



# Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

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

---

15. April 2015

## Minderheitenvotum zum Entwurf Ergebnisbericht Strombau- und Sedimentmanagement

Im Ergebnisbericht fehlen nach unserer Auffassung die kontroversen Diskussionen über Sachverhalte und Ergebnisse, wir bitten deshalb den Ergebnisbericht um unser Minderheitenvotum zu erweitern.

In der gemeinsamen Erklärung (2008) der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Hamburg Port Authority und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wurde unter anderem folgendes vereinbart:

- **Hamburg wird die Verbringung von Sedimenten in die Nordsee schnellstmöglich beenden**

Im Dialogprozess wurde die Verbringung von Sedimenten in die Nordsee und im Gebiet der AWZ diskutiert und im Ergebnisbericht heißt es dazu: "Aus diesem Grund darf die **Verbringung in der Nordsee** nicht von vorneherein ausgeschlossen werden."

Rettet die Elbe hat sich grundsätzlich gegen eine Verklappung bei Tonne 3 und anderen Gebieten aus ökologischen Gründen ausgesprochen.

### Grundsätzliches

Im "Konzept für eine nachhaltige Entwicklung der Tideelbe als Lebensader der Metropolregion Hamburg (Hamburg Port Authority und Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Juni 2006)" wurden folgende Eckpfeiler eines zukünftigen Aktionsplans postuliert:

"Aus den Erkenntnissen der heutigen Situation und ihrer Entwicklung lassen sich drei Eckpfeiler für einen zukünftigen Aktionsplan zur nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe ableiten:

1. Dämpfung der einschwingenden Tideenergie durch strombauliche Maßnahmen insbesondere im Mündungstrichter,
2. Schaffung von Flutraum im Bereich zwischen Glückstadt und Geesthacht,
3. Optimierung des Sedimentmanagements unter Berücksichtigung des Gesamtsystems der Elbe.

Ohne entsprechende Maßnahmen wird das System Tideelbe zunehmend verlanden, wodurch neben den ökologischen Nachteilen auch eine Unterhaltung des Gewässers und des Hamburger Hafens immer aufwendiger würde."

Von den drei "Eckpfeilern" eines Tideelbemanagements werden die Maßnahmen im Mündungsbereich (Inseln) von uns abgelehnt, und was unter "Optimierung des Sedimentmanagements" zu verstehen ist, beobachten wir skeptisch. Im Prinzip einverstanden sind wir mit dem Eckpfeiler "Schaffung von Flutraum im Bereich zwischen Glückstadt und Geesthacht".

Über diesen Eckpfeiler sind sich vermutlich alle im Prinzip einig. Jeder weiss aber, wie schwierig es ist, den Raum zwischen den Deichen zu erweitern. Unterhalb des Wehrs Geesthacht droht eine faktische Rückdeichung an den Bedenken der Anwohner zu scheitern, und für die Rückdeichung der Haseldorfer Marsch zum Ausgleich der Airbus-Erweiterung wurde ein so hochwertiges Biotop binnendeichs benannt, dass ein Gericht den Plan stoppen musste. Auf das Ansinnen, Wiese oder Acker oder Haus oder Hof zu verkaufen, wird jeder private Eigentümer entgegenen, der Staat Hamburg möge doch bei sich selbst anfangen. Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV schlägt vor,

die Alte Süderelbe weitgehend in ihrem alten Verlauf zu öffnen, und zwar auf Grund und Boden, der größtenteils der Stadt Hamburg gehört. Es hilft keine wissenschaftliche Computer-Simulation, sondern eine politische Entscheidung, zu welchem Opfer die Wirtschaftsbehörde bereit ist.

Dem Konzept Tideelbe wurde das Forum Strombau- und Sedimentmanagement trotz tagelanger Diskussionen nicht gerecht. Die "Steckbriefe" und die "Bewertungsmatrix" decken nur kleine Ausschnitte der "Eckpfeiler" ab. Die Steckbriefe reduzieren das Sedimentmanagement auf die Frage, wo man eine vorgegebene Menge Baggergut verklappen könne, und die Bewertungsmatrix kopiert unverbindlich Vorschläge des Integrierten Bewirtschaftungsplans.

