

## Wattenmeer als Müllkippe verfehlter Hafenplanung

KREIS CUXHAVEN . „Wie lange soll das noch so weitergehen?“, fragt Bürgermeister und SDN-Vorsitzender Gerd-Christian Wagner zur Absicht der Hamburger Hafenverwaltung HPA, Millionen Tonnen ihres teilweise belasteten Hafen-Schlicks zwischen Nationalpark Wattenmeer und Elbfahrrinne, nahe der Vogelschutzinsel Scharhörn, zu verklappen. Nicht nur vor der letzten Elbvertiefung habe es offiziell aus Hamburg geheißen: „kein Problem“ und anschließend sei dann doch das Bagger-Problem in Fluss und Hafenbecken um riesige Mengen gestiegen.

„Und wieder einmal sollen die Folgen des offensichtlich veralteten Hamburger Hafenkonzeptes ganz harmlos sein und haben angeblich kaum bis keine negativen Auswirkungen.“ Als zukünftige Verklappungsregion stünde zudem auch noch die offene See der AWZ (Ausschließliche Wirtschaftszone) nahe Helgoland in Planung. Was angeblich laut Hamburger Sedimentmanagement selbstverständlich ebenso ökologisch unbedenklich wäre, so Wagner weiter. „Wie kann man dem nach all den Vorerfahrungen noch vertrauen? Zumal, wenn man bedenkt, dass ausgehend von der Hafengrenze schon jetzt große Mengen des belasteten Hafenschlicks über Unterwasser-Zwischenstationen in der Nordsee scheinbar legal verklappt werden.“

### Verschlickung hausgemacht

„Das immer größer werdende Problem mit der Verschlickung ist rein von Menschen gemacht“, ist sich der stellvertretende Vorsitzende der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) Ulrich Birstein sicher. Er habe als Elblotse über viele Jahre reichlich Erfahrungen mit der immer stärker werdenden Strömung der Elbe gesammelt. „Wir erleben hier geradezu ein Paradebeispiel dafür, wie der Mensch versucht, ein von ihm selbst geschaffenes großes Problem zu lösen, indem er die grundlegenden Aktionen, die überhaupt erst zum Problem geführt haben, immer wieder neu auflegt.“ Das Wattenmeer und die Nordsee seien keine kostengünstige Müllkippe verfehlter Hafenpolitik. „Sicher hat der Hamburger Hafen eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung“, führt Wagner weiter aus, „aber natürlich muss dem Schutz der lebenden Umwelt des Wattenmeeres sowie der Nordsee und dem Elbeästuar prioritäre Bedeutung beigemessen werden.“

„Rechtlich ist das Einbringen von Hafenschlick eine Form der Abfallbeseitigung“, so der SDN-Vorsitzende Wagner. „Dafür gilt der Vorrang einer Verwertung, auch für Kommunen, mittelständische Betriebe und natürlich auch für die Hansestadt.“ Statt ewig und immer wieder an einem veralteten Hafenkonzept festzuhalten, sollten die Stärken und Chancen der norddeutschen Häfen gebündelt werden und sie so gemeinsam wettbewerbs- und konkurrenzfähig bleiben, sind beide Vorsitzenden überzeugt. „Hamburg alleine kann im Containerverkehr schlicht nicht mehr mit Rotterdam und Antwerpen mithalten.“

### Flussvertiefungen stoppen

Und somit fordert die Schutzgemeinschaft von den politisch Verantwortlichen in Bund und Küstenländern:

„Die weitere Vertiefung von Elbe, Weser und Ems zu stoppen und sich die Flüsse erholen zu lassen, die Schlick-Verklappung in der Nordsee zu beenden, zumal belastete Sedimente bis an die Cuxhavener sowie schleswig-holsteinischen Wattengebiete verdriftet,

keine Verbringstelle nördlich der Naturschutzinsel Scharhörn oder der Ausschließlichen Wirtschaftszone,

strombauliche Maßnahmen zur Verlangsamung der Elbströmung, wie Rückdeichungsprojekte,

Wiederanschluss von Nebenelben und Überflutungsflächen, damit der Fluss wieder mehr Platz bekommt,

Aufnahme einer norddeutschen Container-Hafenkooperation,

Erstellung eines Hafenentwicklungsplans, der die Grenzen des Hamburger Hafens deutlich macht und konstruktive sowie nachhaltige Lösungswege aufzeigt,

Förderung und Erforschung von Techniken, mit denen der Schlick schadstofffrei und dauerhaft umweltschonend entsorgt werden könnte, wie zur Herstellung gebrannter Ziegel oder als Material für den Deichbau,

Einhaltung der Regelungen der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL), die von Hamburg 2016 unterzeichnet wurde.“ (red)