



Stellungnahme zum Genehmigungsverfahren für die Erlaubnis zur Verbringung von Hamburger Baggergut in die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone der Nordsee



Der Antrag der Hamburg Port Authority (HPA) zur Verbringung von Hamburger Baggergut in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee wird aktuell geprüft. Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu dem Genehmigungsverfahren nach § 5 Abs. 1 i.V.m. § 4 S. 2 Nr. 1 Hohe-See-Einbringungsgesetz Stellung zu nehmen.

Der NABU lehnt die im Antrag der HPA skizzierte Verklappung von Hamburger Baggergut in der AWZ der Nordsee entschieden ab und fordert Sie auf, den Antrag abzuweisen. Die Verklappung verschlechtert zum einen den bereits katastrophalen Umweltzustand der Nordsee und entzieht der Tideelbe gleichzeitig Sediment in einer so gewaltigen Dimension, dass der ökologische Zustand dauerhaft und ggf. irreversibel verschlechtert wird. So kann die Küste schlechter mit dem Meeresspiegelanstieg mitwachen und die Resilienz des Ökosystems wird weiter geschwächt. Ohne dass der kumulative Druck auf das Ökosystem Nordsee reduziert wird, ist eine weitere Belastung durch die Verklappung nicht zu verantworten. Darüber hinaus ist der mit dem Transport in die AWZ einhergehende Ausstoß von Treibhausgasen enorm und befeuert die Klimakrise weiter.

Grundlegend ist das Problem der starken Sedimentation des Hamburger Hafens ein durch die Elbvertiefung selbstverschuldetes Problem, welches durch die Klimakrise verstärkt wird. Eine Reduktion der Sedimentation und damit des Bedarfs einer Verklappung von Hamburger Baggergut sollte erste Priorität sein. Dies würde die Beeinträchtigung von Natur und Umwelt im Sinne der Eingriffsregelung nach §15 Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) deutlich reduzieren. Der Antrag ignoriert diesen Tatbestand und strebt keinerlei Maßnahmen zur Reduktion der Baggergutmengen an, allen voran eine erste Rücknahme der Elbvertiefung (siehe auch Stellungnahme des Aktionsbündnis Lebendige Tideelbe).

Die Kernpunkte unserer Kritik sind wie folgt:

- Eine Reduktion der Mengen des zu verklappenden Baggerguts wird nicht angestrebt.
- Der Antrag strebt nicht an, dass die Beeinträchtigung von Natur und Umwelt (§15 BNatSchG) durch die Nutzung von landseitigen Alternativen (z.B. Deichbau) und den Einsatz von entsprechender Technik (z.B. Fallrohr bei der Verklappung) reduziert, bzw. vermieden werden kann.

Kontakt

NABU Bundesgeschäftsstelle

Dr. Anne Böhnke-Henrichs
Stellv. Leiterin Meeresschutz
Tel. +49 (0)30 284984-1638
Fax +49 (0)30 284984-3638
Anne.Boehnke@NABU.de

Prof. Dr. Aline Kühl-Stenzel
Referentin Meeresschutz
Tel +49 174 1818477
Aline.Kuehl-Stenzel@NABU.de

Lobby-Registernummer: R001667

- Die Schutzgebiete in der AWZ und im Küstenmeer werden durch das verklappte Sediment beeinträchtigt (siehe Abbildung 2). Doch es fehlen für die Schutzgebiete in der deutschen AWZ und im Küstenmeer vollständige FFH-Verträglichkeitsstudien.
- Es fehlt eine Umweltverträglichkeitsstudie, inklusive Espoo Verfahren, im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).
- Entgegen den Zielen der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie verschlechtert sich der Umweltzustand der Nordsee noch stärker.
- Das Monitoring des Umweltzustands im Gebiet der Verbringestelle ist nicht ausreichend. Es fehlt ein umfassendes ökotoxikologisches Monitoringkonzept, inklusive Voruntersuchung.
- Das Freigabekonzept stellt nicht sicher, dass das beprobte Sediment im Hamburger Hafen repräsentativ für das in der Nordsee verklappte Sediment ist.
- Der Eintrag in die Nordsee von Nano- und Mikroplastik, sowie Müll, wird weder thematisiert noch analysiert.
- Realkompensationsmaßnahmen wie die Wiederansiedlung der Europäischen Auster sind nicht vorgesehen. Diese sollten Priorität vor finanziellen Ausgleichszahlungen haben.
- Es fehlt ein Gesamtkonzept zum Management des Elbeästuars und zum Ausgleich des Sedimentmangels, welcher in der Elbe, im Wattenmeer und auch im Küstenschutz dringend benötigt wird, damit die Küste mit dem Meeresspiegelanstieg mitwachsen kann.

