

Pressemitteilung

Baggerkrise im Hamburger Hafen verschärft sich: mehr Schlick, weniger Bagger

Hamburg, 12. Januar 2016 – 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 Baggervolumen ein.

Noch im Oktober und November setzten die niederländischen Reedereien zusätzlich zu den eher kleinen Saugbaggern [HEIN](#) (2.854 t) und [IJSEL DELTA](#) (1.709 t) mit den beiden Großbaggern [ALEXANDER VON HUMBOLDT](#) (10.451 t) und [FRANCIS BEAUFORT](#) (13.001 t) zwei der größten in Europa tätigen Baggerschiffe ein. Das Gesamtvolumen der vier Baggerschiffe betrug in dieser frühen Phase des Winters 28.015 t.

Inzwischen setzen die niederländischen Reedereien die [ALEXANDER VON HUMBOLDT](#) und die [FRANCIS BEAUFORT](#) bei Brügge bzw. Dünkirchen ein, die [HEIN](#) in Bremerhaven. Die gegen die Verschlickung des Hamburger Hafens eingesetzten bzw. lediglich aktuell zur Verfügung gestellten Baggerschiffe beschränken sich auf ganze drei Baggerschiffe:

[IJSEL DELTA](#): 1.709 t
[AMAZONE](#): 2.276 t
[HAM 317](#): 4.548 t

Das **Gesamtvolumen** dieser drei Baggerschiffe beträgt mithin nur noch 8.533 t, 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 Bagger Saison 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 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.

Also 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 m (siehe Anlage). Man fragt sich, weshalb Bürgermeister Olaf Scholz und Wirtschaftssenator Horch vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig noch um eine Fahrrinnenanpassung und Elbvertiefung prozessieren, wenn sie den Hamburger Hafen sehenden Auges in diesem Maße verschlickten 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.

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:

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_Nessand_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_Nessand_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



Rückblick (Betrachtungszeitraum 11.01.):

Revierinformationen:

- Hochwasser:

Cuxhaven	HW 11/ 01:37 - 0,10 m	HW 11/ 14:05 - 0,20 m
Hamburg	HW 11/ 05:09 - 0,20 m	HW 11/ 17:36 - 0,40 m

- Niedrigwasser:

Cuxhaven	NW 11/ 08:36 - 0,10 m	NW 11/ 20:53 - 0,20 m
Hamburg	NW 11/ 12:31 - 0,30 m	NW 12/ 00:46 - 0,40 m

Verfügungen:

- Eintreibungen im Köhlbrand – siehe Schifffahrtspol. Verfügung 01.2016 vom 04.01.2016
- Eintreibungen auf der Süderelbe – keine Schifffahrtspol. Verfügung erlassen, aber tideunabhängiger Tfg. reduziert auf 12,40 m

Wind und Wetterverhältnisse:

Hamburg: E 2 Bft., im Tagesverlauf leicht zunehmend aus ESE 2-3 Bft.
Helgoland: S 5 Bft., im Tagesverlauf zunehmend aus SW 5-6 Bft.

Besondere Verkehrssituation:

-

SBV-Fälle:

-

Kommentar:

-