

## Anlage 1: Thesenpapier vom 20. Juni 2019

### A. Eingriffe im Mündungstrichter

Im Ästuar wird ein großer Strömungsarm durch ein massives Unterwasserbauwerk blockiert und weitere große Unterwasserablagerungsstellen gebaut. Damit werden drei Ziele verfolgt:

1. Strombremse im Ästuar
2. Unterbringung stark belasteter Schluffe aus dem Hamburger Bereich
3. Haupt-Umlagerungsstelle für künftige Sedimente aus der Unterhaltungsbaggerei

#### zu 1. Bau einer Strombremse im Ästuar

Die Strombremse soll durch den Teilverschluss der Medemrinne, ein großer Strömungsarm im Ästuar, sowie durch mehrere große Unterwasserablagerungsflächen erfolgen. Mit der Strombremse wird das Ästuar in seiner Dynamik massiv blockiert. Die Einschränkung der natürlichen Dynamik beurteilt das Bundesumweltamt als eines der größten Gefährdungen für ein Ästuar.

**Die führenden Naturschutzorganisationen im Schleswig-Holsteinischen Wattenmeer haben die UNESCO, Paris um Hilfe gebeten, die deutschen Behörden an ihre Verpflichtungen zu erinnern, die Deutschland gegenüber der UNESCO eingegangen ist. Sie sehen mit dem starren Bauwerk in der Medemrinne die außergewöhnlichen biologischen Prozesse im Wattenmeer bedroht.** (14-seitiges Schreiben der schleswig-holsteinischen Naturschutzorganisationen an das World Heritage Centre UNESCO, Paris, <https://schleswig-holstein.nabu.de/news/2019/26486.html>).

In einem natürlichen Ästuar bilden sich ständig neue Sandinseln und tiefe Rinnen. Die ständige Veränderung ist das Wesensmerkmal eines Ästuars. In diesem stetigen Wandel soll jetzt mit dem Umbau der Außenelbe künstlich eingegriffen werden. Die Bagger zwingen das Ästuar in ein enges Korsett und zerstören damit wertvolle Lebensräume. Mit dem Teilverschluss der Medemrinne droht in Folge der Verlust wertvoller Flachwasserzonen, die als Laichgebiet, Raststätte, Brut- und Lebensraum zahlreicher geschützter Arten und Organismen eine überlebensfähige Funktion im Ökosystem übernehmen.

Im Elbe-Ästuar ist geplant, eine Fläche von 1.740 Hektar mit rund 44 Millionen Kubikmeter Baggergut zuzuschütten. **Das sind 17.400.000 (!) Quadratmeter wertvoller Lebensraum, der unwiderruflich verloren geht.** Und nicht nur das: Es öffnet Weg und Tor für weitere Eingriffe, z.B. für das auf Dauer ausgelegte Entsorgen stark belasteten Baggerschlicks. Noch steht das Ästuar unter dem Schutz des Wasserhaushaltsgesetz (WHG), das natürliche Gewässer vor einer Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands bewahrt (§27 Abs. 1 WHG). Es besagt, dass bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen die Erhaltung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts Rechnung zu tragen ist und Bild und Erholungswert der Gewässerlandschaft zu berücksichtigen sind. Wir befürchten, dass das Elbe-Ästuar seinen besonderen Schutzstatus verlieren könnte, wenn es zukünftig aufgrund der massiven Eingriffe als künstlichen Gewässer eingestuft wird. (Quelle: Projektbüro Fahrrinnenanpassung von Unter- und Aussenelbe beim Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg, Planänderungsunterlage III Teil 1, Seite 21, siehe ANLAGE 2)

