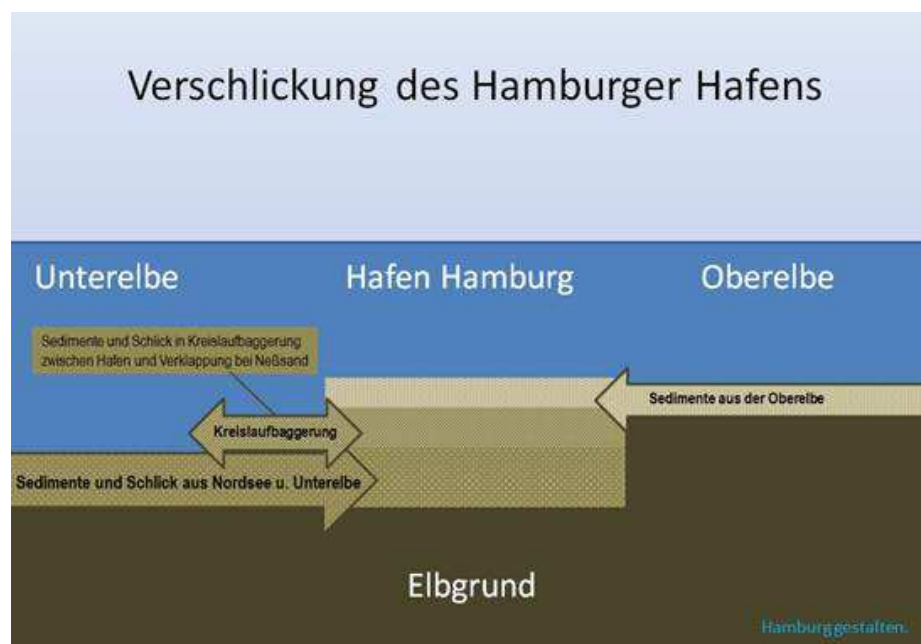


Pressemitteilung

## Scholz-Senat lässt Kosten der Schlick-Baggerung im Jahr 2015 explodieren: 85 Millionen Euro!

Hamburg, 18. März 2016 – Die Kosten der Schlick-Baggerung im Hamburger Hafen sind im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr von 66 Millionen Euro um fast 30 Prozent auf 85 Millionen Euro gestiegen. Ursache der Kostenexplosion ist die zunehmende Konzentration des Schlicks im Gebiet des Hamburger Hafens, da der Scholz-Senat seit dem Jahr 2012 den überwiegenden Teil des Schlicks nur noch bis an die Stadtgrenze bringt und dort zwischen dem Naturschutzgebiet Neßsand und dem Rissener Strand an der Fahrrinne in der Elbe verklappen lässt. Der starke Flutstrom spült den Schlick von dort wieder zurück in den Hafen. Ein wesentlicher Teil der auflaufenden Kosten für die von niederländischen Reedereien durchgeführten Baggerungen fällt deshalb inzwischen für unsinnige Kreislaufbaggerungen zwischen dem Hafen und Neßsand an.

Der Hamburger Senat hat auf eine aktuelle schriftliche kleine Anfrage am Dienstag eingeräumt, das die Kosten der Wassertiefenstandhaltung im Hamburger Hafen im Vergleich zum Vorjahr von 66 Millionen Euro um fast 30 Prozent auf 85 Millionen Euro angestiegen sind ([Drs. 21/3575 v. 15.3.2016](#)). Die zunehmende Verschlickung des Hamburger Hafens beruht entscheidend auf dem durch das **Tidal Pumping** bedingten **Konzentrationseffekt** der seit 2012 massiv erhöhten Mengen der **Schlick-Verklappung bei Neßsand**, also unmittelbar vor dem Hafen. Dies veranschaulicht die Grafik der Schlick-Ströme:



und ein Bild, das drei der aktuell vier eingesetzten niederländischen Saugbagger bei Blankenese kurz vor bzw. kurz nach der Verklappung ihrer mehreren Tausend Tonnen

