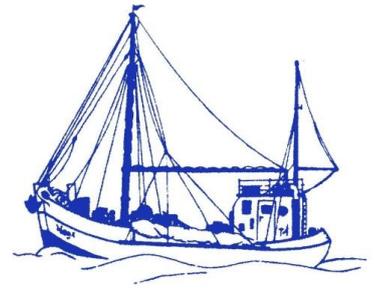


»Rettet die Elbe« eV

Nernstweg 22 • 22765 HAMBURG • Tel.: 040/39 30 01
eMail: buero@rettet-die-elbe.de • <https://www.rettet-die-elbe.de>



Verklappung Hamburger Baggergut bei Tonne E3

Stellungnahme des Förderkreis "Rettet die Elbe" eV

8. April 2023

Verfahren

Am 7.3.2023 beantragte die Hamburger Hafenbehörde (HPA) beim Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein (MEKUN), die Verklappung von Baggergut aus dem Hafen bei Tonne E3 in der Nordsee zu genehmigen. Das MEKUN lud 23 Verbände des Umweltschutzes, der Fischerei und des Tourismus ein, dazu bis zum 2.5.2023 Stellung zu nehmen, bevor es über den Antrag entscheide. Die Antragsunterlagen haben einen Umfang von 1100 Seiten bzw. 46 MB.

Auf einer gemeinsamen Sitzung der Regierungen Schleswig-Holsteins und Hamburgs am 3.4.2023 in Brunsbüttel wurde das Vorhaben verbindlich vereinbart, mit allen entscheidenden Regelungen über Menge, Ort, Zeitraum und Preis. Die Erpressung durch Hamburg, es könne auch im eigenen Hoheitsgebiet vor Scharhörn verklappen, hat gewirkt.

Damit ist die Beteiligung von Öffentlichkeit obsolet. Dennoch sei hier begründet, warum die Entscheidung der Regierungen ein schwerer Fehler ist.

Informationsbasis

Nach der Elbvertiefung 1999 stiegen die Baggermengen zur Unterhaltung der Fahrrinne und des Hafens drastisch an. Seit 2005 wurde deshalb von HPA und der Wasserstraßenverwaltung des Bundes (WSV) die Strategie verfolgt, Baggergut aus dem Ästuar so weit zu entfernen, dass es von der Tide nicht mehr zurück getragen wird. Dies ist stromab Brunsbüttel bzw. in der Nordsee der Fall. Aber weder auf der Bundesstrecke noch in Hamburg haben sich die Baggermengen verringert, im Gegenteil. Die inzwischen veralteten Gutachten der Bundesanstalt für Gewässerkunde und der Bundesanstalt für Wasserbau wurden nicht durch eine Bilanz der Sedimentmengen verifiziert. Wieviel Sediment wird von Menschenhand bewegt, wieviel durch natürliche Prozesse, wieviel wird von oberhalb eingetragen, wieviel verlässt die Tideelbe? Bevor weiter in die Nordsee verklappt wird, muss eine Sedimentbilanz vorliegen, und zwar auf der Zeitschiene von 1999 bis heute.

Dass den erfahrenen Wasserbauern von HPA und WSV die erneute Elbvertiefung 2020/21 derart misslingt, dass noch drei Jahre lang nachgearbeitet werden soll, sollte Warnung genug sein, nicht einfach weiter zu baggern wie bisher. Erst muss die Ursache des Problems untersucht werden. Dazu braucht man die Peildaten des Flussbetts, das Digitale Geländemodell Wasser (DGMW), doch das letzte DGMW stammt von 2016. Ebenfalls müssen die Daten ausgewertet werden, wie sich das Tidegeschehen entwickelt hat, und zwar wissenschaftlich, und nicht auf dem Niveau der WSV "oh weh, die Sturmfluten 2022".

Die Planunterlagen enthalten viele Informationen über das Verklappungsgebiet in der Nordsee, aber keine über den Zustand der Tideelbe, was passiert, wenn man ihr ständig Sediment entnimmt und sie damit vertieft.

Anerkannter Umweltverband nach § 60 Bundesnaturschutzgesetz

Gemeinnützig anerkannt: Finanzamt Hamburg-Nord Steuernummer: 17/442/13297

Volksbank Kehdingen IBAN: DE91200697867304485700 BIC: GENODEF1DRO

Weder die Öffentlichkeit noch die Behörden selbst verfügen über solide Informationen, die Verbringung von Baggergut in die Nordsee zu bewerten bzw. darüber zu entscheiden.

