

Hamburg gestalten.

Dr. Walter Scheuerl
Poststraße 9 – Alte Post
20354 Hamburg
Telefon: 0172 - 43 53 741 (mobil)
Mail: info@walterscheuerl.de
Internet: www.walterscheuerl.de

Pressemitteilung

Wasserqualität Elbe: Senat muss die Verklappung von Hafenschlick zwischen Neßsand und Blankenese stoppen

Hamburg, 4. August 2015 – Der Hamburger Senat muss die Verklappung von Hafenschlick zwischen der Elbinsel Neßsand und Blankenese stoppen - das fordert der Hamburger Rechtsanwalt Dr. Walter Scheuerl. Der Schlick ist u. a. mit Arsen, Blei, Quecksilber und hochgiftigen Butylzinn-Verbindungen aus Antifoulingfarben belastet und verschlechtert so die Wasserqualität zwischen dem Naturschutzgebiet Neßsand und Hamburgs schönsten Stränden. Unsinnige Kreislaufbaggerungen kosten den Hamburger Steuerzahler überdies Millionen Euro.

Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit lässt der Hamburger Senat **mehrere Millionen Kubikmeter** ausgebaggerten **Hafenschlick** zwischen dem Naturschutzgebiet der Elbinsel Neßsand und den Stränden von Blankenese und Rissen in der Elbe verklappen:



Bild: Klappstelle

© Scheuerl (2015)

Verantwortlich für die Verklappung sind die Hamburg Port Authority (HPA) und die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), die von Umweltsenator Jens Kerstan (GRÜNE) geleitet wird. Wie aus dem **am Montag veröffentlichten Monitoringbericht 2014** und den Berichten der zurückliegenden Jahre aus der HPA über diese im Behördendeutsch so genannten „Umlagerungen“ im Rahmen einer „Wassertiefeninstandhaltung“ hervorgeht, die der Senat in den Monaten November bis März vornehmen lässt, hat die HPA die Gesamtmenge des verklappten Hafenschlicks und Baggerguts in der Amtszeit von Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) drastisch erhöht. Die Wasserqualität zwischen dem Naturschutzgebiet Neßsand und den Stränden von Blankenese und Rissen (Wittenbergen) hat darunter extrem und nachhaltig gelitten. „Das Wasser der Elbe wird hier immer trüber. Das kann jeder beobachten, der sich häufig an oder auf der Elbe aufhält“ beschreibt Dr. Walter Scheuerl die Hinweise der Anwohner. Scheuerl weiter: „Wer sich vor Blankenese auf dem Wasser oder an den Stränden im Wasser aufhält, kann die zunehmend dichter werdenden Schlick-Wolken im Wasser sehen und buchstäblich mit Händen greifen.“

Die Zahlen sind besorgniserregend: Während in den Jahren 2006-2011 jeweils nur maximal rund die Hälfte des Hafenschlicks und Baggerguts aus dem Hafensbereich zwischen Neßsand und Blankenese verklappt wurde, ist die **Gesamtmenge** des

jährlich verklappten Hafenschlicks und Baggerguts in der Amtszeit von Olaf Scholz im Vergleich zu 2011 (1,1 Millionen Kubikmeter) im Jahr 2012 auf **3,9 Millionen Kubikmeter** mehr als verdreifacht und im Jahr 2013 auf mehr als **5 Millionen Kubikmeter** verfünffacht worden. Der Anteil der zwischen dem Naturschutzgebiet Neßsand und Blankenese verklappten Baggermenge an der Gesamtmenge des im Hafebereich ausgebaggerten Hafenschlicks und sonstigen Baggerguts ist in der gleichen Zeit von 45% (2011) auf mehr als 80% (2013) gestiegen. Im Jahr **2014** sind nach dem am Montag veröffentlichten Monitoringbericht 2014 **mehr als 2,7 Millionen Kubikmeter Schlick und Baggergut**, das sind **mehr als 60% des gesamten Hafengebaggerts**, zwischen Neßsand und Blankenese verklappt worden. Das ist **mehr als das Zweieinhalbfache der 2011 dort verklappten Mengen**. Das veranschaulicht die folgende Tabelle:

Verklappung Hafen-Sediment bei Neßsand/Blankenese			
	Baggermenge	Verklappung	Prozent
	Hafen (m ³)	Neßsand/Blankenese (m ³)	Neßsand/Blankenese
2014	4.535.900	2.740.300	60,40%
2013	6.066.600	5.006.200	82,5%
2012	4.991.700	3.913.200	78,4%
2011	2.450.600	1.109.400	45,3%

Quelle: Hamburg Port Authority (HPA): Monitoringberichte Umlagerung Baggergut Neßsand 2011 - 2014

<http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/studien-und-berichte/Seiten/default.aspx>

Der Vergleich mit einem Containerschiff veranschaulicht die Dimensionen: Ein modernes 13.000 TEU Containerschiff, wie z. B. die ‚OOCL Berlin‘ mit einer Länge über alles von 366,47 m, einer Breite von 48,20 m und einer Seitenhöhe von 29,80 m (einschließlich Unterwasserschiff) hat in seinen Außenmaßen ein Volumen von rund 540.000 Kubikmetern.