Schädigung von Natur und Umwelt kann vermieden werden

Grundlegend ist der Antrag nicht konform mit §15 des BNatSchG, denn die Beeinträchtigung von Natur und Umwelt durch die Verklappung ist an vielen Stellen der geplanten Sedimentverbringung vermeidbar und kann reduziert werden¹. So stehen diverse landseitige Alternativen zur Verbringung auf See zur Verfügung, allen voran die Rücknahme der Elbvertiefung, denn dies würde nicht nur die Sedimentmengen und die assoziierten Kosten reduzieren, sondern auch die Tideelbe wieder in einen besseren Zustand bringen². Außerdem sollte die Integration der Sedimente im Deichbau geprüft werden (für die Sedimentqualitäten, die für die Verklappung vorgesehen sind) und die Anwendung bereits im Einsatz befindlicher Deponien wie der Rotterdamer „slufter“ geprüft werden³. Nicht nur alternative Verwertungswege im Sinne des §5 Absatz 2 HoheSeeEinbrG sollten geprüft werden, sondern alle Optionen wie z.B. der Einbau in Lärm- und Sichtschutzwälle. Die Betrachtung aller Optionen ist entscheidend, denn insgesamt sollte das Erreichen des Guten Umweltzustands in Nordsee und im Ästuar prioritär angegangen werden. Die Umweltauswirkungen der einzelnen Alternativen müssen genauer geprüft und gegen die Verbringung in die AWZ abgewogen werden.

Des Weiteren sollte im Rahmen der Eingriffsregelung nach §15 BNatSchG geprüft werden, welche verbesserten Techniken bei der Verklappung (z.B. durch ein Fallrohr) die Trübungs-fahne und das enorme räumliche Ausmaß der Verklappung (siehe Abbildung 1) reduzieren können. Eine direkte Verklappung vom Schiff aus bis in 30-40m Wassertiefe ist zu vermeiden aufgrund der starken Trübungs-fahne, die bei dem relativ feinkörnigen Hafenschlick besonders groß ist. Die Anwendung von Best Available Technique

¹ https://www.gesetze-im-internet.de/bnatschg_2009/_15.html

² <https://www.zeit.de/news/2023-10/01/elbvertiefung-laut-umweltverbaenden-nur-wenig-genutzt>

³ <https://www.portofrotterdam.com/de/ausbau-des-hafens/laufende-projekte/de-slufter>

(BAT) und Best Environmental Practice (BEP) im OSPAR Kontext ist für Deutschland verpflichtend und muss konsequent angewendet werden⁴.

Hintergrund zur hohen Schadstoffbelastung der Nordsee

Die Verklappung von Baggergut, Fäkalien und Abfallprodukten der Industrie in der Deutschen Bucht der Nordsee durch Deutschland und andere Anrainerstaaten hat eine lange Geschichte. Noch in den 1980-er Jahren wurden Dünnsäure aus Titandioxidproduktion (etwa 750,000 Tonnen jährlich), Rückstände aus der Lackproduktion (etwa 280,000 Tonnen jährlich), Duisburger „Pigmentchemie“ (etwa 500,000 Tonne jährlich), Klärschlamm aus Hamburg (etwa 50,000 Tonnen jährlich) und viele weitere Abfallprodukte in die Nordsee unweit von Helgoland eingebracht⁵. Seit 2005 verklappt die Hamburg Port Authority (HPA) mit Schadstoffen belastete Sedimente aus dem Hamburger Hafen im Schlickfallgebiet bei Tonne E3 südlich von Helgoland. Die Mengen an verklappten Sedimenten hat hier stetig zugenommen. Zuletzt waren es 1,5 Millionen Tonnen jährlich und im Juli 2023 wurden 2 Millionen Tonnen jährlich für einen Zeitraum für 10 Jahre vereinbart⁶. Die geographische Ausbreitung der eingebrachten Schadstoffe und die ökotoxikologischen Auswirkungen sind dem BSH z.B. durch das Projekt MuSSEL bekannt⁷. Das BSH betreibt aktives Monitoring von mehr als 100 Substanzen und kennt die problematischen Hotspots⁸. Es ist bekannt, dass hier stetig neue umweltrelevante Substanzen dazukommen, die bisher nicht reguliert werden³. Der auffälligste Schadstoff- und Schwermetall-Hotspot in der deutschen Nordsee befindet sich rund um das Schlickfallgebiet der Tonne E3, mit deutlicher Akkumulation z.B. von Quecksilber, polychlorierten Biphenylen (PCBs) und Dichlordiphenyldichlorethen (DDE). Alle diese Stoffe akkumulieren stark in der marinen Nahrungskette. Es ist zu vermuten, dass auch Nano-, Mikroplastik und Müll sich an dieser Stelle ansammeln.

