

„Aktenzeichen Elbschlick ungelöst“

Wirtschaftspolitischer Sprecher der CDU in Hamburg: „Senat hat kein nachhaltiges Schlickkonzept für den Hafen“

Von Ulrich Rohde

Cuxhaven . Das Sedimentmanagement des Hamburger Senats steht spätestens seit der zurückliegenden Elbvertiefung auf dem Prüfstand. Die Baggermassen in den Hafenbecken wachsen stetig und damit laufen auch die Kosten aus dem Ruder. Wohin mit dem Schlick?, lautet die Frage, auf die der Senat bis heute keine befriedigende Antwort gefunden hat.

So ist es nicht allzu überraschend, dass die Opposition in der Hamburger Bürgerschaft das Thema dankbar aufgreift und regelmäßig daran erinnert, dass es dem rot-grünen Senat weiterhin nicht gelinge, ein nachhaltiges und wirtschaftliches Schlickkonzept für den Hamburger Hafen umzusetzen. Die CDU-Fraktion kritisiert, dass bisherige Maßnahmen zur Schlickentsorgung nicht ausreichend seien.

Der wirtschaftspolitische Sprecher der CDU-Fraktion, Prof. Dr. Götz Wiese, merkt an, dass eine Lösung in der Verbringung von Sedimenten in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) in der Nordsee liege. „Aber auch hier haben Senat und Hafenverwaltung jahrelang geschlafen.“

Wiese hatte dazu kürzlich eine „Kleine Anfrage“ an den Senat gestellt. Darin geht es um die Baggermengen, die Verbringstellen und die Kosten. Danach wurden im Jahr 2022 auf Hamburger Gebiet knapp 5 Millionen Tonnen Trockensubstanz Sediment gebaggert. Trockensubstanz ist nicht gleichzusetzen mit der tatsächlich gebaggerten Menge an Schlick. In Wirklichkeit wurden allein 2021 14,5 Millionen Kubikmeter Schlick aus den Hafenbecken gebaggert. Die größte Menge an Sediment wurde 2022 vor der Elbinsel Neßsand bei Wedel umgelagert (1,95 Millionen Tonnen Trockensubstanz), gefolgt von der Verbringstelle an der Tonne E 3 vor Helgoland (1,5 Millionen Tonnen) und Neuer Lüchtergrund querab Cuxhaven (0,73 Millionen Tonnen). Die Kosten für die Unterhaltungsbaggerei in Hamburg betragen 2022 knapp 120 Millionen Euro, fast 25 Millionen Euro mehr als noch 2021.

Die Hamburg Port Authority (HPA) hält die Option einer Verklappung in der Hamburger Außenelbe (bei Scharhörn) weiterhin für geeignet. Allerdings wurde eine Umsetzung dieser Maßnahme nach Protest der Anrainerländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein ausgesetzt.

Kreislaufbaggerei bleibt ein dauerhaftes Problem

Eine weitere Option sei die Verklappung in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) nordwestlich Helgolands, die beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) beantragt worden ist. Zudem kann nach Einigung mit Schleswig-Holstein die Verklappung bei der Tonne E3 für eine Menge von bis zu 2 Millionen Tonnen Trockensubstanz fortgesetzt werden.

Die Strategie der HPA, die auch ökologisch auf Dauer bedenkliche Kreislaufbaggerei zu unterbrechen und so viel Sediment wie irgend möglich aus dem Tidestrom zu befördern, stößt an Grenzen, zumal der Ebbstrom - Abfluss aus der Elbe in die Nordsee - aufgrund ausbleibender Niederschläge und der Flutung stillgelegter Tagebauanlagen im Bereich der Oberelbe seit Jahren geringer ausfällt und damit die Notwendigkeit der Baggerei verstärkt wird. Und so bringt die Flut die Schlickmengen von Neßsand umgehend wieder zurück in die Hafenbecken. Gleichzeitig sind alle anderen vorhandenen Verbringstellen voll ausgelastet.

Dazu Prof. Dr. Götz Wiese: „Der Schlick bleibt ein Dauerproblem der rot-grünen Hafenpolitik. Im Kern geht es auch hier um die Wettbewerbsfähigkeit unseres Hafens. Die CDU-Fraktion fordert seit Langem, die unsinnige ‚Kreislaufbaggerei‘ zu beenden.“ Dabei, so Wiese, hätten sich die Erwägungen von Hamburgs Erstem Bürgermeister Peter Tschentscher und Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhard (beide SPD), Schlick in die Nordsee bei Scharhörn zu verbringen, augenscheinlich als „Bluff“ erwiesen.

„Hamburg braucht für AWZ eine Sedimentflotte“

Der Wirtschaftspolitiker der Union kritisiert, dass der Antrag zur Verbringung von Schlick in die AWZ Jahre zu spät gestellt worden sei. „Dass der Senat noch immer keine Angaben zum Abschluss des Genehmigungsverfahrens beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) machen kann, zeigt die ganze Dramatik.“ Allerdings: Für die noch längere Fahrt in die Nordsee würden sich die reinen Verbringkosten in die AWZ, so der Senat, um rund 25 Prozent gegenüber den Kosten für eine Verbringung zur Tonne E3 erhöhen. Der Preis für einen Kubikmeter in die Nordsee transportieren Schlick könnte laut Prognosen demnach von etwa 9 Euro auf knapp 15 Euro steigen.

Eigene Kapazitäten zur Schlickverbringung habe die Hafenverwaltung HPA laut Antwort des Senats in der Kleinen Anfrage nicht. So komme auf die Stadt eine Kostenlawine zu, wenn der Schlick von Laderaum-Saugbaggern in die AWZ verbracht werden sollte, befürchtet Götz Wiese. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und angesichts des Urteils des Bundesverfassungsgerichts immer geringer werdender finanzpolitischer Spielräumen seien jetzt kreative Konzepte gefragt. Wiese: „Hamburg muss in technische Lösungen investieren, um Kosten zu sparen. Wichtig ist eine AWZ-taugliche Sedimentflotte, die eine Trennung von Bagger- und Transportschiffen vorsieht.“