© Scheuerl (2015)

Die HPA hat also im Jahr 2012 Schlick und sonstiges Baggergut aus dem Hafen im Umfang von mehr als sieben (!), im Jahr 2013 von mehr als neun (!) und im Jahr 2014 noch einmal von mehr als fünf (!), insgesamt also allein **in den zurückliegenden drei Jahren mehr als einundzwanzig (!) Containerschiffe** dieses Bautyps an Hafenschlick und Baggergut zwischen Neßsand und Blankenese buchstäblich in der Elbe versenkt. **Übereinander gestapelt ergibt das einen Schlick-Berg von 630 Metern**. Das ist mehr als achtmal so hoch wie der Blankeneser Süllberg (Höhe: 74,4 Meter) und beinahe fünfmal so hoch wie der Hamburger Michel (Höhe: 132 Meter).

Angesichts dieses Berges von Schlick und Baggergut ist es auf Grund der bekannten Tideverhältnisse (sog. Tidal Pumping) kurzsichtig und naiv, zu hoffen, dass die Elbe einen derartigen Schlick-Berg schon irgendwie in die Nordsee transportieren werde.

Schadstoffe im Schlick – Verstoß gegen die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie

Erschwerend kommt hinzu, dass der zwischen Neßsand und Blankenese verklappte Schlick nachhaltig mit Schadstoffen belastet ist. Nach den eigenen Berechnungen bzw. Schätzungen der HPA im Monitoringbericht 2014 enthielt das im Jahr 2014 verklappte Baggergut z. B. **24,9 Tonnen Arsen, 62,9 Tonnen Blei, 1,42 Tonnen Quecksilber** und **mehr als 100 Kilogramm hochgiftige Butylzinn-Verbindungen**. Butylzinn-Verbindungen stammen vor allem aus Antifoulingfarben der Schiffe, sind inzwischen teilweise verboten und zählen zu den giftigsten Bioziden. Sie können das Hormonsystem beeinflussen und Nervenschäden verursachen. Vor allem aber sind sie für Wasserorganismen giftig und können in Gewässern längerfristig schädliche Wirkungen haben.

Mit dem erneuten Verklappen der so belasteten Schlick- und sonstigen Sedimente wenige Kilometer westlich des Hafens zwischen dem Naturschutzgebiet Neßsand und Blankenese verstoßen die HPA und der Senat damit zugleich gegen die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates (Richtlinie 2000/60/EG vom 23. Oktober 2000, ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1). Denn nach Artikel 4 der Wasserrahmenrichtlinie haben die Mitgliedstaaten u. a. alle notwendigen Maßnahmen durchzuführen, um eine Verschlechterung des Zustands der Oberflächenwasserkörper zu verhindern, und um diese langfristig zu verbessern. Indem HPA und Senat jedoch das bereits ausgebagerte und dem Wasserkörper der Elbe entnommene schadstoffbelastete Sediment mit dem Verklappen erneut in die Elbe einbringen, verschlechtern sie die Wasserqualität im Vergleich zu der Wasserqualität nach dem Ausbaggern erneut.

Kreislaufbaggerungen - hausgemacht

Die HPA bestätigt überdies indirekt, dass die Verklappung von Baggergut aus Sand und Hafenschlick zwischen der Elbinsel Neßsand und Blankenese gewässerwirtschaftlich auch wasserbaulich unsinnig ist. Denn auch die HPA selbst weist darauf hin, dass beim Ausbaggern der Hafensflächen:

"... sogenannte Kreislaufbaggerungen möglichst vermieden werden [sollen]. Diese entstehen, wenn das Sediment in stärker flutstromdominierten Bereichen umgelagert und anschließend mit dem Flutstrom wieder stromaufwärts Richtung Hamburg transportiert wird. Dann geht nämlich das Baggern wieder von vorn los – der Bagger muss erneut das Sediment baggern und im Fluss umlagern."

