

Pressemitteilung

Nur Rotterdam profitiert vom Hafenschlick - Bulker-Konzept und Entsorgung außerhalb der 12-Meilen-Zone überfällig

Hamburg, 22. Januar 2016 – Wären zu Zeiten der Hanse drei niederländische Kapitäne nach Hamburg gefahren und hätten mit sie mit ihren Besatzungen damit begonnen, den Hamburger Hafen durch Kreislaufbaggerungen einzuschlicken, hätten die damaligen Hanseatischen Kaufleute die Kapitäne vermutlich geteert und gefedert, um sie anschließend samt ihrer Besatzungen über die Elbbrücken zu jagen und zu Fuß nach Rotterdam zurück zu schicken.

Rotterdam profitiert vom Hamburger Hafenschlick

Heute zahlt die Hamburg Port Authority (HPA) unter den Augen von Wirtschaftssenator Horch und Bürgermeister Scholz drei Niederländischen Reedereien hohe zweistellige Millionenbeträge pro Jahr für eben solche Kreislaufbaggerungen: Die [HAM 317](#) aus Rotterdam:



Baggerschiff HAM 317, Reederei VAN OORD, Rotterdam, beim Pendeln zwischen der Verklappungsstelle bei Neßsand und dem Hafen

und zwei weitere Niederländische Baggerschiffe, die [IJSEL DELTA](#) und die [AMAZONE](#), baggern Schlick aus dem Hafen und verklappen ihn nur wenige Kilometer elbabwärts direkt neben der Fahrrinne bei Neßsand, von wo der Schlick postwendend vom starken Flutstrom zurück in den Hafen gespült wird, so dass die Gesamtschlickmenge im Hafen bedrohlich zunimmt.

Die Niederländer dürften sich angesichts dieser indirekten finanziellen Unterstützung des Rotterdamer Hafens durch die Hamburger HPA und den Hamburger Steuerzahler lachend auf die Schenkel klopfen: Inzwischen werden die ersten Container bereits in Rotterdam teilentladen, damit sie mit weniger Tiefgang und dem Rest ihrer Ladung überhaupt noch in den zunehmend verschlickenden Hamburger Hafen einlaufen können.

Von der aktuellen Verklappungspraxis bei Neßsand **profitieren** mithin einstweilen ausschließlich der **Hafen von Rotterdam** und die beteiligten **Niederländischen**

Reedereien. Das wirft die Frage nach der Motivation der verantwortlichen Entscheidungsträger in der HPA und im Senat auf.

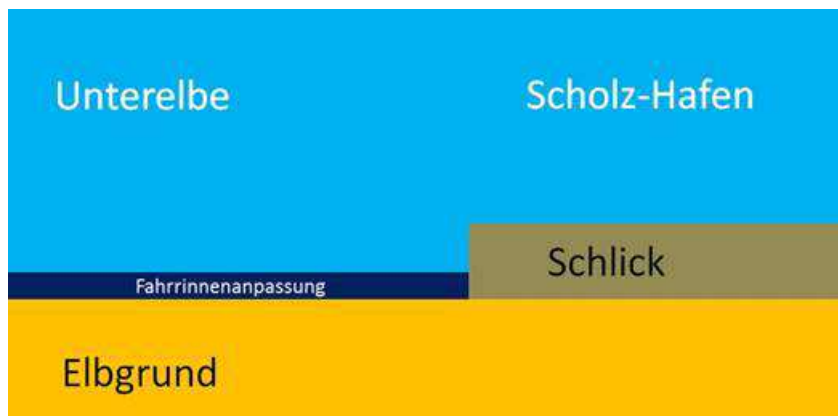
Weiterführende Informationen zu den aktuell eingesetzten drei Baggerschiffen:

HAM 317 (IMO 9208497), Owner: VAN OORD, Rotterdam, Netherlands
<http://maritime-connector.com/ship/ham-317-9208497/pdf/>

IJSSELDELTA (IMO 7737690), Owner: VAN DER KAMP, Zwolle, Netherlands
<http://maritime-connector.com/ship/ijsseldelta-7737690/>

AMZONE (IMO 9158630), Owner: DE BOER BAGGERBEDRIJF, Sliedrecht, Netherlands
<http://maritime-connector.com/ship/amazone-9158630/print/>

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 knapp über 12 Meter** (HVCC Hamburg Vessel Coordination Center GmbH, Meldung per 11.01.2016). Man fragt sich, weshalb Bürgermeister Olaf Scholz und Wirtschaftssenator Horch vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig noch um eine Fahrrinnenanpassung und Elbvertiefung um 1 Meter prozessieren, wenn sie den Hamburger Hafen sehenden Auges um 3 Meter verschlickten lassen:



Die wasserbaulich wegen des Tidal Pumping Effekts abwegige, umweltpolitisch wegen der Verschlickung des Mühlenberger Lochs schädliche und fiskalisch wegen der teuren Kreislaufbaggerungen unsinnige Verklappung des wesentlichen Teils des Hafenschlicks bei der Elbinsel Neßsand 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.

Dazu gehört vor allem ein **Bulker-Konzept** mit **Entsorgung außerhalb der 12-Meilen-Zone**:

Bulker-Konzept mit Entsorgung außerhalb der 12-Meilen-Zone

Das Bulker-Konzept drängt sich wasserbaulich, fiskalisch und aus Umweltgründen 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.

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 zwischen der Elbinsel Neßsand und Blankenese. 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 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).

Weiterführende Informationen:

Deutsche Schifffahrtszeitung THB v. 14.1.2016: „Senat lässt Hafen sehenden Auges verschlicken“ (Gastbeitrag)

http://www.walterscheuerl.de/resources/THB_20160115_Senat_laesst_Hafen_sehenden_Auges_verschlicken_Scheuerl.pdf

Hamburger Abendblatt v. 13.1.2016: Hamburger Hafen schon wieder verschlickt – Umschlag bedroht

<http://m.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article206919203/Hamburger-Hafen-schon-wieder-verschlickt-Umschlag-bedroht.html>

NDR v. 13.1.2016: Schlick verstopft die Hafen-Lebensader
<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Schlick-verstopft-die-Hafen-Lebensader,hafenschlick132.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
Telefon: +49 40 35922-270
Fax: +49 40 35922-224
Mobil: +49 172 4353741
E-Mail: info@walterscheuerl.de
Internet: www.walterscheuerl.de