**Die entscheidende Frage wurde nicht verhandelt: die Baggergutmengen zu reduzieren!**

### **Bilanz und Analyse**

Voraussetzen ist eine Mengenzu- und abflussbilanzierung der jetzigen Baggerorte und Klappstellen. Dies wurde von HPA und WSV nicht geleistet. Statt die Schwerpunkte von Auflandungen aufzuzeigen und ihre Ursachen zu analysieren, erschöpften sich die Behörden darin, der Tidepumpe und niedrigen Oberwasserabflüssen die Schuld zuzuweisen.

Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV hat aus den Umlagerungsberichten 2002 bis 2013 und den Berichten zum Sedimentfang Wedel eine Bilanz der Baggermengen im Hamburger Raum erstellt (Anlage). Aus ihr ergeben sich Schwerpunkte der Baggerei bzw. der vorangegangenen Auflandungen. Für jede Auflandung kann eine individuelle Entstehungsgeschichte angenommen werden. Denn wären Tidepumpe und Oberwasserabfluss eine dominierende Ursache, würde der Hafen gleichmäßig mit einer uniformen Sedimentmischung eingedeckt. Der Sedimentfang Wedel, obwohl unterhalb der Delegationsstrecke, wird dem Hamburger Bereich zugeordnet, weil er von HPA angelegt wurde.

Dass die Tidepumpe seit der Elbvertiefung 1999 verstärkt Sediment stromauf transportiert wird im Prinzip anerkannt, umstritten ist nur das Gewicht, das man ihr beimisst. Will man die Baggermengen reduzieren, muss man die Tidepumpe drosseln. Das "Strombau- und Sedimentmanagementkonzept Tideelbe (HPA und WSV, Juni 2008)" führt unter Maßnahmen zur Reduzierung der Baggermengen auf:

"Mit strombaulichen Maßnahmen zur Beeinflussung der Hydrodynamik soll die Tidecharakteristik verändert werden. Bezogen auf die Feststoffe ist eine Verringerung des Tidal Pumping und damit des Stromauftransports von Sediment das Ziel. Aufgrund der Größe und Komplexität der erforderlichen Maßnahmen sind diese sorgfältig und umfassend zu planen. Sie sollen im Laufe der nächsten Jahrzehnte nachhaltig greifen."

Weder die Steckbriefe noch die Bewertungsmatrix liefern Vorschläge, wie diese Erkenntnis konkret umzusetzen wäre.

Als zweiten Schritt müsste man die erkannten Baggerschwerpunkte entschärfen. Der Hafen Hamburg ist wahrhaftig nicht baggerfreundlich gebaut. Zur Sedimentationsverminderung heisst es im Strombau- und Sedimentmanagementkonzept Tideelbe, HPA und WSV, S. 10:

"Durch örtlich begrenzte Einschnürungen, Umlenkswände o.ä. können Sedimentationsschwerpunkte vermindert oder sogar aufgelöst werden. Hydraulisch kommt es dabei zu einer Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit oder Veränderung der Strömungsrichtung, so dass die Feststoffteilchen sich nicht absetzen können. Beispiele dafür sind die Strömungsumlenkwand im Finkenwerder Vorhafen oder die Unterwasserablagerungsfläche Krautsand, bei der mit Einbau von ca. 4,6 Mio. m<sup>3</sup> Sediment die Strömungsgeschwindigkeit in der Fahrinne deutlich erhöht und der bisherige Baggerschwerpunkt eliminiert wurde

Weder die Steckbriefe noch die Bewertungsmatrix liefern Vorschläge, wie diese Erkenntnis konkret umzusetzen wäre.

Gänzlich ignoriert werden in Steckbriefen und Bewertungsmatrix Aspekte wie die Vergrößerung der erodierbaren Sandfläche im Fahrrinntrog seit der letzten Elbvertiefung.