http://www.hamburg-port-authority.de/de/hamburg-port-authority/strategische_themen/wasserwege/sedimentumlagerung/Seiten/default.aspx

Zu solchen Kreislaufbaggerungen kommt es in Tidegewässern wie der Tideelbe, wenn Baggergut nicht weit genug entfernt umgelagert wird. Denn, so die HPA:

"Durch den starken Flutstrom werden erodiertes Material und Sediment flussaufwärts transportiert. Der meist schwächere Ebbstrom transportiert dieses Material nicht wieder vollständig ab. Nur ein Teil gelangt also mit dem Ebbstrom in die Nordsee. Die Sedimente lagern sich daher zunehmend im Fluss ab."

http://www.hamburg-port-authority.de/de/hamburg-port-authority/strategische_themen/wasserwege/sedimentmanagement/Seiten/default.aspx

Nur bei kurzfristiger Betrachtung erscheint deshalb ein Verklappen des Hafenschlicks innerhalb der Hamburger Landesgrenzen zwischen der Insel Neßsand und Blankenese als vermeintlich praktisch, da es Abstimmungen mit den Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen erspart:

"Bei der Umlagerung sind neben den natürlichen Rahmenbedingungen auch rechtliche Bestimmungen zu berücksichtigen. Je nach geografischer Lage gibt es an der Tideelbe unterschiedliche Zuständigkeiten. Außerhalb der Hamburger Landesgrenzen ist ein Einvernehmen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sowie den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein Voraussetzung."

http://www.hamburg-port-authority.de/de/hamburg-port-authority/strategische_themen/wasserwege/sedimentumlagerung/Seiten/default.aspx

Verklappter Schlick wandert Richtung Hafen

So bequem die Verklappung des Baggerguts in der Elbe innerhalb der westlichen Landesgrenzen Hamburgs also auf den ersten Blick aus politischer Sicht erscheint, so kurzsichtig ist sie aus der Sicht des Hafenbetriebs. Denn der Großteil des verklappten Schlicks wird von der Tideelbe nicht Richtung Nordsee, sondern zurück in den Hafen transportiert. Erst am 20. Juli 2015 hat Claudia Flecken, Mitglied der Geschäftsleitung der HPA, mitgeteilt, dass „**die Lage im Hamburger Hafen ... angespannt**“ ist - der Grund: die **zunehmende Verschlickung des Hafens**. In der Pressemitteilung der HPA dazu bestätigt diese, dass die „**verstärkte Sedimentation**“ bereits „**zu spürbaren Einschränkungen des Schiffsverkehrs**“ führt (siehe: Weiterführende Informationen).

Der **unzureichende Abtransport** des zwischen Neßsand und Blankenese verklappten Hafenschlicks und Baggerguts wird u. a. durch das **Gutachten des GKSS-Forschungszentrums Geesthacht** aus dem Jahr 2007 bestätigt (Link siehe: Weiterführende Informationen). In diesem Gutachten wird festgestellt, dass selbst das bei Ebb-Strom bei Neßsand und Blankenese verklappte Baggergut gerade mal 1,5-2 km stromab, also schon bei Wedel wieder sedimentiert:

Auszug: "In einem weiteren Experiment war es ... möglich, die Ausbreitung des verklappten Materials auf dem Gewässerboden zu verfolgen. Dabei wurde das Material einer Ebb-Verklappung mit einem Luminiszenz-Tracer markiert. Eine erste Sedimentbeprobung nach 10 Tagen ergab bis etwa 4 km stromab deutlich nachweisbare Tracerkonzentrationen mit ausgeprägten Maxima in 1,5 bis 2 km Entfernung." (a. a. O., S. 91)

wobei selbst die Gutachter den

"Schluss ... ziehen, dass durchaus ein kleiner Anteil des verklappten feinkörnigen Baggerguts mit dem stromauf gerichteten Reststrom um die Insel Hanskalbsand elbaufwärts transportiert werden könnte." (a. a. O., 90).

Noch einschneidender sind die Befunde der Gutachter für Baggergut, das erst in der späten Ebb-Phase verklappt wird:

"In der Flutphase (nach Verklappung zum Kenterpunkt Ebbe) ergibt sich folgendes Bild: Die gesamte Wassersäule wird von einer ausgebreiteten Fahne eingenommen. Im Nahfeld erleidet die Fahne geringe Verluste über die Böschung zur Fahrrinne hin, während die Hauptfahne mit der Flut ostwärts mitgeführt wird. Beim Erreichen des Mühlenberger Lochs spaltet sich die Fahne in Teilarme auf. Einer davon wird durch die Flutfüllung auf mindestens zwei Pfaden in das Mühlenberger Loch gezogen, so dass schätzungsweise bis zu 35 % der freigesetzten Feinbestandteile hier zurückbleiben." (a. a. O., S. 91).