Storytelling, Narrative und Wording

Statt aufzuklären, baut vor allem HPA Legenden auf, wovon eine die "Kreislaufbaggerei" ist. Sedimentkreisläufe sind in einem Tidefluss der natürliche Zustand. Bevor die Fracht von Oberstrom ins Meer gespült wird (was rein kommt, muss auch raus), setzt sich das Sediment bei Tidestillstand ab, wird wieder aufgewirbelt, aufwärts, abwärts, seitwärts verfrachtet. Vertiefung und Einengungen haben die Strömungen verstärkt, so dass mehr Sediment aufgewirbelt und über weitere Strecken transportiert wird. Die Fracht im internen Kreislauf wird erhöht, wovon entsprechend mehr in der Schlickfalle Hafen liegen bleibt. HPA behauptet, der Sedimentkreislauf werde aus dem bei Nesssand verklappten Material gespeist. Was würde passieren, wenn bei Nesssand gar kein Baggergut mehr verklappt würde? Der Hafen würde trotzdem verschlickten, weil sich die Elbe das Sediment eben anderswo aus ihrem großen Sandkasten holt. Dann müsste man die Baggermenge durch die Tidepumpe zu erklären, der Schlüsselbegriff aus dem Tideelbekonzept der HPA und WSV von 2006. Weil so die Elbvertiefer an ihrem Elend selbst Schuld hätten, wird das Wort peinlichst vermieden. Stattdessen wird die Ausrede aufgebaut, der niedrige Oberwasserabfluss sei die Ursache. "Die Elbe zählt zu den abflussärmsten Flussgebieten Europas." (Flussgebietsgemeinschaft Elbe, Bewirtschaftungsplan 2016 – 2021). Dies ist eine durch Messungen am Pegel Neu-Darchau seit 1874 gesicherte Erkenntnis, die HPA gerne unterschlägt.

Was HPA auch unterschlägt, ist das Motiv, die Klappstelle Nesssand aufzugeben, weil dort kein Platz mehr ist. Bei der Elbvertiefung 2020/21 wurde die Fahrrinne von Blankenese bis Wedel von 250 Meter auf 385 m zur "Begegnungsbox" erweitert, so dass zwischen Fahrrinne und Nesswatt nur ein sehr schmaler Streifen übrig bleibt. Baggergut aus dem Hafen wird seitdem auf "Kante Böschung" verklappt. Was dabei in die Fahrrinne rutscht bzw. droht abzurutschen, wird weggebaggert, wie der Kurs des Baggerschiffs UTRECHT vom 6.4.2023 anzeigt. Die UTRECHT wurde von der WSV zunächst vor Wedel eingesetzt, dann aber auf hamburgisches Gebiet geschickt. Dort entfernte sie Material sowohl aus dem Verklappungsgebiet südlich der Fahrrinne als auch aus der Rinne selbst, und entsorgte es vor St. Margarethen bzw. Freiburg. Die Sedimente wurden zuvor aus allen Teilen des Hafens dort abgelagert, auch solchen, die bei Tonne E3 nicht erlaubt sind.