Es ist unbestritten, dass die Verklappung Hamburger Hafensedimente an der Tonne E3 in einem ähnlichen Habitat wie bei der im Antrag favorisierten Verbringstelle zu dem heutigen Niveau der Schadstoffbelastung der Nordsee und zum insgesamt schlechten Umweltzustand beigetragen hat^{9,3}. Im Zustandsbericht der Nordsee von 2018 und dem Entwurf für die EU-Berichterstattung in 2024 werden vor allem die Belastung von Quecksilber, Blei, Tributylzinnverbindungen (TBT; welcher hauptsächlich in Antifouling-Farbe in der Schifffahrt genutzt wird) und polychlorierte Biphenyle (PCBs) in Sedimenten und Meeresorganismen hervorgehoben¹⁰. Diese Schadstoffe sind besonders persistent und „stark organisch bindend“ – insofern werden sich die aktuellen hohen Konzentrationen nur langsam verringern, bzw. weiter oben in der Nahrungskette weiter akkumulieren. Hinzukommen viele „neue“ Schadstoffe wie Perfluorooctansulfonsäure, die erst kürzlich in das Monitoring mit aufgenommen wurden und leider ebenfalls besonders in der Elbmündung die Grenzwerte deutlich überschreitet (höchster Messwert aller Nordseeproben war die Station „Norder-Elbe“)⁴. Besonders an Mikro- und Nanoplastik haften viele dieser Substanzen stark.

⁴ <https://www.ospar.org/convention/principles/bat-bep>

⁵ Siehe z.B. Rachor 1972; Rachor & Gerlach 1978

⁶ https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/V/Presse/PI/2023/0723/230728_Sediment.html

⁷ <https://mussel-project.de/portal/apps/sites/#/mussel>

⁸ https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Meeresumwelt/Schadstoffe/schadstoffe_node.html

⁹ <https://www.meeresschutz.info/berichte-art-8-10.html>

¹⁰ <https://mitglieder.meeresschutz.info/de/oeffentlich/zustandsbewertung-2024.html>

Umweltzustand Nordsee: Reduzierung der Schadstoffeinträge überfällig

Deutschland ist im Rahmen der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) verpflichtet, einen Guten Umweltzustand in der Nordsee zu erreichen¹¹. In 2020 wurde dieses Ziel bereits deutlich verfehlt⁴. Der Entwurf des deutschen Zustandsberichts der Nordsee für die EU-Berichterstattung in 2024 lässt keine Zweifel offen: die Situation hat sich seit 2020 nicht verbessert und ein Umdenken in der Übernutzung der Nordsee ist überfällig. Dies hat der NABU wiederholt und regelmäßig, z.B. in Stellungnahmen zur marinen Raumordnung und zu Offshore-Wind-Vorhaben in der AWZ der Nordsee dargestellt¹². Der OSPAR-Qualitätszustandsbericht von 2023 macht deutlich, wie dramatisch die Situation in der Nordsee insgesamt ist; besonders der Meeresboden, die Nahrungskette insgesamt und Top Prädatoren wie Schweinswale und auch Seehunde stehen unter Druck¹³.

Ziel der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie für den relevanten Deskriptor 8 zu Schadstoffen ist: „Aus den Konzentrationen an Schadstoffen ergibt sich keine Verschmutzungswirkung.“ (Anhang 1, MSRL)¹⁴. Für die deutsche Nordsee wurden u.a. folgende Umweltziele für Schadstoffe national festgelegt¹⁵:

- „Schadstoffeinträge über die Flüsse sind weiter zu reduzieren. Reduzierungsvorgaben wurden in den Maßnahmenprogrammen und Bewirtschaftungsplänen der Wasser-Rahmenrichtlinie (WRRL) aufgestellt.
- Schadstoffeinträge durch Quellen im Meer sind zu reduzieren. Dies betrifft insbesondere gasförmige und flüssige Einträge, aber auch die Einbringung fester Stoffe.
- Schadstoffkonzentrationen in der Meeresumwelt und die daraus resultierenden Verschmutzungswirkungen sind zu reduzieren und auf einen guten Umweltzustand zurückzuführen.“

Der aktuelle Antrag der HPA muss vor dem Hintergrund der Verpflichtungen aus WRRL und MSRL betrachtet und auch mit Hinblick auf die Erfahrungen zur Verklappung im Schlickfallgebiet bei der Tonne E3 geprüft werden. Wie soll bei einer weiteren noch umfangreicheren Verklappungsstelle mit zusätzlich bis zu 2.5 Millionen Tonnen Trockensubstanz (Ts) über 20 Jahre der angestrebte Gute Umweltzustand jemals in der Nordsee erreicht werden?