## Zu 2. Unterbringung stark belasteter Schluffe aus dem Hamburger Bereich

Eines von drei Unterwasserablagerungsflächen (UWA) im Mündungstrichter der Elbe entsteht im Neufelder Sand. Hier soll auf einer Fläche von 490 (!) Hektar 10,2 Mio. Kubikmeter überwiegend toxisch belastete Schluffe und Feinsande aus dem Hamburger Bereich untergebracht werden. Auf das ökotoxische Material soll nach der 2-jährigen Einbringphase ein „Deckel“ aus groben Sand erfolgen, um ein Verdriften des giftigen Schlicks zu verhindern. (Quelle: Projektbüro Fahrrinnenanpassung von Unter- und Aussenelbe beim Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg, Planänderungsunterlage III Teil 1, Seite 17.) Wasserbauexperten befürchten den Super-Gau. Es sei kein realistisches Verfahren bekannt, Schluffkorn in größeren Mengen in einem Fließgewässer mit zusätzlicher Tidedynamik ohne nennenswerte Verdriftung schonend auf die Sohle zu verbringen. Weder das WSA Cuxhaven noch die Hamburg Port Authority (HPA) konnte uns auf Nachfrage ein Verfahren benennen, mit dem eine Verdriftung ausgeschlossen oder zumindest auf ein Minimum reduziert werden kann.

**Während der 2-jährigen Phase der Auffüllung der UWA wäre sowohl das Fließgewässer des Ästuars als auch die umliegenden Watten permanent freiwerdenden Giften ausgesetzt, die zum Teil noch aus Industriealtlasten, u. a. aus dem Bergbau stammen.**

### Zu 3. Haupt-Umlagerungsstelle für Baggerschlick

#### Exkurs: Entsorgung von Hafenschlick vor Helgoland

Der Hamburger Hafenschlick wird bereits zu etwa einem Drittel (3-4 Mio. Kubikmeter/Jahr) zwischen Helgoland und Scharhörn entsorgt. Angefangen hat diese Entsorgungsmethode im Jahr 2005 als sogenannte Ausnahmesituation mit einer Gesamtmenge von 3 Mio. Kubikmeter bei einer Jahresmenge von maximal 1 Mio. Kubikmeter aus der Hamburger Delegationsstrecke und einer zeitlichen Begrenzung von maximal 5 Jahren. Sobald Schädigungen in der Meeresumwelt erkennbar werden, sollte die Verklappung von Schlick aus dem Hamburger Bereich sofort eingestellt werden. Das war die Vereinbarung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein, um überhaupt solch einen Umweltfrevel vor der Öffentlichkeit rechtfertigen zu können.

Im Jahr 2016 hat das Umweltministerium Schleswig-Holstein zum wiederholten Male die Genehmigung für die Verklappungen bis einschließlich 2021 erteilt. Der Umfang der Einbringung wurde deutlich erweitert. Sowohl die Jahresmenge als auch die Anzahl Klappfelder wurde vervierfacht. Neben der Delegationsstrecke darf seitdem auch Baggerschlick aus dem Hamburger Hafen bei Helgoland verklappt werden. Und das obwohl aus den bisherigen Monitorings festzustellen war, dass es im Ablagerungsbereich zu chemischen und morphologischen Veränderungen gekommen ist. **Es sei laut Genehmigungsbescheid zu erwarten, dass es durch die anstehende Einbringung von Baggergut zu weiteren Sedimentveränderungen in den Einbringbereichen selbst sowie durch die Sedimentverdriftung beim Einbringungsvorgang und den in den Folgejahren durch Strömungen auftretenden Verdriftungen weitere Beeinträchtigungen der Meeresumwelt zu erwarten sei. Es sei langfristig eine Anreicherung der hier verbrachten Schadstoffe in der Nahrungskette nicht auszuschließen.** Weiter heißt es im Genehmigungsbescheid:

**„Hiervon betroffen sind Benthosgemeinschaften, die sich im Einbringbereich selbst in ihrer Abundanz und Artenzahl verringert haben, wie auch für die diesen Raum großräumig mitnutzenden Fische, Meeressäuger und Vögel. Durch die Einbringung entstehen mit der Verdriftung des Baggerguts Trübungsfahnen und es kommt zu Geräuschemissionen ... Die Einbringung des Baggerguts aus den o.g. Unterhaltungsmaßnahmen wird über den Einbringungsvorgang hinaus aufgrund der stofflichen Belastung eine langfristige Wirkung auf die Meeresumwelt haben. Sie stellt**

