



Das Baggerschiff „Kaishuu“ passiert Cuxhaven. Es ist eines von mehreren, die zwischen Hamburg und der Elbmündung pendeln, um Baggermassen aus dem Gebiet der Hansestadt am „Neuen Lüchtergrund“ rund zwölf Kilometer vor Cuxhaven zu verklappen. Foto: Schuldt / dpa

Donnerstag, 20. Januar 2022

Schlickfalle wird zum Albtraum

KREIS CUXHAVEN. Das Bundesamt für Seeschifffahrt hat neue Solltiefen für die Unterelbe festgelegt, die weitgehend der Planfeststellung für die Elbvertiefung entsprechen. Sie sollen erst am 24. Januar in Kraft treten. Tatsächlich wurden die Vertiefungsarbeiten in der Elbe bereits am 3. Mai für beendet erklärt. Doch Umweltschützer vermuten, dass die vertiefte Fahrrinne ihren Tribut fordert; Sedimente würden danach von den steilen Böschungen in die vertiefte Fahrrinne abrutschen. Das habe wiederum verstärkte Baggertätigkeit zur Folge.

In der Vorweihnachtszeit gehörten drei große Saugbagger zum ständigen Tideelbe-Szenario zwischen Scharhörn und Hamburg. Noch am Heiligabend waren die Großraumbagger und ein Spüler auf der Unterelbe mit Untiefenbeseitigungen in der Fahrrinne beschäftigt. Der „morphologische Nachlauf“ mit seiner Tidedynamik habe bis zum Jahresende eine bisher nicht erreichte Baggermenge von weit über 20 Millionen Kubikmeter im Unter- und Außenelberegion erreicht, meint der Schifffahrtsexperte des Nabu Cuxhaven, Klaus Schroh. „Offensichtlich haben erneute Eintreibungen von Sedimenten und Schlick im Hamburger und Cuxhavener Nahbereich die zum Jahresende geplante Freigabe für die geplanten Tiefgänge verhindert.“

„Gebaggert wie nie zuvor“

Es werde derzeit gebaggert wie nie zuvor, sagt Schroh. Es seien aktuell allein drei Großraumbagger in der sogenannten hamburgischen Delegationsstrecke der Unterelbe beziehungsweise direkt im Hafengebiet tätig. Laut seinen Informationen müssten dort 500 000 Kubikmeter Sediment gebaggert werden. Für Cuxhaven sei insbesondere tragisch, dass die drei Großraum-Bagger aus dem Hamburger Raum mit Genehmigung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes etwa zwölf Kilometer unterhalb von Cuxhaven am Rande des Fahrwassers auf dem „Neuen Lüchtergrund“ verklappen. Der vierte Bagger werde im Cuxhavener Unter- und Außenelberegion eingesetzt. Verklappt wird zwischen Scharhörn Nord und Neuwerk. Schroh vermutet, dass die im Elbe-

Mündungsgebiet liegende Klappstelle bei der Tonne E 3 als bisherige „Deponie“ für das Hamburger Baggertgut ihre maximale Aufnahmekapazität erreicht habe.

Angesichts des angrenzenden Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer stelle sich laut Nabu die Frage, warum diese Verklappungen trotz der in dem Sediment enthaltenen Schadstoffe vom Bund genehmigt worden seien. Abgesehen von Auswirkungen auf den Nationalpark mit seinem Status als Unesco-Weltnaturerbe müsse sich auch die Stadt Cuxhaven mit dieser Verklappung beschäftigen.

„Kreislauf-Notstand“

Nach wie vor würden während des Winterhalbjahres erhebliche Baggermassen aus dem Hafen im hamburgischen Bereich der Insel Neßsand verklappt. Allerdings wolle Hamburg diese Umlagerung möglichst vermeiden, da der größte Teil dieser „Umlagerung“ elbabwärts in den Zuständigkeitsbereich der Wasserstraßenverwaltung des Bundes (WSV) driftet und der Rest mit der dominanten Flut wieder in den Hamburger Hafen zurückwandert. Dieser „Kreislauf-Notstand“ beim Umlagern der Baggermassen innerhalb der gesamten Unter- und Außenelbe werde wohl bis zum St.-Nimmerleins-Tag andauern, glaubt Schroh. Er werde inzwischen verstärkt durch die Vertiefung der Unterelbe um 1,5 Meter.

Um Erkenntnisse für die zukünftige topografische Tide-Entwicklung zu bekommen, plant die WSV zur Feststellung des morphologischen Nachlaufes einen Zeitraum von zwölf Jahren ein. Alle drei Jahre soll im Rahmen der Beweissicherung eine hydrologische und gewässerökologische Bestandsaufnahme erfolgen, um die Auswirkungen der Tidedynamik mit ihren Folgen für Baggermengen und Verklappungsregionen zu erkunden.

Der Nabu hält dagegen, dass in diesem Zeitraum sich die Kosten für die Fahrrinnenunterhaltung alles in allem auf weit über 2 Milliarden Euro summieren dürften. Eine sinnvolle Begründung der Kosten seien die WSV und das Hamburger Hafenamts HPA bislang schuldig geblieben. Nur ein Bruchteil der einlaufenden großen Container-Schiffe hätte im Vorjahr den seit 2010 erlaubten Tiefgang von 14,50 Metern überschritten. Von dem einst prognostizierten Hamburger Umschlag von 24 Millionen Standardcontainern (TEU) pro Jahr sei Hamburg mit aktuell bis zu neun Millionen TEUs Lichtjahre entfernt. Große Containerschiffe löschten erhebliche Ladungsanteile bereits in den ersten Anlaufhäfen Rotterdam und Antwerpen. Folglich führe die Elbvertiefung nicht zu einer Ausnutzung der neuen Tiefgänge, und daran werde sich, glaubt Klaus Schroh, auch nichts ändern.

Ökonomisch unsinnig

Ein durch die verstärkte Baggeraktivität erreichter vergleichsweise minimaler Tiefgangszuwachs bei den großen Containerschiffen stehe in keinem Verhältnis zum außerordentlichen Schaden der aquatischen Artenvielfalt in der Unter- und Außenelbe, so der Cuxhavener Nabu-Experte Schroh.

„Wir Kritiker der Elbvertiefung stellen fest, dass die Umlagerungen von riesigen Baggermassen einer Deponie-Notlage gleichen, für die es auch in absehbarer Zeit niemals eine Lösung geben wird. Die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu genehmigende Verklappung in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee ist höchst fragwürdig und würde nochmals eine Steigerung der Unterhaltungskosten zur Folge haben, mit der das Projekt Elbvertiefung nicht nur vollends ökologisch unverantwortlich, sondern auch ökonomisch absolut unsinnig wird.“

Der Nabu fordert, dass der Unterelbe zunächst die endlosen Baggerungen erspart werden, bis die Tidedynamik mit ihrer morphologischen und topographischen Entwicklung wieder den Zustand nach der vorletzten Elbvertiefung (1999/2000) erreicht habe. (red/ur)