Die mit der Verklappung einhergehende räumliche Verbreitung der einzelnen Schadstoffe wird im Bericht von Deltares (Anlage H) analysiert und bewertet, so zum Beispiel für Quecksilber für einen modellierten Zeitraum von 10 Jahren (siehe Abbildung 1). Der Verbreitungsradius, in dem Schadstoffgrenzwerte nach OSPAR (bzw. GÜBAK) überschritten werden, reicht bis zu einer Fläche von 180 km² für TBT. Für eine Vielzahl von Schadstoffen werden bei der prognostizierten Verklappung die Richtwerte überschritten: Benzo(a)pyren, Benzo(b)fluorathen, Benzo(ghi)perylen, TBT, sowie in der

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32008L0056>

¹² z.B. <https://www.nabu.de/natur-und-landschaft/meere/meeresschutzgebiete/nord-und-ostsee/27787.html> und <https://www.nabu.de/natur-und-landschaft/meere/offshore-wind-parks/index.html>

¹³ <https://oap.ospar.org/en/ospar-assessments/quality-status-reports/qsr-2023/>

¹⁴ https://ec.europa.eu/environment/marine/eu-coast-and-marine-policy/marine-strategy-framework-directive/index_en.htm

¹⁵ meeresschutz.info/berichte-art-8-10.html?file=files/meeresschutz/berichte/art8910/Umweltziele_Nordsee_120716.pdf

Langzeitprognose DDD und DDT. Die OSPAR Richtwerte für PCBs 28, 52, 101 und 138 werden überschritten, teilweise auf einer Fläche von bis zu 31 km². Diese Überschreitung der Richtwerte ist nicht zu vereinbaren mit den Zielen der MSRL, der Umsetzung von OSPAR, der WRRL und auch dem deutschen Bundesnaturschutzgesetz.

In den Antragsunterlagen fehlt jegliche Bewertung zur Belastung des zu verklappenden Materials durch Nano- und Mikroplastik, sowie Müll, inklusive einer Analyse des aktuellen Zustands und einer Prognose zu zukünftigen Mengen und deren Schadstoffbelastung. Auch die Auswirkungen auf Biota wie Krabben (*Crangon crangon*) und kommerzielle Fischarten sollten analysiert werden. Nicht zuletzt aufgrund der Bedeutung in der marinen Nahrungskette (und auch für den Menschen als Konsumenten dieser Produkte) muss dieser Aspekt unbedingt in den Antragsunterlagen ergänzt werden¹⁶.

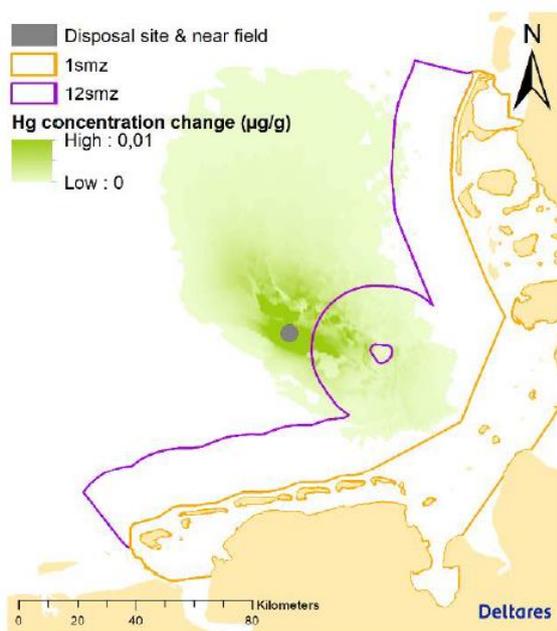


Abbildung 1 Modellierte Verbreitung von Quecksilber von der Verbringstelle über einen Zeitraum von 10 Jahren (Abbildung 4.10 aus Anlage H, Seite 75).

