

„Senat lässt Hafen sehenden Auges verschlicken“

Viel zu kleine Baggerschiffe im Einsatz – Hamburg braucht schlüssiges Gesamtkonzept für Sediment-Entsorgung

GASTBEITRAG

Das weiterhin ungelöste Schlickproblem des Hamburger Hafens ärgert nicht nur die Unternehmen und ihre Kunden. Auch das ehemalige Mitglied der Hamburger Bürgerschaft (2011–2015), der Hamburger Rechtsanwalt Dr. Walter Scheuerl, kritisiert den Senat scharf:

„Der Hamburger Hafen steuert mit der Hamburg Port Authority (HPA) auf eine handfeste Bagger-Krise zu. Trotz zunehmender Schlickmengen im Fahrwasser und an den Kaianlagen in den Seitenarmen und trotz zunehmender Abweichungen von den Solltiefen in den Hafenbecken setzt das niederländische Konsortium weniger Bagger mit einem deutlich geringeren Bagger-volumen ein.

Noch im Oktober und November (2015) setzten die niederländischen Reedereien zusätzlich zu den eher kleinen Saugbaggern „Hein“ (IMO 7911856) und „Ijsseldelta“ (IMO 7737690) mit den beiden Großbaggern „Alexander von Humboldt“ (IMO 9166845) und „Francis Beaufort“ (IMO 9262780) zwei der größten in Europa tätigen Baggerschiffe ein. Das Gesamtvolumen der vier Baggerschiffe betrug in dieser frühen Phase des Winters 28.015 Tonnen.

Inzwischen setzen die niederländischen Reedereien die „Alexander von Humboldt“ und die „Francis Beaufort“ bei Brügge beziehungsweise Dünkirchen ein, die „Hein“ in Bremerhaven. Die gegen die Verschlickung des Hamburger Hafens eingesetzten beziehungsweise lediglich aktuell zur Verfügung gestellten Baggerschif-

fe beschränken sich auf ganze drei Baggerschiffe.

Das Gesamtvolumen dieser drei Baggerschiffe beträgt mithin nur noch 8533 Tonnen. Das ist zusammen genommen nicht mal eine einzige Ladung der „Francis Beaufort“ oder der „Alexander von Humboldt“ und insgesamt weniger als ein Drittel der noch zu Beginn der Baggersaison zur Verfügung stehenden Baggermenge.

Dabei drängt die Zeit. Denn nach der „Übergangsregelung zum Handlungskonzept Umlagerung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen in der Stromelbe“ vom 16. März 2012 darf die HPA ohnehin nur noch bis Ende März baggern lassen. Ab dem 1. April ist das weitere



Scheuerl

Ausbaggern in Verbindung mit dem gegenwärtig praktizierten wasserbaulich unsinnigen Verklappen des Baggergutes vor dem Hafen bei Neßsand nach dieser Vereinbarung mit der Umweltbehörde wegen der dann wieder steigenden Wassertemperaturen für die Dauer des Sommers unzulässig.

Als Folge des offenbar konzeptlosen Vorgehens der HPA und des Abzugs der beiden Großbaggerschiffe ist der tideunabhängige Tiefgang der Elbe im Hamburger Hafen aktuell reduziert auf 12,40 Meter.

Man fragt sich, weshalb Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) und Wirtschaftsminister Frank Horch (parteilos) vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig noch um eine Fahrrinnenanpassung und Elbvertiefung prozessieren, wenn sie den Hamburger Hafen sehenden Auges

in diesem Maße verschlicken lassen, indem sie den Schlick aus dem Hafen direkt vor dem Hafen verklappen lassen, so dass dieser postwendend von der Flut wieder in den Hafen gespült wird.

Die wasserbaulich wegen des Tidal-Pumping-Effekts abwegige, umweltpolitisch wegen der Verschlickung des Mühlenberger Lochs schädliche und fiskalisch wegen der teuren Kreislaufbaggerungen unsinnige Verklappen des wesentlichen Teils des Hafenschlicks zwischen der Elbinsel Neßsand und Blankenese muss endgültig gestoppt werden.

Der Senat muss endlich seine Hausaufgaben machen und ein Konzept zur Entsorgung des Hafenschlicks an Land (neues Planfeststellungsverfahren) oder außerhalb der 12-Meilen-Zone erstellen.“ (Siehe auch Frage der Woche S. 16.)