da es bereits behandelt wurde.

Nun sind wir gespannt, zu welchem Ergebnis Professor Zanke kommt, der zur Zeit an einer von der BI "Rettet das Cux-Watt" initiierten Pilotstudie arbeitet, um die Auswirkungen einer Modellierung am Leitdamm zu untersuchen. Das Ergebnis wird Anfang September vorgestellt.

Zum Duhner Loch ist zu sagen, dass inzwischen sogar wissenschaftlich bestätigt wurde, was die BI bereits vor über 3 Jahren vermutet hatte: Auch die Vertiefung dieses Priels ist eine Folge der Langzeitwirkung des Leitdamms. Um also die Erreichbarkeit Neuwerks langfristig sicherzustellen, ist es auch hier notwendig, den Hebel an der Ursache anzusetzen.

Welche Folgen sich für den Tourismus ergeben, hängt von diversen Faktoren ab. Bisher haben Themen wie Verschlickung, Auflandung oder die immer schlechtere Erreichbarkeit Neuwerks keine große Rolle gespielt, nicht zuletzt aufgrund des geänderten Reiseverhaltens durch die Corona-Pandemie.

Tourismus insbesondere an der Nordseeküste wird es immer geben, natürlich auch im größten Nordseeheilbad.

Das könnte sich vielleicht regional sowie von der Zielgruppe etwas verschieben. So war in einem großen Reisemagazin als Titelzeile eines vierseitigen Berichts über Cuxhaven zu lesen: "Nordsee für Nichtschwimmer". Es hat sich also längst rumgesprochen, dass man auch bei Flut mehrere 100 Meter rausgehen muss, um überhaupt schwimmen zu können. Für Familien mit kleinen Kindern eigentlich nicht unbedingt ein Nachteil. Das könnte sich allerdings ändern, sollte in Zukunft der belastete Hamburger Hafenschlick vor Scharhörn verklappt werden.

Allein die dann aufkommende Schadstoffdiskussion könnte so manchen Touristen davon abhalten, in Cuxhaven Urlaub zu machen.

Abschließend möchte ich die Frage dieser Veranstaltung beantworten, ob der Lebensraum Elbe noch zu retten ist. Meine Antwort, die ich auf das Cux-Watt beschränken möchte, mache ich von mindestens 3 Voraussetzungen abhängig:

1. Die Pilotstudie von Prof. Zanke kommt zu dem Ergebnis, dass die infolge des Leitdamms eingetretene Verlandungsproblematik im Cuxhavener Watt durch Modifikationen am Leitdamm verbessert werden kann, ohne gleichzeitig erhebliche Nachteile für die Elbe als Wasserstraße nach sich zu ziehen.

2. Dieses Ergebnis würde dann auch umgesetzt werden.

Hier ist allerdings erheblicher Wiederstand der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zu erwarten, voran der Staatssekretär im BMVI Ferlemann, ausgerechnet ein Bürger Cuxhavens.

3. Es kommt nicht zu dem Plan der Hamburger, ihren Hafenschlick in Zukunft vor unserer Küste zu verklappen.

Unter diesen Maßgaben wäre das Cux-Watt noch zu retten.

Und ganz zum Schluss möchte ich noch ein paar Bilder zeigen, die ich in den letzten 3 Jahren bei meinen weiten Exkursionen im Cuxhavener Watt aufgenommen habe. Auch diese Bilder zeigen, dass es sich lohnt, für die Rettung des Cux-Watts zu kämpfen.