Schon heute werden die Auswirkungen des relativ hohen Schadstoffgehalts der Nordsee auf den oberen trophischen Ebenen der Nordsee sichtbar, wo sich diese in der marinen Nahrungskette akkumulieren: Schweinswale zum Beispiel weisen in der deutschen Nordsee auffällig viele Infektionen, Parasiten und stark reduzierte Lungenkapazität auf, sowie eine stark verfrühte Sterblichkeit welche die Reproduktionsrate deutlich einschränkt¹⁷. Besonders im Bereich des Sylter Außenriffs und insgesamt in der deutschen Nordsee schrumpft der Bestand und ist seit 2020 als „stark gefährdet“ eingestuft¹⁸. Die führenden Experten führen diesen schlechten Gesundheitszustand auf die starke Umweltverschmutzung mit besonders für Wale problematischen Schadstoffen wie PCBs zurück (Ursula Siebert, pers.comm.). Auch in anderen Bereichen der Nordsee ist z.B. bei Schwertwalen die Reproduktion so stark von hoher PCB-Belastung beeinträchtigt, dass

¹⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0944200620301070>

¹⁷ <https://www.nabu.de/natur-und-landschaft/meere/lebensraum-meer/30886.html>

¹⁸ <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2020.606609/full>

ganze Populationen aussterben werden¹⁹. Allein diese Tatsache sollte eine Genehmigung der Verklappung in Frage stellen und zeigt wie stark der Bedarf für eine UVP, inklusive Espoo Verfahren, ist. Ähnliche Effekte auf andere Top-Prädatoren sind bislang noch nicht untersucht, aber plausibel (z.B. Haie). Es ist zu vermuten, dass auch Sektoren wie die Muschelzucht (auch in den Niederlanden), die Fischerei und Aquakultur stark durch die Schadstoffbelastung geschädigt werden. Der von der HPA beauftragte Bericht zu den Umweltauswirkungen ist hier unzureichend. Auch der geographische Fokus auf die deutsche Nordsee ist ungenügend, wenn man Strömungsverhältnisse und das Verbreitungsgebiet von mobileren Arten wie Fischen, Schweinswalen und anderen marinen Säugetieren betrachtet, welche weit über Deutschland hinausgehen. Das Gesamtgebiet der Nordsee muss hier betrachtet werden und die Anrainerstaaten dementsprechend in dem Prozess involviert werden, u.a. durch ein Espoo Verfahren.

Auswirkungen und Dimension der Sedimentation müssen genauer geprüft werden

Die Auswirkungen durch die Überdeckung mit standortfremden Material und durch die Sedimentfahne wird sich ebenfalls negativ auf die marinen Lebensräume auswirken und wird in den Antragsunterlagen unterschätzt. Im direkten Umfeld der Verbringstelle gibt es artenreiche Kies, Grobsand- und Schillgründe (KGS) und Hartgestein, sowie Schlickgründe (S3). Diese werden mit Fremdmaterial überdeckt - ganze Lebensräume, inklusive der Eier, Larven und der weniger mobilen Biota. Hier muss geprüft werden welche Erheblichkeitsschwellen überschritten werden beim Verlust von geschützten Habitaten (z.B. nach §30 BNatSchG, MSRL und FFH-Richtlinie). Das BSH muss hier sicherstellen, dass keine Rechtsverstöße bestehen. Die Auswirkungen auf eine Vielzahl von Biota durch Sedimentierung muss genauer geprüft werden als dies aktuell der Fall ist²⁰.

Das geographische Ausmaß der Verbreitung der Sedimente bereits nach 24 Monaten mit „nur“ 1.5 Millionen Tonnen Ts pro Jahr ist gewaltig (siehe Abbildung 2). Die Verbreitung reicht bereits ins Schutzgebiet „Sylter Außenriff“, in die Schutzgebiete im Bereich Helgoland und ins Küstenmeer. Beim Ausnahmeszenario 2 bei welchem 2.5 Millionen Tonne Ts pro Jahr verklappt werden, ist das Ausmaß noch stärker (siehe Anlage H der Antragsunterlagen). Die HPA definiert nicht, wie oft und mit welchem zeitlichen Abstand das „Ausnahmeszenario“ von bis zu 2.5 Millionen Tonnen Ts im angestrebten Genehmigungszeitraum von 20 Jahren maximal angewandt werden darf. Das muss dringend geklärt werden, abgesehen davon, dass der Deltares Bericht (Anlage H) deutlich macht, wie gravierend bereits eine solche Verklappung über zwei Jahre in Folge wäre.

Die Schadstoffbewertung erstreckt sich lediglich auf die Auswirkungen über einen Zeitraum von 10 Jahren, da die Auswirkungen darüber hinaus nicht fachlich gesichert abgeschätzt werden können. Nicht zuletzt aus diesem Grund ist von einer Genehmigung für einen Zeitraum von mehr als 10 Jahren dringend abzuraten.