Schlick bei Neßsand - täglich rund 65.000 Tonnen - beim Passieren des Blankeneser Unterfeuers zeigt:



Tatsächlich weiß der Hamburger Senat,

- dass die zunehmende Verschlickung des Hamburger Hafens entscheidend auf diesem durch das Tidal Pumping bedingten Konzentrationseffekt und den seit 2012 massiv erhöhten Mengen der Schlick-Verklappung bei Neßsand, also unmittelbar vor dem Hafen, beruht. Die Höhe des **Wasserstandes im Oberlauf der Elbe in Sachsen und Sachsen-Anhalt** hat praktisch **keinen relevanten Einfluss** auf die Wasserstände unterhalb der Staustufe bei Geesthacht im Tidehafen Hamburg (im Gegenteil: Gerade aus dem Oberlauf kommt ggf. auch ein erheblicher Anteil an gift- und schwermetallbelasteter Sedimente aus den ehemaligen Industriegebieten der DDR im Umfeld des Elblaufes, z. B. aus der „Mulde“; je niedriger der Wasserstand dort, desto geringer der Zulauf von solchen Sedimenten)

Der Senat weiß ferner,

- dass die **Schutzbehauptung**, die Verschlickung sei gleichsam eine naturgegebene Folge *niedriger Wasserstände im Elboberlauf* in den Bundesländern Sachsen und Sachsen-Anhalt, ein Märchen ist. Sehr anschaulich ergibt sich das aus den Ausführungen in der aktuellen Senatsantwort auf die schriftliche kleine Anfrage [Drs. 21/2939 vom 29.1.2016](#):

**„Der Abfluss eines Gewässers ist eine indirekte, also berechnete Messgröße, die mithilfe einer durch Strömungsmessungen bei verschiedenen Wasserständen und entsprechenden Querschnittsprofilen kalibrierte „Wasserstands-Abflussbeziehung“ (= empirische Kurve) ermittelt wird. Für den Pegel Geesthacht (und alle**

weiteren Pegel bis nach Neu Darchau) gibt es eine solche Beziehung nicht. Sie wäre auch nicht sinnvoll, da die **Lage der Wehrklappen in Geesthacht automatisch so gesteuert wird, dass sich immer ein konstanter Wasserstand von +4,10 mNHN\* einstellt. ...**

Eine **Abflussermittlung in Geesthacht ist im Übrigen auch deshalb entbehrlich**, da es unterhalb von Neu Darchau keine Zuflüsse in die Elbe gibt, die in der Lage wären, den für Neu Darchau ermittelten Abfluss nennenswert (also um mehr als 1 Prozent) zu erhöhen, ...

Der **Pegel Bunthaus befindet sich bereits im Tideeinflussgebiet. Daher enthalten die Wasserstands- und Strömungsmessungen hier überwiegend Einflüsse aus der Tidewelle. Im Tideeinzugsgebiet wird bei der Messgröße nicht von „Abfluss“ gesprochen, sondern vom „gerichteten Durchfluss“, da er in beide Richtungen (Flut- und Ebbströmung) läuft.“**

Die Zunahme der Verschlickung des Hafens, die damit verbundene Kostenexplosion und die Beeinträchtigungen der Handelsschifffahrt im Hamburger Hafen aufgrund des an vielen Kais unzureichenden Tiefgangs sind also von Bürgermeister Scholz und Wirtschaftssenator Horch zu verantwortende hausgemachte Probleme. Senator Horch wurde bereits im Herbst des Jahres 2011 ausführlich über die Rahmenbedingungen informiert (Drs. 21/2929, Seite 5). Das Eckpunktepapier zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein hilft dabei dem Hamburger Hafen nicht weiter (siehe [Pressemitteilung vom 6.2.2016](#)). Senat und HPA sind deshalb dringend dazu aufgerufen, eine **Entsorgung außerhalb der 12-Meilen-Zone** vorzubereiten.

