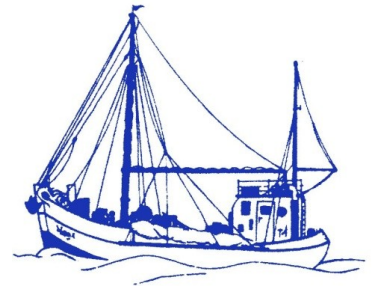


Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

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



7.März 2022

An die
Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

Betr.: Verbringung von Baggergut in die Außenelbe vor Scharhörn

Sehr geehrtes HPA-Team,

nach Ansicht von "Rettet die Elbe" handelt es sich bei ihrem Vorschlag vom 8.2.2022 nicht nur um eine Variante der Unterhaltung der Bundeswasserstraße einschließlich des Hafens, sondern um eine strategische Entscheidung zum Sedimentmanagement nach der Fertigstellung der erneuten Vertiefung im Januar 2022. Ein Konzept des Sedimentmanagements wurde von ihnen allerdings erst am 3.3.2022 auf ihren Webseiten veröffentlicht.

https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/202203204_Gesamtstrategie_Wasser_tiefen.pdf

Wir gehen davon aus, dass die Gesamtstrategie dem Vorhaben "Scharhörn" übergeordnet ist, und protestieren gegen die Zumutung, in einem sehr knappen Zeitrahmen und in der verkehrten Reihenfolge Stellung nehmen zu sollen. Daher können wir keine "fachlichen Anmerkungen" machen, sondern geben ihnen grundsätzliche Hinweise, die Sie gefälligst beachten mögen oder zumindest als Merkpunkte einer Diskussion auf politischer Ebene aufnehmen.

1. Vorsorgeprinzip

Das Sedimentmanagement muss nach dem Vorsorgeprinzip geprüft werden, wie die Ziele mit dem geringsten Eingriff in die Umwelt erreicht werden können. D.h., zuerst sind alle Maßnahmen wie Flutraum schaffen durchzuführen, bevor Baggergut in die Nordsee verklappt wird.

"Daher fände das Vorsorgeprinzip seinen deutlichsten Ausdruck in der allen Verursachern auferlegten Verpflichtung, bei ihren Nutzungen die jeweils verfügbare Vermeidungstechnik auch dann anzuwenden, wenn noch nicht nachweisbar ist, daß sonst mit konkreten Gefahren oder Schäden für die Meeresökologie gerechnet werden müßte." (Sachverständigengutachten Nordsee 1980).

Lesen Sie dazu die Stellungnahme von "Rettet die Elbe" zum Antrag der HPA: Verbringung von Baggergut aus der Hamburger Stromelbe und den Landeshäfen in das Schlickfallgebiet der Nordsee vom 30.3.2016 an das Umweltministerium Schleswig-Holstein..

2. Neue Morphologie und Tidegeschehen

Nach der jetzt abgeschlossenen Elbvertiefung besteht vor allem eine morphologisch neue Situation. Das letzte vollständige Digitale Geländemodell Wasser (DGMW) stammt jedoch aus dem Jahr

2016. Seitdem sind bis heute aus den Unterhaltungsbaggerungen von WSV und HPA 100 Mio. Kubikmeter umgelagert worden. Zusätzlich 35 Mio. Kubikmeter wurden der Fahrrinne zwecks Vertiefung und Verbreiterung entnommen und anderswo deponiert. Hinzu kommen die natürlichen Verformungen des Flussbetts. Das Tidegeschehen hat sich weiter radikalisiert. Das alles ist messbar und muss ausgewertet werden, und erst auf dieser neuen Grundlage darf ein Sedimentmanagement gemeinsam von HPA und WSV entworfen werden. Dabei können Computermodelle als Hilfsmittel dienen, entscheidend ist die Empirie.

Informieren Sie sich aus den Arbeiten von "Rettet die Elbe" über "Baggern und Verklappen" und "Ebbe und Fluth".

3. Dauerhaft Verlust des Sedimentinventars

2005 begann HPA, Baggergut in der Nordsee zu verklappen. Seit 2006 verbringt die WSV alles Baggergut aus dem inneren Ästuar, also oberhalb Brokdorfs, in den ebbstromdominierten Bereich unterhalb. Diese Menge (ca. 80 Mio. m³) kann mit der Flut nicht wieder das Flussbett auffüllen, sondern ist verloren. Die gesamte Fläche des inneren Ästuars einschließlich der Delegationsstrecke und der wichtigsten Häfen (ca. 120 km²) wurde um 68 cm tiefer gelegt. Wird dieser Prozess fortgesetzt und von Seiten HPA auf das ganze Jahr ausgedehnt, wird das Flussbett zu einem tiefen Trog ausgehöhlt, eingegrenzt von langsam auflandenden Wattflächen. Man kann es dann als "Fjord" ansprechen. Das Tidegeschehen wird verschärft.