¹⁹ <https://www.science.org/doi/10.1126/science.aat1953>

²⁰ siehe z.B. <https://www.nature.com/articles/s41467-023-43023-6>

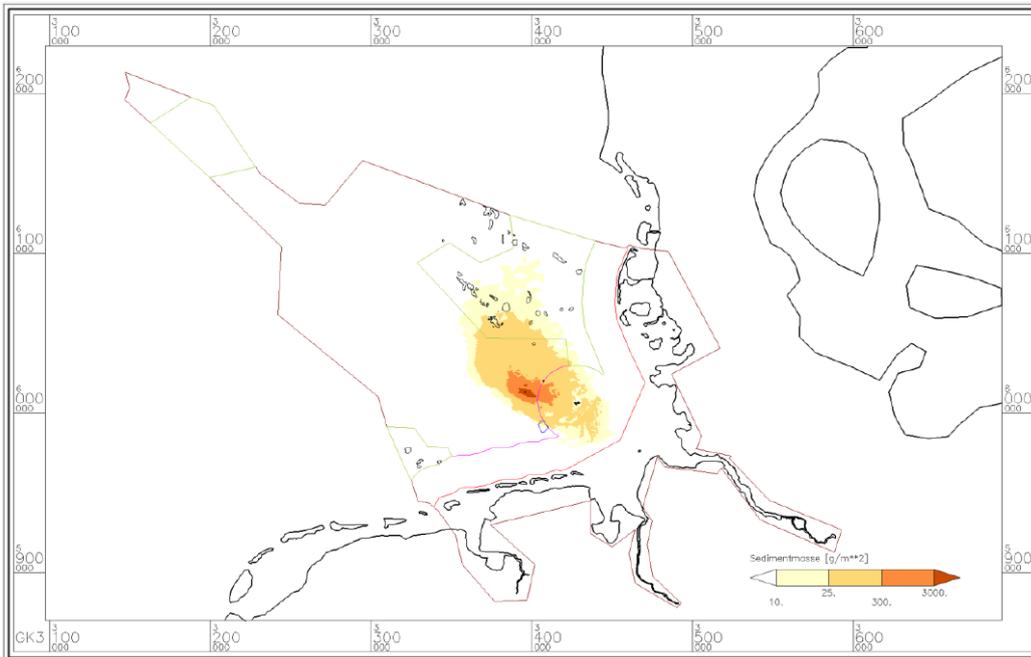


Abbildung 2: Sedimentation nach 24 Monaten mit 1.5 Millionen Tonnen Trockensediment pro Jahr (Anlage H der Antragsunterlagen). Referenz: BAW, B.f. (2019) Unterbringung von Baggergut in den Bereich der Ausschließlichen Wirtschaftszone „AWZ“ (B3955.03.06.100003). Hamburg: Dr.-Ing H. Weilbeer, Dipl.-Ing. (FH) I. Uliczka.

Umfassendes ökotoxikologisches Monitoring benötigt

Es wurden bisher an der geplanten AWZ Verbringstelle keine ökotoxikologischen Beprobung und Tests durchgeführt (siehe Anhang U). Dies ist für eine potenzielle Genehmigung (auch in geringerem Ausmaß) unabdingbar, denn sonst gibt es keine Grundlage, mit der zukünftige ökotoxikologische Proben/Untersuchungen verglichen und interpretiert werden könnten. Sollte die Verklappung genehmigt werden können, bedarf es eines konkreten Monitorings an der Verbringstelle, inklusive eines adäquaten ökotoxikologischen Monitorings.

Zur Kontrolle der Schadstoffanreicherungen ist ein solches ökotoxikologisches Monitoring unablässig, besonders weil im aktuell vorgesehenen Freigabekonzept nicht das verklappte Sediment beprobt wird und es hier einer Verifizierung bedarf (siehe unten). In der Vergangenheit hat dieses Monitoring bei der Tonne E3 Schadstoffanreicherungen (z.B in 2009 bei Wellhornschnellen) angezeigt, welches dann zu einem Stopp der Verklappungen führte und so die Grenzwerte eingehalten werden konnten²¹. Das Beispiel zeigt, dass zwar ein Monitoring im Verklappungsgebiet auch Nachsteuerungen erlaubt, im Sinne des Vorsorgeprinzips und angesichts des bestehenden schlechten Umweltzustands scheint es aber geboten, das Sediment vor der Verklappung repräsentativ zu beproben und bei einer Überschreitung festzusetzender Grenzwerte ein andere Entsorgung als die Verklappung in der AWZ vorzusehen. Entsprechende Regelungen wären verbindlich vorzusehen, sollte eine Genehmigung erfolgen können.