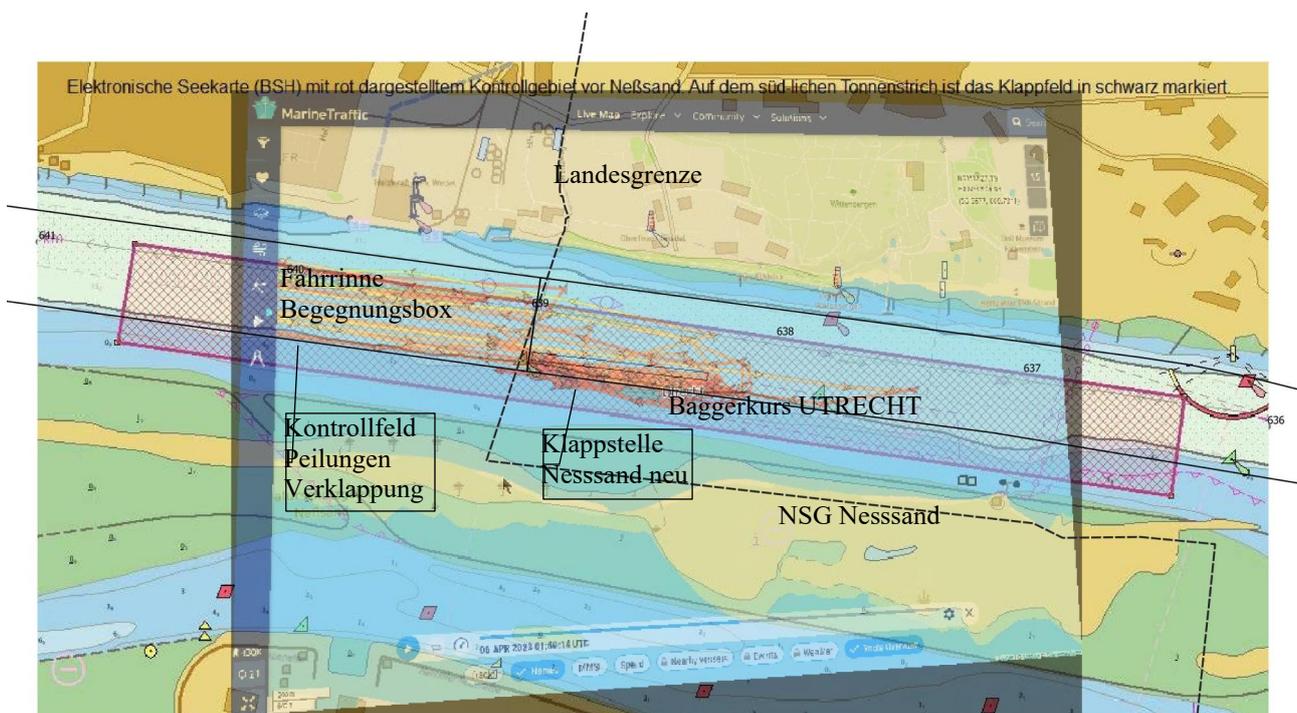


Abbildung 1: Kurs des Baggerschiffs UTRECHT vor Nesssand 6.4.2023; Bildschirmfoto aus MarineTraffic; Kartenunterlage Baggerberichte Nesssand HPA; Digitale Kartierung RdE

Die Taktik, vor Nesssand verklapptes Baggergut wieder aufzunehmen und in die Elbmündung/Nordsee zu verbringen, wird seit 2 Jahren beobachtet.

Sedimentraub

Waren von der HPA aus dem Hamburger Abschnitt 1976 bis 1998 im Mittel 2,5 Mio. m³ pro Jahr zu beseitigen, sprang nach der Elbvertiefung 1999 die Menge auf 6,6 Mio. m³ im Mittel von 2001 bis 2019. Die WSV erlitt nur eine geringe Steigerung von 11,5 Mio. m³ auf 12,8 Mio. m³.

Für die Elbvertiefung 1999 wurden ca. 14 Mio. m³ Sediment ausgehoben und dem Ästuar entnommen oder festgelegt, mithin der Sedimentdynamik entzogen. Um die neue Wassertiefe zu unterhalten, wurden von 2001 bis 2019 durch HPA und WSV 368 Mio. m³ gebaggert. Insgesamt 80 Mio. m³ davon wurden aus Hafen und dem inneren Ästuar, also Geesthacht bis Brokdorf, in den ebbstromdominierten Bereich bzw. die Nordsee umgelagert. So wurde also die Elbe erneut und unwiderruflich um ein Vielfaches vertieft. Das innere Ästuar bedeckt bei Tidehochwasser eine Wasserfläche von 192 Mio. m², so dass rechnerisch die gesamte Gewässersohle um 42 cm abgetragen wurde. Dabei wäre zu berücksichtigen, dass Flachwasser- und Wattgebiete eher auflanden, somit die tieferen Wasserzonen umso mehr abfallen.

Bei der jetzigen Vertiefung seit 2020 wurden 35 Mio. m³ ausgehoben. Im Jahresbericht der HPA von 2020 wird der eine Menge von 10,1 Mio. m³ zugeordnet, und der Unterhaltungsbaggerung 9,7 Mio. m³. Von der WSV liegen die Daten noch nicht vor, aber 15 Mio. m³ wären eine vorsichtige realistische Schätzung. Selbst wenn WSV und HPA die planfestgestellte Solltiefe nicht unterschreiten, wird das Flussbett von nun an jedes Jahr per Saldo wiederholt vertieft.

Die Folgen der Vertiefungen 1999 und 2020/21 wurden im Computer modelliert. Sie führen zu einer Radikalisierung des Tidegeschehens, messbar an Tidehub und Strömungsgeschwindigkeit. Damit einher geht eine verstärkte Sedimentdynamik, messbar an der Trübung und dem Salzgehalt. Die Strafe für HPA werden steigende Baggermengen sein, aber mit der Option, die Verklappungen in der Nordsee auszuweiten, ob bei Tonne E3 oder in der AWZ, wird das eine geringe Sorge sein, danke MEKUN! Die Versalzung stromauf wird die Nutzung des Elbwassers für die Landwirtschaft einschränken. Da in die oberen Grundwasserleiter Salzwasser eindringen kann, z.B. in der Haseldorfer Marsch, ist langfristig auch die Trinkwasserversorgung beeinträchtigt. Die Tideelbe ist für Tourismus und Wassersport weniger nutzbar.

Der Lebensraum Tideelbe leidet schon jetzt unter den Folgen der Elbvertiefung einschließlich der Unterhaltungsbaggerung. Die Verlandung von Flachwasser zerstört die Laich- und Aufwuchsgebiete von Fischen. Die Trübung verhindert die Photosynthese durch Algen und führt zu Sauerstofflöchern. Der Niedergang der Stint-Population wird sich fortsetzen, und die Wiederansiedlung des Störs wird nicht gelingen.