### Zum Hintergrund:

Verantwortlich für die extreme Verschlickung des Hamburger Hafens und die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit von immer mehr Teilen des Hamburger Hafens sind allein Bürgermeister Scholz und die Senatsmitglieder aus der Wirtschafts- und der Umweltbehörde in den Scholz-Senaten I und II. Denn der eigentliche **Grund für die extreme Verschlickung des Hafens ist das seit 2012 in Abstimmung der Wirtschafts- und der Umweltbehörde intensivierte Verklappen des wesentlichen Teils des Hafenschlicks und Baggerguts unmittelbar vor dem Hamburger Hafen bei der Elbinsel Neßsand**. Als Folge dieser Verklappungen unmittelbar vor dem Hafengebiet verschlickt der Hamburger Hafen inzwischen so stark, dass die Funktionsfähigkeit mehrerer Terminals eingeschränkt ist. Gleichzeitig verschlickt auch das Naturschutzgebiet Mühlenberger Loch zunehmend auf Grund des sog. Tidal Pumping Effekts der Tideelbe (siehe unten: Weiterführende Informationen).

Die von der HPA als vermeintlicher Grund für das Verschlicken des Hafens gelegentlich angeführten „historisch niedrigen Wasserstände“ und geringen Regenfälle im Oberlauf der Elbe haben auf die Verschlickung des Hafens tatsächlich keinen bzw. nur einen sehr geringen Einfluss. Denn die Elbe ist bis weit oberhalb des Hafens ein Tidegewässer. Der Wasserstand der Elbe im Hamburger Hafen wird deshalb im Wesentlichen durch die Gezeiten und nicht durch Regenfälle im Oberlauf der Elbe beeinflusst.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und die Hamburg Port Authority (HPA) haben bereits 2008 betont, dass wegen der Tidal Pumping Effekte die **Verklappung von Hafenschlick bei Neßsand keine Lösung gegen die Verschlickung des Hamburger Hafens ist**, da der Schlick von dort mit dem stärkeren Flutstrom wieder in den Hafen zurückgespült wird. Zur wasserbaulich abwegigen Verklappung wesentlicher Teile des Hafenschlicks bei Neßsand haben WSV und HPA im „**Strombau- und Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe**“ betont: „**Diese .. im hamburgischen Bereich umgelagerten Mengen werden nur zu einem eher geringen Teil aus dem System entfernt. Als Folge dieser Kreislaufbaggerungen ... reichern sie sich an und führen zu einer steigenden Baggermenge. ... Besonders die im Sommer bei niedrigem Oberwasser aus dem Köhlbrand nach Neßsand umgelagerten Baggermengen sind von dort mit dem Flutstrom faktisch sofort wieder zurückgekommen**“ (a. a. O., S. 9). „**Diese Stelle soll im Rahmen der Umsetzung des Gesamtkonzepts weitgehend aufgegeben werden, da sie den vorstehenden Handlungsgrundsätzen nicht entspricht.**“ (a. a. O., S. 20).

Wasserbaulich, fiskalisch und aus Umweltgründen drängen sich ein Bulker-Konzept mit einer **Entsorgung des Schlicks außerhalb der 12-Meilen-Zone** auf: Die Stadt schafft zwei große Bulker (Massengutschiffe) an, die sich zur