**daher neben einer Veränderung der Gestalt und der Nutzung von Grundflächen einen Eingriff gemäß §14 Abs. 1 BNatSchG dar, da hierdurch die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigt werden kann.“** Quelle: Genehmigungsbescheid Az: V53 / V 534 – 22/2016-1297/2016

Anstatt die Verklappungen – wie ursprünglich der besorgten Bevölkerung versprochen - umgehend einzustellen, hat das MU Schleswig-Holstein eine Ersatzzahlung als Ausgleich für die Schäden an der Meeresumwelt festgelegt:

**„Es verbleiben somit unvermeidbare Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, die nicht ausgeglichen oder ersetzt werden können, da ein störungsfreier Meeresboden und ein schadstofffreies Meeresgewässer an anderer Stelle nicht hergestellt werden kann. Für die verbleibenden Beeinträchtigungen wird daher eine Ersatzzahlung festgelegt.“** (Melur Genehmigungsbescheid, S. 15)

Die Meeresumwelt vor Helgoland ist bereits nachweislich zu Schaden gekommen und mit Kenntnis dieser stofflichen Veränderungen wird nicht nur weiter gemacht, sondern es wird in Menge, räumlicher Ausdehnung und Schadstoffgehalte noch deutlich eine Schippe drauf gelegt.

**Zurück zum Mündungstrichter:**

Während vor Helgoland eine Fläche von 64 Hektar beaufschlagt wird, sind im Mündungstrichter ganz andere Dimensionen vorgesehen. Die hier seit Jahren umgelagerte Jahresmenge ist mehr als dreimal so hoch wie die vor Helgoland. Dieser Schlick kommt ebenfalls überwiegend aus der Unterelbe und ist entsprechend hoch belastet. Je weiter der Schlick aus Richtung Hamburg kommt, desto höher die stofflichen Belastungen für den Mündungstrichter und die umliegenden Watten.

Mit der 9. Elbvertiefung soll auch hier alles noch schlimmer werden. Die Umlagerungsstellen liegen im Medembogen auf einer Fläche von 60 ha und bei Neuer Lüchtergrund auf einer Fläche von 378 (!) ha. Die bisherige Klappstelle Neuer Lüchtergrund (NLG) wird in der Fläche somit um ein gigantisches Vielfaches ausgedehnt. (Quelle: Projektbüro Fahrrinnenanpassung von Unter- und Aussenelbe beim Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg, Planänderungsunterlage III Teil 1, Seite 18 f., siehe hierzu zusätzlich ANLAGE 3 und 4) Das Projektbüro Fahrrinnenanpassung geht davon aus, dass sich durch die erheblich größeren Baggergutmengen im Bereich der Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund bei Neuwerk "erhöhte Umweltbeeinträchtigungen" einstellen werden. (Quelle:

<https://www.cnv-medien.de/news/immense-baggergutmengen-angepeilt.html>). Neuer Lüchtergrund befindet sich am Ende des Kugelbake-Leitdamms, ca. 6 km vor Cuxhavens Stränden entfernt. Es grenzt direkt am Nationalpark Wattenmeer an.

Auch wenige Kilometer nördlich von NLG zwischen Neuwerk und Scharhörn wird verklappt. Aufgrund des hohen Sauerstoffgehalts in der Außenelbe wurden die Klappstellen in der Außenelbe ausgewählt, um die seit der letzten Elbvertiefung jährlich wachsenden Baggermassen aus der Unterhaltungsbaggerei anderswo zu entsorgen, nachdem die Unterelbe diese Mengen nicht mehr verkraftet hat. Der mit allerlei Schadstoffen belastete Schlick führte in den Sommermonaten dort immer wieder zu großem Fischsterben.