Von Hamburg wird der Austrag von Sediment aus der Tideelbe auf Dauer geplant, siehe Hafentwicklungswegplan. Die Genehmigung des MEKUN wird schon binnen der Laufzeit von zehn Jahren die Tideelbe nachhaltig und unumkehrbar schädigen.

Sedimentqualität

Über Baggergut aus dem Hamburger Hafen wird populistisch diskutiert. Für die einen ist das alles Gift, für HPA und den Bürgermeister Tschentscher ist Hamburg sauber, allenfalls kommen Schadstoffe aus Altlasten von oberhalb.

Ab und zu arbeiteten Fischer vor Nesssand, wenn gerade verklappt wurde, und was sie dann im Netz fanden, war mehr Müll als Fisch. Aus den Beschriftungen des Mülls kann man ablesen, dass er teils vor Jahrzehnten in den Hafen geworfen wurde (Adresse des Herstellers mit 4-stelliger Postleitzahl, also vor 1993). Das war eine Zeit, als man Köhlbrandhöft nicht "Klärwerk" nennen konnte, und der Schlick mit toxischen Schwermetallen, Ölrückständen und Dioxin aus hamburgischer Industrie belastet war. Wegen Verbreiterung der Fahrwinne ist Fischerei vor Nesssand zu gefährlich, eine Kontrolle der Verklappungen durch die Fischer findet nicht mehr statt.



Abbildung 2: Baggermüllfang; Foto Vereinigung für Fischerei und Gewässerschutz e.V.

Daraus folgt, dass HPA genauer kontrollieren muss, was verklappt wird, nicht nur einmal zum Beginn der Saison, und die Ergebnisse nachvollziehbar veröffentlichen muss.

Klima

Baggern kostet Energie, die aus der Verbrennung von Marinediesel gewonnen wird. Der Transport von Baggergut in die Nordsee verschlechtert die Energiebilanz erheblich. Statt Hafenschlick auf kurzem Weg baggernah zu beseitigen, wird er bis zu 150 km weit zur Tonne E3 in die Nordsee gefahren. Energieeinsatz und Schadstoffausstoß pro 1 Mio. m³: 3 Mio. Liter Dieseläquivalent - 9000 t CO₂ Kohlendioxid - 100 t NO_x Stickoxide, nachzurechnen auf:

<https://www.ecotransit.org/index.de.html>

Im Klimabericht der Umweltbehörde Hamburg kommt diese Belastung nicht vor. Stattdessen rühmt der Senat Hamburg als klimafreundlichen Hafen, weil die Ladung energieeffizient mit dem Seeschiff 100 km landeinwärts geschifft werde. Gerade bei den großen Containerschiffen ist aber nur ein Bruchteil für Hamburg bestimmt, die Masse wird lediglich spazieren gefahren.

Mit der "Begegnungsbox", der Verbreiterung der Fahrrinne von Blankenese bis Wedel, wurde den Elbfischern der wichtigste Fangplatz genommen. Bei der Hamenfischerei ankert das Boot und lässt die Tidenströmung den Fisch ins Netz treiben. Wird das Netz geschleppt, verbraucht das Boot pro Tonne Fang eine Tonne Treibstoff, plus Transport von Island oder Afrika. Für ein paar TEU ruiniert der Senat die Art der Fischerei, die das Klima am wenigsten belastet.

https://www.rettet-die-elbe.de/elbvertiefung/klage_fischer_bverwg.php



Abbildung 3: Baggermüllfang Detail; Foto Vereinigung für Fischerei und Gewässerschutz e.V.

Man bekommt den Eindruck, der Meeresspiegelanstieg läge sogar im Interesse Hamburgs, weil er die nächste Elbvertiefung erspart. Von einer CO₂ - neutralen Baggerung fehlt im Antrag der HPA jeglicher Hinweis. Das MEKUN sollte die Genehmigung allein aus diesem Grund versagen.

Fazit

Als das Ministerium 2005 erstmals die Verklappung bei Tonne E3 genehmigte, forderte es konkrete Maßnahmen, die Baggermengen zu mindern. Hamburg hat die Baggermengen seitdem gesteigert. Von der als wirksam erkannten Maßnahme, Flutraum zu schaffen, wurde erst jetzt ein Miniprojekt fertiggestellt, die Bucht Kreetsand. Minderung des Tidehubs: nicht messbar, bzw. überholt durch die erneute Elbvertiefung. Von den im Forum Tideelbe vorgeschlagenen Projekten gibt es nicht einmal Ansätze zu Planverfahren. Bevor Hamburg nicht Flutraum schafft und den Tidehub mindert, darf das MEKUN keine weiteren Anschläge auf das Ökosystem Elbe/Nordsee prüfen, geschweige denn genehmigen.