Aufnahme und Verklappung von Baggergut und Schlick eignen bzw. entsprechend umgerüstet werden. Bulker gibt es derzeit weltweit zu günstigen Preisen, so dass die Kosten für die Stadt überschaubar sind. Die Bulker werden jeweils im Wechsel im Hafen von Baggern beladen und fahren das Baggergut in die Nordsee, wo es außerhalb der 12-Meilen-Zone verklappt wird. Für dieses Konzept braucht es zwar voraussichtlich andere Bagger als die gegenwärtig eingesetzten Saug- bzw. Hopperbagger der niederländischen Reedereien. Der entscheidende Vorteil des Bulker-Konzepts besteht jedoch darin, dass nur die Bulker den Weg in die Nordsee fahren und die Bagger das machen, was sie am besten können: baggern. Das [Hohe-See-Einbringungsgesetz](#) v. 25.08.1998 sieht in seinen §§ 4 Nr. 1 und 5 eine solche Entsorgung außerhalb der 12-Meilen-Zone nach einem Erlaubnisverfahren vor dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Einzelheiten: § 8) nach Einholung der Zustimmung der Behörden des Bundes und der anderen Bundesländer ausdrücklich vor. HPA und Senat müssen nur endlich beginnen, zu handeln.

## Weiterführende Informationen:

**BILD v. 17.3.2016: Kostenexplosion: Schlick-Schande kostet 85 Mio**

<http://www.bild.de/regional/hamburg/hamburger-hafen/schlick-schande-kostet-85-millionen-44974272.bild.html>

**Drs. 21/3575 v. 15.3.2016: Verbringung von Sedimenten (X) – Sind die Kosten für die Schlickbaggerung endlich ausgerechnet?**

<https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/51927/verbringung-von-sedimenten-x-%E2%80%93-sind-die-kosten-%C3%BCr-schlickbaggerung-endlich-ausgerechnet-.pdf>

**Dr. Walter Scheuerl v. 3.3.2016: 8 Millionen Tonnen Schlick: Hamburger Hafen steht 2016 vor der größten Schlickwelle seit Amtsantritt von Scholz**

[http://www.walterscheuerl.de/resources/PM\\_Scheuerl\\_20160303\\_Hafenschlick\\_8\\_Millionen\\_Tonnen\\_Schlickwelle\\_Horch\\_Scholz.pdf](http://www.walterscheuerl.de/resources/PM_Scheuerl_20160303_Hafenschlick_8_Millionen_Tonnen_Schlickwelle_Horch_Scholz.pdf)

**Dr. Walter Scheuerl v. 6.2.2016: Eckpunktepapier zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein hilft dem Hamburger Hafen nicht weiter**

[http://www.walterscheuerl.de/resources/PM\\_Scheuerl\\_20160209\\_Hafenschlick\\_Eckpunktepapier\\_hilft\\_Hamburger\\_Hafen\\_nicht\\_weiter.pdf](http://www.walterscheuerl.de/resources/PM_Scheuerl_20160209_Hafenschlick_Eckpunktepapier_hilft_Hamburger_Hafen_nicht_weiter.pdf)

**NDR Hamburg Journal v. 6.2.2016: Das Problem mit dem Schlick in der Elbe**

[http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hamburg\\_journal/Das-Problem-mit-dem-Schlick-in-der-Elbe.hamj46050.html](http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hamburg_journal/Das-Problem-mit-dem-Schlick-in-der-Elbe.hamj46050.html)

**Drs. 21/2039 v. 29.1.2016: Fehlender Tiefgang im Hamburger Hafen – Und HPA und BWVI schauen zu?**

<https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/51261/fehlender-tiefgang-im-hamburger-hafen-%E2%80%93-und-hpa-und-bwvi-schauen-zu-.pdf>

**Dr. Walter Scheuerl v. 22.1.2016: Bulker-Konzept und Entsorgung außerhalb der 12-Meilen-Zone überfällig**

[http://www.walterscheuerl.de/resources/PM\\_Scheuerl\\_20160122\\_Rotterdam\\_profitiert\\_Hafenschlick\\_Bulker\\_Konzept\\_12\\_Meilen\\_Zone.pdf](http://www.walterscheuerl.de/resources/PM_Scheuerl_20160122_Rotterdam_profitiert_Hafenschlick_Bulker_Konzept_12_Meilen_Zone.pdf)

**NDR.de v. 30.9.2015: Schlick wird aus der Elbe gebaggert**

<http://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Schlick-wird-aus-der-Elbe-gebaggert-,hafenschlick126.html>