Das Problem der Sauerstoffzehrung durch Schlickverklappungen hat man deshalb zunehmend von der Unterelbe in die Außenelbe (sowie in die Deutsche Bucht bei Helgoland) verlagert. Und nachdem man nun knapp zwei Jahrzehnte lang riesige Mengen belasteten Schlicks direkt am Nationalpark Wattenmeer ausgekippt hat, sind auch hier die Umweltprobleme kaum mehr zu leugnen. **Der Schlick hat sich großflächig auf den Wattboden gelegt und Priele, die eine wertvolle Funktion im Ökosystem der Watten erfüllen, verlanden lassen. Im Watt vor Cuxhaven sind innerhalb von nur 10 Jahren 4 Priele und 3 tiefe Rinnen verlandet. Solche Veränderungen lassen sich nur mit brachialer Gewalt herbeiführen.** (Quelle: Seekarte 2016 im Vergleich zu Seekarte 2006, Die Elbe, Peschke Verlag). Sie sind das Ergebnis von Verklappungen riesiger Mengen (mehr als 10 Mio. m<sup>3</sup> jährlich) in Kombination mit einer Blockierung der natürlichen Dynamik durch einen 10 km langen Leitdamm – beides direkt am streng geschützten Nationalpark Wattenmeer. (Quelle: WSA Cuxhaven).

Auf der Sohle haben sich bereits mächtige Ablagerungskörper gebildet, die das artenreiche Leben unter sich begraben. Die mit dem verklappten Baggerschlick reichlich eingeschleppten Nährstoffe (Phosphor, Stickstoff) führen schon im Frühjahr, also noch vor einer längeren Hitzeperiode zum Algenwachstum. In den Sommermonaten 2018 grünte es regelrecht im Watt, so großflächig übersäte die Algenblüte den früher sauerstoffreichen Wattboden. Zahlreiche Wattwürmer, Krebse und Muscheln starben in Folge an der Sauerstoffzehrung.

**Obwohl die Umlagerungsstrategie nicht nachhaltig ist, das Ökosystem massiv schädigt und den Bewirtschaftungszielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie konträr entgegensteht und gegen die EU-Meeresschutzrahmenrichtlinie verstößt (Zerstörung der Meeresumwelt bei**

**Helgoland), wird mit der 9. Elbvertiefung weiter auf dieses Konzept gesetzt. Mehr noch, es wird um ein Vielfaches intensiviert.** Das Klappfeld bei Neuer Lüchtergrund wird auf 378 Hektar erweitert. Auf einer Fläche von knapp 4 Mio. Quadratmetern kommt es zu einer Verfüllung der natürlichen Strukturen bis zu einer Einebnung der Sohle und der Bildung von Ablagerungskörpern. Die Bundesanstalt für Gewässerkunde bewertet diesen Eingriff als eine Abnahme von Tiefenvarianz sowie als Verlust von morphologischen Strukturen an der Gewässersohle. Quelle: BfG (2017): Auswirkungenprognose für die Unterbringung von Baggergut im Verbringstellenbereich VSB 730/740 in der Außenelbe. Im Auftrag der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Cuxhaven und Hamburg. Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz, BfG-1922., Seite 85

## B. Auswirkungen auf das empfindliche Ökosystem im Wattenmeer

Die Umlagerung großer Mengen Baggerschlick hat zahlreiche schwerwiegende Auswirkungen auf das Ökosystem, von denen wir hier nur wenige schlagwortartig auflisten wollen:

1. Veränderung der Bakteriengemeinschaften (Einschleppung von Süßwasserbakterien)
2. Veränderung der Sedimentzusammensetzung (Schluffe und Feinsande statt grobkörniges Sediment)
3. Verlust von tiefen Rinnen und Prielen und damit der Verlust von Lebensräumen und Laichgebieten
4. Tötung der Benthoslebensgemeinschaften auf einer Fläche von mindestens 17,4 Mio. Quadratmetern direkt an der Einbringstelle und darüber hinaus.
5. Eine permanente Beschleunigung und Verstärkung der Schadstoffeinträge in das Küstengewässer und den umliegenden Watten. Die umgelagerten Sedimente sind im Vergleich des Küstennahbereichs deutlich höher mit Schadstoffen belastet und sind regelmäßig in den Fall 3 nach GÜBAK einzuordnen.
6. Anreicherung zahlreicher Schadstoffe (u.a. Quecksilber, DDT) in der Nahrungskette, die bereits heute schon nachweisbar sind
7. Sauerstoffzehrung des Küstengewässers und der Watten durch Algenblüte
8. Grauer, sauerstoffarmer Schlick, der sich wie ein Leichentuch auf das sauerstoffreiche, hellbraune Sandwatt legt.
9. Stoffliche Belastung und langfristige Wirkung auf die Meeresumwelt und der Wattflächen

