



Das Weltnaturerbe Wattenmeer mit den beiden Vogelinseln Scharhörn und Nigehörn. Während Hamburg weiter an seinem Plan festhält, in der Nähe der Insel Hafenschlick zu deponieren, denkt der Bund darüber nach, den Aufwuchs des Cuxhavener Watts durch Saugbagger zu unterbrechen. Foto: Schlüsselburg

Dienstag, 15. Juni 2021

## Weitere Eingriffe in die Natur

KREIS CUXHAVEN . Die Bürgerinitiative „Rettet das Cux-Watt“ wendet sich gegen den Vorschlag, den weiteren Aufwuchs des Watts vor Cuxhaven durch den Einsatz von Saugbaggern einzudämmen. Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann, und Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes, hatten diesen Plan in der Vorwoche im Rahmen einer Pressekonferenz zum Auftakt des Bund-Länder-Dialogs zur Lösung des Schlickproblems in der Unterelbe verkündet.

Der Vorschlag, das Wattgebiet auszubaggern, sei „völlig absurd“, so Peter Roland, Sprecher der Initiative. Es würde sich um einen erheblichen Eingriff in einen geschützten Nationalpark und ein Weltnaturerbe handeln. „Auf und unter der Wattoberfläche sowie in Prielen und Pfützen tummeln sich Abermillionen kleiner Tiere, ein Absaugen des Cux-Watts würde ein Massensterben zur Folge haben“, so Roland.

Wenn es nach GDWS-Präsident Witte geht, soll der vor Cuxhaven abgesaugte Sedimentüberschuss vor der Küste Schleswig-Holsteins verklappt werden und dort das Watt wieder aufbauen. Dabei würde es sich laut Bürgerinitiative jedoch nicht um das „Nachahmen der Natur“ handeln, wie Witte sagte, sondern um weitere massive Eingriffe in das Weltnaturerbe und den Nationalpark Wattenmeer.

Ursache für den Sedimentüberschuss im Cuxhavener Watt und den Mangel im Schleswig-Holsteinischen Watt ist nach allgemeinem Kenntnisstand der 10,4 Kilometer lange Kugelbake-Leitdamm. Er unterbricht den natürlichen küstennahen Sedimentstrom. Nach Ansicht der Bürgerinitiative würde eine Modifikation des Leitdamms diesem natürlichen Strom wieder mehr Raum und Effizienz geben. „Neben den erheblichen Vorteilen für das Cux-Watt und für die Erreichbarkeit Neuwerks würden auch ohne weitere menschliche Eingriffe Sedimente aus dem

Cuxhavener Watt an die Küsten von Schleswig-Holstein“ befördert. Bislang lehnen Bundesverkehrsministerium und das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven eine Öffnung des Leitdamms ab, weil dadurch die Schiffbarkeit der Elbe nicht mehr gewährleistet werden könne.

Nach Vorstellung des Bundes soll das überwiegend feinkörnige Hamburger Hafensediment künftig in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) verbracht werden. Bislang liegt dem für die Genehmigung zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg noch kein Antrag für das langwierige und offene Genehmigungsverfahren vor.

Der Plan der Hamburger Hafenbehörde Port Authority, Hafenschlick bei Scharhörn in die Nähe des Nationalparks Wattenmeer zu verbringen, wurde von Staatssekretär Ferlemann als „nicht zuträglich“ beurteilt. Noch einige Tage zuvor hatte der Hamburger Wirtschaftssenator Michael Westhagemann verkündet, Scharhörn bleibe weiterhin als Verbringungsstelle für Hamburger Hafenschlick aktuell.

„Keine Lösungswege“

Der von Ferlemann ins Feld geführte Vorschlag, Feinsedimente zu Kleiboden als Baustoff für den Deichbau aufzubereiten, wird von der Bürgerinitiative skeptisch beurteilt. „Praktische Lösungswege liegen bisher nicht ansatzweise vor. Somit kann auch hier keine Rede von einem Durchbruch sein“, so Peter Roland. „Allein die gewaltige Menge der dafür vorgesehenen Sedimente aus der Unterhaltungsbaggerei der Unterelbe sowie das langjährige und flächenintensive Entwässerungsverfahren machen deutlich, dass nur ein Bruchteil der Sedimente dafür verwendet werden könnte.“

Die Bürgerinitiative kritisiert, dass die beiden letzten Elbvertiefungen als wichtigste Ursachen für die zunehmende Verschlickung von Hafen und Tideelbe kaum Erwähnung fanden. Aufgrund der kaum noch beherrschbaren Verschlickung des Hamburger Hafens sei der Zeitpunkt überfällig, über ökonomisch und ökologisch sinnvolle alternative Lösungen nachzudenken, sollten nach Ansicht von „Rettet das Cux-Watt“ so lange keine Unterhaltungsbaggerungen der Tideelbe mehr erfolgen, bis die Solltiefe das Niveau von vor der 1999 abgeschlossenen Fahrrinnenanpassung aufweist. Voraussetzung wäre jedoch eine nationale und konkurrenzfähige Hafenstrategie, für die der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven zur Verfügung stehe. Wegen seiner logistisch vorteilhaften Hinterlandanbindungen werde Hamburg auch dann nicht an Bedeutung als internationaler Seehafen verlieren, wenn Containerriesen am Jade-Weser-Port abgewickelt werden würden.

Anstatt – wie vorige Woche – „alte Hüte“ zu präsentieren, gehörten innovative Vorschläge zur Lösung der Schlickprobleme auf den Tisch, so die Initiative. Dazu zählten beispielsweise die Modifikation am Leitdamm, die Einführung des Sedimentkonditionierungsverfahrens zur Reduzierung des Schlickanfalls um etwa 50 Prozent und eine norddeutsche Hafenstrategie. (red/ur)