**Dr. Walter Scheuerl v. 2.9.2015: Akteneinsicht bei HPA: Schlick-Verklappung bei Neßsand ist keine Lösung – Senat und HPA ohne Entsorgungskonzept**

[http://www.walterscheuerl.de/resources/PM\\_Scheuerl\\_20150902\\_Akteneinsicht\\_HPA\\_Verklappung\\_Nesssand\\_keine\\_Loesung.pdf](http://www.walterscheuerl.de/resources/PM_Scheuerl_20150902_Akteneinsicht_HPA_Verklappung_Nesssand_keine_Loesung.pdf)

**Hamburger Klönschnack v. 1.9.2015: Die Elbe - Viel besungen und schmutzig**

<http://issuu.com/kloenschnack/docs/kloenschnack-09-15/17?e=1015293/15134650>

**Dr. Walter Scheuerl v. 28.8.2015: Funktionsfähigkeit des Hafens: Hamburg kann Schlick außerhalb der 12-Meilen-Zone entsorgen**

[http://www.walterscheuerl.de/resources/PM\\_Scheuerl\\_20150828\\_Hamburg\\_Hafenschlick\\_12\\_Meilen-Zone.pdf](http://www.walterscheuerl.de/resources/PM_Scheuerl_20150828_Hamburg_Hafenschlick_12_Meilen-Zone.pdf)

**Hamburger Abendblatt v. 28.8.2015: Der Hamburger Hafen ist in Gefahr**

<http://www.abendblatt.de/meinung/article205610625/Der-Hamburger-Hafen-ist-in-Gefahr.html>

**Hamburger Abendblatt v. 28.8.2015: Hamburger Hafen ist voller Schlick – Firma klagt**  
<http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article205610363/Hamburger-Hafen-ist-voller-Schlick-Firma-klagt.html>

**Hamburger Abendblatt v. 27.8.2015: Hafencity-Verbot: Kritik an Senat und HPA**  
<http://www.abendblatt.de/hamburg/article205607097/Hafencity-Verbot-Kritik-an-Hafenbehoerde-und-Senat.html>

**Dr. Walter Scheuerl v. 20.8.2015: Verklappung von Hafenschlick vor Neßsand wird zur Belastung für den Hafen**  
[http://www.walterscheuerl.de/resources/PM\\_Scheuerl\\_20150820\\_Verklappung\\_Hafenschlick\\_Nesssand\\_Belastung\\_Hafen.pdf](http://www.walterscheuerl.de/resources/PM_Scheuerl_20150820_Verklappung_Hafenschlick_Nesssand_Belastung_Hafen.pdf)

**Dr. Walter Scheuerl v. 4.8.2015: Wasserqualität Elbe: Senat muss die Verklappung von Hafenschlick zwischen Neßsand und Blankenese stoppen**  
[http://www.walterscheuerl.de/resources/PM\\_Scheuerl\\_20150804\\_Wasserqualitaet\\_Elbe\\_Senat\\_muss\\_Verklappung\\_Blankenese\\_Nesssand\\_stoppen.pdf](http://www.walterscheuerl.de/resources/PM_Scheuerl_20150804_Wasserqualitaet_Elbe_Senat_muss_Verklappung_Blankenese_Nesssand_stoppen.pdf)

**Hamburg Port Authority: Tideelbe – Tidal Pumping**  
[http://www.hamburg-port-authority.de/de/hamburg-port-authority/strategische\\_themen/wasserwege/tideelbe/Seiten/default.aspx](http://www.hamburg-port-authority.de/de/hamburg-port-authority/strategische_themen/wasserwege/tideelbe/Seiten/default.aspx)

#### **Ansprechpartner für Rückfragen:**

Dr. Walter Scheuerl  
Mobil: +49 172 4353741  
E-Mail: [info@walterscheuerl.de](mailto:info@walterscheuerl.de)  
Internet: [www.walterscheuerl.de](http://www.walterscheuerl.de)