

Samstag, 15. April 2023

„Gelöst ist hier nur jede Menge Sediment im Wasser“

Folgenden Leserbrief erhielten wir zu dem Artikel „Elbschlick-Problem ist gelöst“.

Diese Überschrift ist in jeder Hinsicht grob irreführend. Erstens wird im Text eingeräumt, dass die Lösung nur einen Teil der Sedimentmenge umfasst, der Rest ist ungelöst.

Zweitens geht es auch nur darum, die anfallenden Sedimentmengen dort loszuwerden, wo sie die Schifffahrt stören und sich auf eine Stelle zu einigen, wo man sich ihrer entledigen will. Dass sie von dort aus ins Wattenmeer verdriften, vorwiegend an der Westküste entlang bis zum Skagerak, aber auch ins Cuxhavener Watt, über den Endverbleib kein Wort - ebenso wenig wie über den Gehalt an Schadstoffen.

Drittens ist die Rede nur von Fahrinne und Wirtschaftshäfen. Ungelöst ist dagegen die Sedimentation in Nebenflüssen und kleinen Häfen sowie den ökologisch wichtigen Flachwasserzonen, also der „Lunge der Elbe“, deren Reinigungsleistung weiter schwindet.

Viertens wird der in Schwebelage befindliche Teil des Sediments ausgeblendet, der durch die Ausweitung der Baggerungen nochmals stark angestiegen ist und das Elbwasser zur undurchsichtigen Brühe gemacht hat. Fische, die sich auf Sicht ernähren haben da keine Chance - vergleichbar mit Jägern im Nebel. Die Wasserqualität wurde durch die Elbvertiefung weder erhalten noch verbessert, wie es die WRRL vorschreibt, sondern im Gegenteil verschlechtert - ein klarer Rechtsbruch, aber stillschweigend geduldet - ungelöst.

Und nun ein paar klärende Worte zum Elbsediment als Deichbaumaterial. Wo gibt es bisher ein gelungenes Beispiel für die Gewinnung von geeignetem Klei aus Baggergut? Es geht um Klei, also sogenannten bindigen Boden, der in Schluff mit Korngröße 2 bis 63 Mikrometer und Ton unter 63 Mikrometer unterschieden wird. Schluff setzt sich im unbewegten Wasser etwa im Verlauf eines Tages ab, Ton in etwa einer Woche, Sand hingegen bereits in Minuten.

Gebaggert wird i. d. R. ein Gemisch aus diesen drei Korngrößen mit völlig unterschiedlichem Sinkverhalten. Im Laderaum herrschen durch das Hineinpumpen des Baggerguts sehr turbulente Strömungsverhältnisse. Um eine ausreichende Menge Feststoff im Laderaum zu haben, wird schlammiges Wasser mit geringem Feststoffanteil durch das Überlaufrohr wieder ausgeleitet, und zwar bis zum Fünffachen des Laderauminhalts. Dadurch entsteht nicht nur eine gewaltige Trübungswolke, sondern sie enthält ausschließlich die kleinsten und am längsten schwebenden Bodenteile, also genau die, die man für die Gewinnung von Kleiboden benötigt. Das ist nur die Beschreibung der allgemeinen Rahmenbedingungen bei der Unterhaltungsbaggerei, die Verhältnisse können im Einzelfall erheblich abweichen. Warum gibt es aber nach jahrelanger Diskussion noch kein praktisches Beispiel dafür, wie geeignetes Deichbaumaterial aus Hamburger Hafenschlick gewonnen wird?

Oder ist das tatsächlich nur eine Chimäre, die Zeit schinden und der Gewöhnung dienen soll? Der Gewöhnung daran, dass Baggergut aus dem Hafen oft in drei Schritten abtransportiert wird, nämlich erst bei Neßsand verklappt wird, von dort gebaggert und nach St. Margarethen verfrachtet wird und im dritten Schritt nochmals gebaggert und in der Mündung zum dritten Mal verklappt wird?

Bei drei Bagger-Etappen entstehen sechs Trübungswolken, durch die die an den Feinteilen haftenden Schadstoffe weiträumig verteilt werden. Das ist exakt die Politik der hohen Schornsteine der 70er Jahre für Luftschadstoffe.

Gelöst ist hier nur jede Menge Sediment im Wasser und sonst gar nichts.

Walter Rademacher,