Als letzten Schritt, nachdem die Baggermengen minimiert wurden, kann man die Systemstudie der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) "Sedimentmanagement Tideelbe Strategien und Potenziale" zu Rate ziehen, die die ökologischen Auswirkungen der Unterbringung von Feinmaterial an verschiedenen Verbringungsstellen in der Untere Elbe betrachtet. Fazit dieser Studie (S. 198):

**"Im Ergebnis wurde eine adaptive und flexible Strategie für das Feinmaterialmanagement der gesamten Tideelbe (WSV und HPA) vorgeschlagen, um das Ziel einer wirtschaftlichen Baggergutunterbringung unter Minimierung negativer Auswirkungen für Natur und Umwelt zu erreichen."**

Dass die WSV und HPA das Ziel einer wirtschaftlichen Baggergutunterbringung verfolgen, ist verständlich, mit dieser Strategie werden aber die selbst gesetzten Ziele zur Reduzierung der Baggergutmengen ignoriert.

Steckbriefe und Bewertungsmatrix belegen, dass die Diskussion in den Foren zum Sedimentmanagement noch hinter den Stand des Tideelbkonzepts zurückgefallen ist, das selbst nur als Notprogramm unter dem Druck explodierender Baggermengen entstanden ist. Auf Dauer kann der Hafen nur bestehen, wenn die Baggermengen signifikant reduziert werden. (Siehe Anlage 1, Baggermengen nach Ort und Menge)

### **Oberwasserabfluß und Baggermengen**

Hierzu hat nicht nur Rettet die Elbe vorgetragen, dass der **Sedimenthaushalt nicht ausschließlich vom Oberwasserabfluss bestimmt wird.** ([Anlage 2, Baggermengen Hamburg und Oberwasserabfluss](#))

Auch Neville Burt (Technischer Direktor, HR Wallingford / UK) hat in seinem Gutachten festgestellt:

“Im Laufe der Diskussionen habe ich mehr als **10 Faktoren** identifiziert, die die anscheinend vorherrschende Verschlickungsrate beeinflusst haben könnten. Einige dieser Faktoren sind voneinander abhängig und es ist sehr schwierig diese entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung auf Basis der aktuellen Kenntnisse einzuordnen. (...) Es gibt aber auch noch auf Grund der Kombination einer Anzahl anderer Faktoren eine zu grundlegende Tendenz zur zunehmenden Verschlickung.“ (Quelle: SEDIMENT MANAGEMENT STRATEGIEN IM ELBEÄSTUAR, Endfassung\_D - 12. Mai 2006)

### **Wirkung von Sedimentfallen und Sedimentrinnen**

In der gemeinsamen Erklärung (2008) der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Hamburg Port Authority und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wurde unter anderem folgendes vereinbart:

- WSV und HPA werden geeignete Maßnahmen ergreifen, um die zu baggernden Sedimentmengen in Hamburg und im oberen Bereich der Tideelbe so bald wie möglich zu reduzieren.

Mit Sedimentfallen und Sedimentrinnen ist eine Reduzierung von Baggergutmengen nicht zu erreichen, sie eignen sich nur für eine wirtschaftliche Baggerstrategie. Dass die WSV und HPA das Ziel einer wirtschaftlichen Baggergutunterbringung verfolgen, ist verständlich, mit dieser Strategie werden aber die selbst gesetzten Ziele zur Reduzierung der Baggergutmengen ignoriert.

Siehe auch Vortrag von Rettet die Elbe in [Anlage 3 Strombaumaßnahmen](#).

### **Geplante Elbvertiefung**

Für ein solides Strombau- und Sedimentkonzept ist es notwendig die Vergangenheit zu analysieren und zukünftigen Strombaumaßnahmen, wie die geplante Elbvertiefung mit einzubeziehen. Dies wurde im Dialogprozess nicht zugelassen.

### Anlage 1

Die Tabellen der Umlagerungsberichte 2002 bis 2013 wurden in ein Tabellenkalkulationsprogramm übertragen und dann ausgewertet. In der untenstehenden Tabelle wird die Gesamtmenge in Millionen Kubikmetern jedes Teilgebiets angegeben, sortiert nach durchschnittlichen Jahresvolumina. Die Aufschlüsselung in Verklappung, Landdeponie und Verwertung wird hier nicht dargestellt, ist aber in der Datei vorhanden. Auf eine Kartendarstellung wurde verzichtet, da HPA weder in den Umlagerungsberichten noch als digitale Karte eine Abgrenzung der Baggergebiete anbietet.