Tidal Pumping

Anders ausgedrückt: Hafenschlick und Baggergut, die von HPA aus Kostengründen und unter erheblicher Beeinträchtigung der Wasserqualität auf Hamburger Gebiet zwischen dem Naturschutzgebiet Elbinsel Neßsand und Blankenese verklappt werden, werden zu einem erheblichen Teil durch den Effekt des sog. **Tidal Pumping** wieder in den Hafen verlagert und damit zum Gegenstand einer unerwünschten **Kreislaufbaggerung**. Das räumt auch die HPA an anderer Stelle ein, wenn sie dazu mitteilt, dass die Tideelbe:

"... Sedimente im Wechsel der Gezeiten hin und her [bewegt], wobei aber die stromaufwärts bewegten Sedimente den weitaus größeren Anteil ausmachen. So überwiegt oberhalb von Glückstadt der Einfluss der Flutströmung, sodass hier ein großer Teil der Sedimentfracht im Wechsel der Gezeiten stromaufwärts transportiert wird. Experten bezeichnen diesen Effekt als Tidal Pumping – wörtlich: das Pumpen der Tide."

http://www.hamburg-port-authority.de/de/hamburg-port-authority/strategische_themen/wasserwege/tideelbe/Seiten/default.aspx

Fazit

Das Verklappen dieser extrem großen Mengen von **mehreren Millionen Kubikmetern Hafenschlick** und Baggergut pro Jahr zwischen der Elbinsel Neßsand und Blankenese **beeinträchtigt** nicht nur **nachhaltig die Wasserqualität** zwischen dem Naturschutzgebiet der Elbinsel Neßsand und den Naherholungsgebieten der Strände zwischen Wittenbergen und Blankenese, sondern **kostet den Hamburger Steuerzahler viele Millionen Euro**, die hier **vom Senat und der HPA buchstäblich ‚in den Sand gesetzt‘** werden. Teure und unsinnige Kreislaufbaggerungen sind die Folge.

Wer, wie der Hamburger Senat, vor dem Bundesverwaltungsgericht um eine Fahrrinnenanpassung bei *gleichbleibender Wasserqualität* der Elbe streitet, muss umgehend die Verklappung von Millionen Tonnen Hafenschlick zwischen dem Naturschutzgebiet der Elbinsel Neßsand und Blankenese stoppen!

Weiterführende Informationen:

Hamburg Port Authority: Teilbericht Umlagerung von Baggergut nach Neßsand 2014

http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/studien-und-berichte/Documents/Jahresbericht_2014_Nesssand.pdf

Hamburg Port Authority v. 20.7.2015: Sedimente im Hafen: HPA verbringt Baggergut bei Tonne E3 in der Nordsee

<http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/pressearchiv/Seiten/Pressemitteilung-20-07-2015.aspx>

Hamburg Port Authority: Teilbericht Umlagerung von Baggergut nach Neßsand 2013

<http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/studien-und-berichte/Documents/Jahresbericht%202013%20Nesssand.pdf>

Hamburg Port Authority: Teilbericht Umlagerung von Baggergut nach Neßsand 2012

http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/studien-und-berichte/Documents/Jahresbericht_2012_Nesssand.pdf

Hamburg Port Authority: Teilbericht Umlagerung von Baggergut nach Neßsand 2011

<http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/studien-und-berichte/Documents/Jahresbericht%202011%20Nesssand.pdf>

GKSS-Forschungszentrum Geesthacht (2007; J. Kappenberg u. H.-U. Fanger, Institut für Küstenforschung): Sedimenttransportgeschehen in der tidebeeinflussten Elbe, der Deutschen Bucht und in der Nordsee

https://www.kuestendaten.de/publikationen/Datencontainer/Einzeldokumente/GKSS_2007_20_kleiner.pdf

Hamburg Port Authority: Wassertiefeninstandhaltung

http://www.hamburg-port-authority.de/de/hamburg-port-authority/strategische_themen/wasserwege/wassertiefeninstandhaltung/Seiten/default.aspx

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

Poststraße 9 - Alte Post
D-20354 Hamburg

Telefon: +49 40 35922-270

Fax: +49 40 35922-224

Mobil: +49 172 4353741

E-Mail: info@walterscheuerl.de

Internet: www.walterscheuerl.de