## Das Ökosystem der Elbe steht bereits vor einem Kollaps

In den letzten 5 Jahren ist die Stintpopulation zusammengebrochen. Der Stint ist eine Schlüsselart im Ökosystem. Ohne den Stint wird sich die biologische Vielfalt an der Tideelbe dramatisch verändern. Denn der Stint macht 90 Prozent der Fische in der Elbe aus. Schweinswale, Flußseeschwalben und viele andere Tierarten sind von ihm abhängig. Der Stint durchquert zum Laichen den Mündungstrichter. Der Wanderkorridor verläuft parallel zur Mega-Klappstelle Neuer Lüchtergrund. Biologen und Elbfischer machen die seit der letzten Elbvertiefung stark zugenommene Unterhaltungsbaggerei und die dadurch hervorgerufene Trübung der Elbe für den Einbruch der Stint-Population verantwortlich. Mit der 9. Elbvertiefung wird auch der Mündungstrichter zu einer trüben Suppe. (siehe hierzu den NDR-Filmbeitrag von Holger Vogt: <https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/naturnah/Der-Stint-Ein-Fisch-und-sein-Fluss.sendung878920.html>).

**Um diese Entwicklung noch aufzuhalten, ist ein sofortiges Handeln erforderlich. Die Elbvertiefung und die Schlickverklappungen müssen umgehend gestoppt werden.**

## C. Unterhaltung und weiterer Ausbau der Wasserstraße versus Schutz einer einmaligen Weltnaturerbestätte

Das Wattenmeer als Lebensraum und der intensiv genutzte Schifffahrtsweg sind spätestens seit der letzten Elbvertiefung mit ihren massiven Kollateralschäden in friedlicher Co-Existenz nicht mehr möglich.

Die Fahrrinne führt mitten durch das Weltnaturerbe Wattenmeer und durch ein Ästuar, das unverbaut das letzte seiner Art ist. Einzigartig ist im Watt das Vorkommen der benthischen wirbellosen Fauna (Wattwürmer & Co.), das im Rahmen der Bewirtschaftungspläne der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) als „sehr gut“ eingestuft worden ist. Im Wattboden findet die weltweit höchste Produktion von Biomasse statt. Eine Verschlechterung wirkt sich wie ein Dominoeffekt auf die biologische Vielfalt der verschiedenen Lebensräume im Ökosystem aus. Ganz abgesehen davon würde eine Verschlechterung, selbst um nur eine Stufe, gegen die EU-WRRL verstoßen.

Dieses einmalige Naturparadies steht der intensiven Bewirtschaftung einer Wasserstraße entgegen,

die mit ihrer enormen Tiefe und Strömung völlig unnatürlich zwischen den Watten verläuft, wie ein reißen Strom in einem tiefen Canyon. Eine Wasserstraße, die außerdem noch enorm laut und verschmutzt ist.

## Es gibt gute Gründe, die Lage neu zu überdenken

Das Verfahren und das Ringen um die 9.Elbvertiefung haben insgesamt 15 Jahre gedauert. Die ökologische Lage hat sich in all den Jahren dramatisch zugespitzt. Baggemengen, Trübung, Tidenhub und Strömung sind explodiert. Das System droht zu kollabieren.

Doch auch die ökonomische Lage hat sich völlig verändert. Die Kosten-Nutzen-Rechnung geht nicht mehr auf. Die privatisierten Gewinne schrumpfen, der Markt stagniert, droht rückläufig zu werden. Und die Sozialisierung der Kosten (neue Köhlbrandbrücke, Schlickbaggerei) droht zum Fass ohne Boden zu werden.

Dabei wird die 9.Elbvertiefung schon jetzt nicht mehr der neusten Generation der Megacarrier gerecht und die 10.Elbvertiefung scheitert am Elbtunnel. Die Frage ist, ob Hamburg sich die letzten teuren Meter noch leisten muss, wenn es bei den ganz großen Schiffen eh den Markt den anderen überlassen muss.

