

Pressemitteilung

Hafenschlick: Eckpunktepapier zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein hilft dem Hamburger Hafen nicht weiter

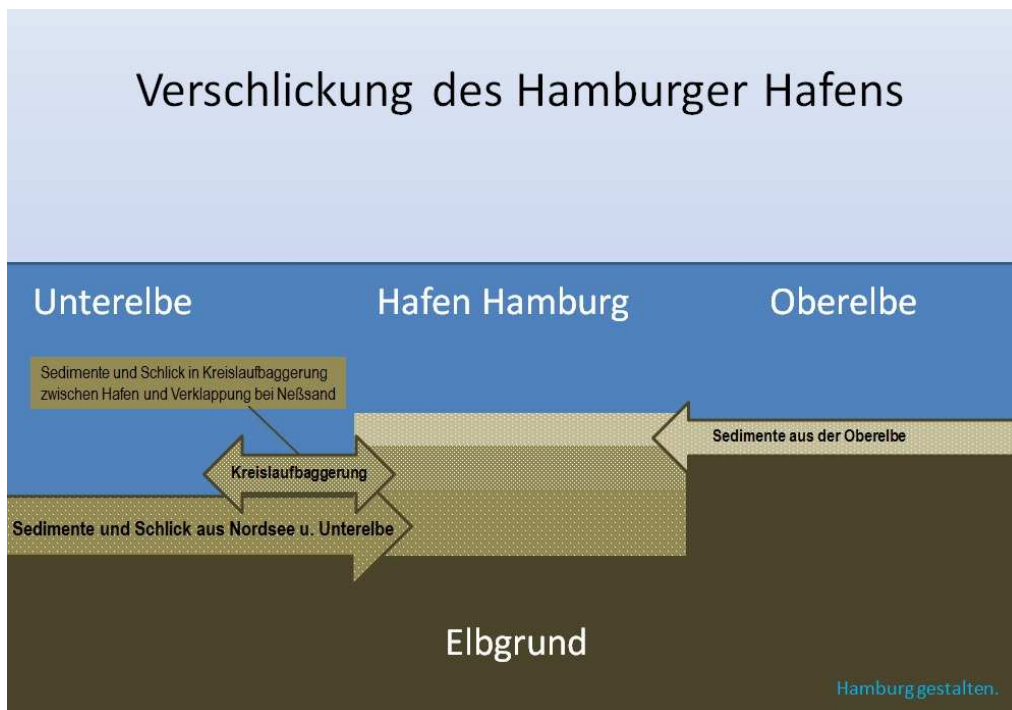
Hamburg, 9 Februar 2016 – Die am Dienstag von den grün geführten Umweltministerien bzw. -behörden von Schleswig-Holstein und Hamburg vorgestellten Eckpunkte einer „Verständigung“ zwischen den beiden Bundesländern über eine Ausweitung der Entsorgung von Hamburger Hafenschlick bei der Tonne E3 südlich von Helgoland stellt für den Hamburger Hafen nur eine Scheinlösung dar. Dem Hamburger Hafen ist mit dieser Vereinbarung zwischen den beiden grünen Politikern nicht geholfen.

Die von Jens Kerstan und seinem grünen Parteifreund Robert Habeck aus Schleswig-Holstein vorgestellten Eckpunkte sehen vor, dass Hamburg künftig ganzjährig Baggergut aus dem Hamburger Hafen bei der Tonne E3 in der Nordsee verklappen könne, sofern Hamburg vorab „*vollständige Antragsunterlagen vorlege*“ und das Sediment, das jeweils streng zu kontrollieren sei, „*alle Umweltauforderungen erfülle*“. Vor allem aber müsse sich Hamburg bereit erklären, für das Baggergut 5 Euro pro Tonne Trockengewicht (entsprechend ca. 2,5 Euro je Kubikmeter Laderaumvolumen) an die Stiftung Nationalpark zu überweisen.

Das als angebliche Zukunftslösung präsentierte Eckpunktepapier hilft dem Hamburger Hafen nicht dauerhaft und schon gar nicht nachhaltig weiter. Denn das umständliche Verfahren und die damit verbundenen Zahlungen werden dazu führen, dass die **unsinnigen und teuren Kreislaufbaggerungen** als Folge der Verklappung von Hafenschlick direkt vor dem Hafen bei Neßsand eben **nicht vollständig eingestellt** werden. Auch Umweltsenator Jens Kerstan lässt sich in der Pressemitteilung nur sibyllinisch mit der Aussage zitieren, dass Hamburg durch „*die ganzjährige Möglichkeit, Baggergut zur Tonne E3 zu verbringen, ... auch die umstrittenen Kreislaufbaggerungen, bei denen Schlick nach Neßsand umgelagert wird, reduzieren*“ könne.

Tatsächlich sind eben diese **Kreislaufbaggerungen** die **eigentliche Ursache der Verschlickung des Hamburger Hafens**. Die zunehmende Konzentration bzw. Gesamtmenge des Schlicks im Hamburger Hafen beruht im Wesentlichen auf der unzureichenden Entsorgung des Schlicks seit 2012. Da die Scholz-Senate 2012 damit begonnen haben, den größten Teil des Schlicks nicht mehr an Land oder in der Nordsee zu entsorgen, sondern ihn im Wesentlichen nur noch in einer teuren Kreislaufbaggerung zwischen Hafen und Neßsand zu halten, hat sich mit dem Zustrom weiteren Schlicks und weiterer Sedimente aus der Oberelbe und aus der Nordsee und Unterelbe (sog. Tidal Pumping) die Gesamtmenge des Schlicks im Hamburger Hafen stark erhöht.

Das veranschaulicht die folgende Grafik:



Hamburgs Wirtschaftssenator Horch sollte im Interesse des Hamburger Hafens und im Interesse der Stadt Hamburg als Hafenstandort von bundesweiter Bedeutung endlich ein eigenständiges und nachhaltiges Konzept zur Entsorgung des in Hamburg anfallenden Hafenschlicks verfolgen, statt sich an Scheinvereinbarungen zwischen grünen Parteifreunden zu beteiligen. **Hamburg braucht ein eigenständiges Schlick-Konzept mit einer Entsorgung des Schlicks außerhalb der 12-Meilen-Zone.** 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.

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 Baggereinsatzes 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:

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

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

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

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

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

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

Hamburg Port Authority: Tideelbe – Tidal Pumping

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

Internet: www.walterscheuerl.de