²¹ https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/Kurzbericht_20220318_E3_halbjahr2020.pdf

Es ist in jedem Fall nicht nachvollziehbar, warum bei der neu geplanten Verbringstelle nicht mindestens die gleichen Monitoring-Standards wie bei der Tonne E3 angewandt werden. Denn die neue Verbringstelle in der AWZ überschreitet das Volumen des Sedi-
menteintrags bei der Tonne E3 und setzt gleichzeitig deutlich niedrigere Standards für das Monitoring der Umweltauswirkungen und für das Einbringen des Sediments dicht am Meeresboden. Nur noch Bruchstücke des bei der Tonne E3 angewendeten ökotoxikologischen Monitorings sollen angewandt werden; insbesondere die sensibleren Tests (z.B. Amphipoden) wurden ersatzlos gestrichen. Dies ist inakzeptabel und zeigt, wie fahrlässig die HPA mit den Schutzgütern der Elbe und Nordsee umzugehen plant – auch auf Kosten der Nachbarstaaten, der umliegenden Bundesländer und der eigenen Bürger. Eine Genehmigung wäre weder rechtskonform mit dem Verursacherprinzip unter OSPAR²² noch mit den Zielen der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL). Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) steht hier in der Verantwortung, dem politischen Druck der HPA und anderer Akteure Stand zu halten und die Einhaltung nationalen und internationalen Umweltrechts sicherzustellen.

Realkompensation und finanzielle Ausgleichsverpflichtung

Realkompensation hat grundsätzlich Priorität vor finanziellen Ausgleichszahlungen und muss deshalb priorisiert werden. Die kurze Bemerkung „Die [Realkompensations-]Maßnahmen werden von IFAÖ (2022) auf Umsetzbarkeit bzw. Anrechenbarkeit auf das Vorhaben geprüft. Aus verschiedenen Gründen werden die Einzelmaßnahmen als (gegenwärtig) nicht umsetzbar bzw. sinnvoll durchführbar bewertet.“ im Erläuterungsbericht ist nicht nachvollziehbar (Quellenangabe zu IFAÖ 2022 fehlt). Denn in der Ausschließlichen Wirtschaftszone sowie im Küstenmeer wird aktuell dazu geforscht, werden bei Projekten zur Kompensations- und Wiederherstellungsmaßnahmen Erfahrungen gesammelt. Im Schutzgebiet „Borkum Riffgrund“ laufen diverse Projekte zur Wiederansiedlung der Europäischen Auster²³. Ähnliche Maßnahmen oder auch die Wiederherstellung geogener Riffe wären denkbar als passende Realkompensation für den betreffenden Antrag. Besonders im Bereich des stark von der durch Sedimentierung betroffenen Schutzgebietes „Sylter Außenriff“ oder auch rund um Helgoland sollte die Umsetzung von Realkompensation geprüft und durch Pilotprojekte mindestens getestet werden.

Finanzielle Ersatzgeldzahlungen sollten nur als letzte Möglichkeit zum Einsatz kommen und hier so bepreist werden, dass ein Mehrwert für die Natur erzielt wird im Sinne des „Nature positive“ Prinzips²⁴, wie es die EU-Biodiversitätsstrategie fordert. Die im Antrag angestrebte Ausgleichszahlung von € 38 Millionen über 20 Jahre ignoriert die Möglichkeiten der Realkompensation und stellt eine gravierende Unterbewertung der Fläche und der Schäden dar. Der Inflationszuwachs wird ebenfalls ignoriert. Nicht nur ist diese Zahlung deutlich geringer als die Zahlungen, die bei der Tonne E3 angesetzt werden, des weiteren bezieht diese sich auf ein Offshore Vorhaben aus 2014 mit günstigen €3,50/m². Wir fordern, dass aktuellere Offshore Vorhaben als Grundlage für eine angemessene Be-
preisung genutzt werden, die Inflation mit berechnet wird und dass verlorene Ökosystemdienstleistungen als Zusatzkosten mit in das Ersatzgeld inkludiert werden.