## Neue Container-Häfen entstehen im Mittelmeer

Das Mittelmeer ist der neue Umschlagsplatz, in der China ganze Häfen (Piräus, Marokko) entstehen lässt und das Bahnnetz in alle Himmelsrichtungen ausbaut, um seine Container zu verschicken. Der Transport mit der Bahn geht um Wochen schneller. Und Zeit ist Geld. Hamburg liegt heute am Ende der Fahrtroute von Megafrachtern. Noch schonen die Chinesen Hamburg. Aber die Gefahr von Havarien, und günstigere Konditionen anderer Häfen könnten schnell zum Kurswechsel führen.

## Die Kosten für die Unterhaltungsbaggerei steigen ins Unermessliche

Die Befürworter der Elbvertiefung (EV) sprechen von einem Anstieg der jährlichen Unterhaltungsbaggerei von 10%. Allerdings: Schon bei der letzten EV hat man sich völlig verschätzt. Die jährlichen Baggermengen für den Hamburger Hafen stiegen von 2 Mio m<sup>3</sup> auf über 12 Mio m<sup>3</sup> p.a., also um 600 % (!). Die jetzige Vertiefung ist deutlich umfangreicher (um den Faktor 3) als die vorausgegangene EV. Es ist realitätsfremd, eine Steigerung der Baggermengen von lediglich 10% anzunehmen.

Es steht vielmehr zu befürchten, dass sich fortsetzt, was nach der letzten EV geschah: Durch die Flusstiefe kam der Prozess „Tidal Pumping“ in Gang, das System wandelte sich sehr schnell hin zur



Flutstromdominanz. Ein immer mächtigerer Flutstrom wirft immer mehr Sedimente von der Seeseite in den Hafen. Entsprechend explodierten die Kosten. Skeptische Wasserbauer erwarten, dass sich das System in diese Richtung weiter entwickelt, jedoch in einem viel schnelleren Tempo. Der Hamburger Hafen wird von immer stärker pumpenden Fluten mit Schlick förmlich abgefüllt. Aus jetzt 150 Mio. Euro für den reinen Unterhalt p.a. könnten sehr schnell eine Viertelmilliarde werden, jährlich, ohne Gegenwert und auf Kosten der Allgemeinheit.

### Düstere Zukunftsaussichten

Im Worst-Case-Fall stehen wir in nur wenigen Jahren an einer biologisch toten Tideelbe, einem leblosen Wattboden, vor einem völlig zugeschlickten Hamburger Hafen, ohne Entsorgungsmöglichkeiten, mit circa einer Viertelmilliarde jährlicher Kosten der Unterhaltung, die der Steuerzahler zu tragen hat, und das bei Bilanzen im Hafen, die vom Rückgang der globalen Entwicklung auf dem Containermarkt nach unten korrigiert wurden.

### Die Situation neu bewerten – das ist verantwortungsvolle Politik

Die ökologische UND auch die ökonomische Ausgangslage, die eine neunte Elbvertiefung früher vielleicht noch sinnvoll erschienen ließ, ist nicht mehr gegeben. Nach so langer Zeit haben sich die Bedingungen so dramatisch verändert, dass man bezweifeln muss, dass dieses Projekt heute noch Sinn macht und man fordern und erwarten darf, dass, aufgrund der neuen, völlig veränderten Bedingungen - in der Ökologie-Situation des Flusses, aber auch am aktuellen Weltmarkt der Container, der vermeintliche Nutzen neu kalkuliert und vorgerechnet wird.

Weiter auf alte Strategien zu setzen, sich von Reedern gängeln zu lassen, die morgen ihren Kurs ändern können und werden, wenn es für sie wirtschaftlicher ist, kann nicht der Weg sein, der in die Zukunft führt. Wer seine Hafenwirtschaft jetzt nicht den aktuellen Entwicklungen anpasst, weil er vielleicht zu stolz ist und Gesichtsverlust fürchtet nach dem langen Ringen – der läuft Gefahr, eine unheilvolle Spirale in Gang zu setzen.