ort	gesamt_summe	pro_jahr	bemerk
SUMME	71.834.600	5.986.217	ohne Sedimentfang
Sedimentfang	6.774.257	1.693.564	Nur 4 Jahre
Norderelbe (6-7)	9.842.400	820.200	
Koehlbrand	6.596.600	549.717	
Parkhafen	5.906.500	492.208	
Suederelbe	5.865.000	488.750	
Koehlfleet	5.399.600	449.967	
Kuhwerder Vorhafen	5.073.000	422.750	
Rethe	4.612.600	384.383	
Untereelbe	4.313.800	359.483	
Ellerholzhafen	2.157.500	179.792	
Waltershofer Hafen	2.049.650	170.804	
Suederelbe 5	2.011.300	167.608	
Elbufer	1.911.000	159.250	
Suederelbe (2-3)	1.677.700	139.808	
Noerdl. Reiherstieg	1.410.700	117.558	
Hansahafen	1.333.400	111.117	
Aussen - Este	1.184.300	98.692	
Suederelbe inkl Drehkreis	1.157.100	96.425	
Billwerder Bucht	1.069.300	89.108	
Sandauhafen	819.250	68.271	
Koehlfleethafen	722.800	60.233	
Spreehafen	525.100	43.758	
Werfthafen B+V	476.400	39.700	
Steinwerder Hafen	438.400	36.533	
Suedwesthafen	398.500	33.208	
Rosshafen	388.600	32.383	
Saalehafen	361.100	30.092	
Kattwykhafen	359.400	29.950	
Finkenwerder Vorhafen	302.300	25.192	
Petroleumhafen	287.200	23.933	
Kohlenschiffhafen	238.200	19.850	
Blumensandhafen	227.000	18.917	
Innere Durchfahrt	224.400	18.700	
Sandtorhafen	198.800	16.567	
Kuhwerder Hafen	187.600	15.633	
Moldauhafen	164.600	13.717	
Muegg/Zollhafen m. Durchf.	147.500	12.292	
Neuhoefer Hafen	147.200	12.267	
Steinwerder Kanaele	131.700	10.975	
Suedl. Reiherstieg	127.900	10.658	
Peutehafen	127.300	10.608	
Sonstige kleine Haefen	120.800	10.067	
Muegg/Hovekanal westlich	113.800	9.483	
Fleete/Speicher	105.300	8.775	
Seehafen 3	100.100	8.342	
Muehlenberger Loch	93.900	7.825	
Seehafen 4	89.300	7.442	
Rueschkanal	67.500	5.625	
Muegg/Hovekanal	57.000	4.750	

## Minderheitenvotum zum Entwurf Ergebnisbericht Strombau- und Sedimentmanagement

oestlich			
Dradenauhafen	47.400	3.950	
Steendiekkanal	45.900	3.825	
Grasbrookhafen	39.100	3.258	
Seehafen 2	38.700	3.225	
Museumhafen Oevelgoenne	38.200	3.183	
Kluetjenfelder Hafen	29.000	2.417	
Seehafen 1	27.900	2.325	
Peutekanal	26.200	2.183	
Norderelbe (2-5)	23.900	1.992	
Oderhafen	14.800	1.233	
Rugenberger Hafen	12.700	1.058	
Muehlenberg	12.300	1.025	
Billbrooker Kanaele	12.000	1.000	
Oberelbe	10.000	833	
Reiherstieg Vorhafen	9.800	817	
Dove Elbe	9.000	750	
Athabaskafer	8.000	667	
Baggergutannahme	6.800	567	
Spuel_Trocknungsfel der	6.000	500	
Hafen Bunthaus	4.700	392	
Arbeiten fuer Dritte	4.100	342	
Ernst-August-Kanal	4.000	333	
Tatenberger Schleuse	3.800	317	
Mittl_Reiherstieg	3.200	267	
Marktkanal	2.000	167	
Arningkai Liegepl	1.600	133	
Harburger Werfthafen	1.200	100	
Baakenhafen	900	75	
Harburger Binnenhafen	900	75	
Teufelsbruecker Hafen	300	25	
Ernst August Schleuse	200	17	
Sperrwerk Schmidtkanal	100	8	

[Anlage 2, Baggermengen Hamburg und Oberwasserabfluss](#)

[Anlage 3, Strombaumaßnahmen](#)