4. Schadstoffe

In der Planung werden die Schadstoffuntersuchungen der Baggerreviere aufgeführt, aus denen bei Tonne E3 verklappt wurde. Bei ihnen ist anzunehmen, dass es sich um frische Ablagerungen im Alter von höchstens einem Jahr handelt, die also aus der Mittel- und Unterelbe und Hamburg eingetragen werden. Dennoch weist die Tabelle 65 aus, dass die Schadstofffracht des Baggerguts den Eintrag von oberhalb übersteigt. Bei den Abbauprodukten des DDT, das seit Jahrzehnten nicht mehr verwendet wird, haben sich die Mengen angeglichen. Die Fracht des Tributylzinns (TBT) aber übersteigt den Eintrag von oberhalb um das Zehnfache. Hier entsorgt HPA also Altlasten aus Werftbetrieben in die Nordsee.

In dem Plan ist zunächst einmal klarzustellen, dass nicht aus anderen Teilen des Hafens Baggergut mit höheren Altlastanteilen hinzugemischt wird. In den letzten Monaten wurde zudem beobachtet, dass Schlick bei Nesssand verklappt wurde aus Hafenbecken, welcher bisher an Land entsorgt wurde, bzw. altlastverdächtig ist, wie der Aushub eines Spülfelds aus den 50er Jahren aus der Kreetzander Bucht. Parallel mit der Verklappung dicht neben der Fahrrinne wurde die zur Begegnungsbox erweiterte Fahrrinne durch einen Großbagger bearbeitet, der in der Elbmündung verklappte. Dabei kann es zu einer Vermischung gekommen sein.

Auch durch Schlickeggen wurde Material in die Umgebung befördert und letztlich im Strom verdünnt. So geschah es z.B. beim Muggenburger Kanal, der jahrzehntelang durch die Kupferhütte Norddeutsche Affinerie kontaminiert wurde.

5. Treibhausgase

Statt bei Nesssand zu verklappen, muss das Baggergut ca. 100 km weiter zur Nordsee transportiert werden. Für Hin- und Rückfahrt wird zusätzlich Treibstoff verbrannt, der pro 1 Mio. m³ Baggergut mit 8000 Tonnen Kohlendioxid dem Klima schadet. Wie erklären Sie das ihren Kindern und Enkeln?

6. Nautische Gefährdung

Das Klappfeld vor Scharhörn liegt unmittelbar südlich des Fahrwassers mit einer Fläche von 200.000 m². Lädt man die geplante Jahresmenge auf einen Schlag ab, wie es die BAW in ihrer absurden Modellrechnung annimmt, entstünde eine 20 m hohe Halde. Auch bei schrittweiser Beschi-

ckung ist zu bezweifeln, dass die Strömung den Hügel sofort wieder abträgt. Man hätte dies auf der gegenüber liegenden Seite des Fahrwassers messen können, wo beim Neuen Lüchtergrund seit vielen Jahren die WSV Baggergut verklappt.

Das Containerschiff MUMBAI MAERSK lief vor wenigen Wochen auf, als es im Fahrwasser nach Bremerhaven eine Warteschleife drehte, die ein kurzes Stück ausserhalb der Rinne lag. Dort war Baggergut aus der Unterhaltung der Fahrwasser nach Bremerhaven und Wilhelmshaven abgelagert worden. Mittlerweile beseitigt der (WSV-eigene) Bagger NORDSEE die Untiefe und schüttet das Material 30 km weiter draußen ab.

Es ist zu untersuchen, ob auch unter widrigen Bedingungen von Seitenwind, Wellen, und Begegnungsverkehr die nautische Sicherheit gewährleistet wird.

7. Systemverständnis

Um das Märchen der Kreislaufbaggerung bei niedrigem Oberwasserabfluss aufrecht zu erhalten, stellt HPA akribisch die Statistik des Oberwasserverlaufs dar. Der von HPA gemachte Faktor "Tidepumpe" wird nicht mehr genannt (das Suchwort wird im ganzen Text nicht gefunden), obwohl er beim "Tideelbekonzept" 2006 der Ausgangspunkt aller Diskussionen war. Schon garnicht wird untersucht, ob sich die Tidedrömungen weiter verändert haben, dass die Flut mehr Sediment aufwärts trägt, Ob dieses Sediment nicht deshalb im Hafen liegen bleibt, weil HPA ihn zu einer Schlickfalle ausgebaut hat, wird gänzlich ignoriert.

Es ist daher schon nicht mehr verwunderlich, dass HPA sich zu folgender Aussage versteigt:

"... hat der Ebbstrom nicht mehr die erforderliche Spülkraft, um Sedimente mit der Tide aus dem Hafengebiet in Richtung Nordsee zu bewegen. Dieser Sachverhalt führt seit 2014 zu einem langanhaltenden niedrigen Oberwasserabfluss,"

Der Ebbstrom steht in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem Oberwasserabfluss. Wer so einen Unsinn schreibt, denkt auch so, und solchen Menschen sollte man nicht eine so schwierige Aufgabe wie das Sedimentmanagement stellen.

Mit freundlichem Gruß

Dr. Klaus Baumgardt (Vorsitzender)

Anlagen

Stellungnahme zum Antrag HPA an Schleswig-Holstein zur Verklappung von Baggergut in der Nordsee; https://www.rettet-die-elbe.de/elbvertiefung/baggerei/stellungnahme_tE3_end.pdf

Baggern und Verklappen - der Bericht;

https://www.rettet-die-elbe.de/elbvertiefung/baggerei/bagger_verklapp_tideelbe.pdf

Ebbe und Fluth; https://www.rettet-die-elbe.de/1kapitel/von_ebb_und_fluth.pdf