²² <https://www.ospar.org/convention/principles/polluter-pays-principle>

²³ <https://www.awi.de/forschung/biowissenschaften/oekologie-der-schelfmeere/schwerpunkte/europaeische-auster.html>

²⁴ <https://www.nature.com/articles/s41559-023-02199-2>; <https://www.nature.com/articles/s41559-019-1022-z>

Starke Vorbelastung legitimiert keine weitere Belastung

Grundsätzlicher Maßstab bei der Bewertung von Eingriffen muss das Erreichen des Guten Umweltzustands im Sinne der MSRL sein. Der im Antrag weit verbreitete Ansatz, dass eine vorbelastete Fläche mit einer geringen Bedeutung für eine Art einhergeht, ist fundamental falsch. Eine solche Betrachtung würde potenziell zu einer immer stärkeren Umweltverschmutzung führen, da bereits vorbelastete Flächen in dieser falschen Logik immer weiter belastet werden könnten. Hier muss nicht zuletzt auch ein Monitoring der Bioakkumulation eine Kontrolle herbeiführen.

Meeresschutzgebiete: Verträglichkeitsprüfungen fehlen

Wir können folgende Argumentation in den Antragsunterlagen nicht nachvollziehen: „Insgesamt können erhebliche Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete sicher ausgeschlossen werden. Eine vertiefende Prüfung zur FFH-Verträglichkeit ist daher nicht erforderlich.“ (Seite 161, Erläuterungsbericht). Die Schadstoffbewertung (Anlage H) macht jedoch deutlich, dass eine Verdriftung in die Schutzgebiete bei der geplanten Verklappung nicht vermieden werden kann (siehe z.B. Abbildung 1 und 2). Aufgrund der kumulativen Schadstoffbelastung und Sedimentation erwarten wir daher negative Auswirkungen auf die Schutzgüter der Natura-2000 und FFH Gebiete in der AWZ, sowie im Küstenmeer, nicht zuletzt aufgrund der Erfahrungen zur Tonne E3 (siehe oben). Daher fordern wir entsprechende Verträglichkeitsprüfungen für alle marinen Schutzgebiete in der deutschen Nordsee, insbesondere für das nur 33,2 km entfernte „Sylter Außenriff“, das nur 36,9 km entfernte Schutzgebiet „Steingrund“ und das mit 26,6 km am wenigsten weit entfernte Schutzgebiet „Helgoland mit Helgoländer Festsattel“. Die Auswirkungen auf das UNESCO Weltkulturerbe Wattenmeer sollten gesondert geprüft werden für die einzelnen Schutzkategorien. Es ist entscheidend, dass für all diese Verträglichkeitsprüfungen ein Zeitraum von 20 Jahren betrachtet wird, nicht wie in der Schadstoffbewertung von Deltares, wo lediglich ein Zeitraum von 10 Jahren betrachtet wurde (Anlage H). Grundsätzlich gilt es, eine Verdriftung in die Schutzgebiete zu minimieren, bzw. auszuschließen.

Umweltverträglichkeitsstudie (UVP) fehlt

Im Antrag wird nur vage und unzureichend argumentiert, dass für das Vorhaben der Baggergutverbringung in die deutsche AWZ der Nordsee keine Pflicht zur Durchführung einer UVP besteht. Wir sind der Auffassung, dass der Antrag ohne eine UVP (inklusive Espoo Verfahren) nicht genehmigt werden kann. Denn das Sediment aus dem Hamburger Hafen ist eindeutig Abfall im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetz, denn die Sedimente verbleiben nicht im Gewässersystem Elbe sondern werden in die weit entfernte AWZ transportiert, um diese dort dauerhaft zu entsorgen. Die nachgewiesene Schadstoffbelastung (siehe oben) und die vermutlich hohe Konzentration an Plastik und Müll im Sediment machen ebenfalls deutlich, dass es sich bei dem Sediment um Abfall handelt. Nicht zuletzt aus diesem Grund ist es entscheidend, dass die Belastung des Baggerguts mit Nano- und Mikroplastik, sowie Müll, erfasst wird.

Darüber hinaus – und unabhängig von abfallrechtlichen Definitionen – sollte berücksichtigt werden, dass das Vorhaben erhebliche Umweltauswirkungen hat, welche es rechtfertigen, dass eine UVP gemäß UVPG durchgeführt wird. Die umweltfachliche Prüfung in Anlehnung ans UVPG (Anhang G) ist unzureichend in der Betrachtung, nicht zuletzt durch das fehlende Espoo Verfahren und den kleinen geographischen Radius der Betrachtung.

Entfernung von Munition und Altlasten

Bevor Sedimente an der potenziellen Verbringstelle eingebracht werden, sollte das gesamte Areal auf Munition und Altlasten geprüft werden und diese naturverträglich geborgen und entsorgt werden (unter Anwendung BAT und BEP). Alternativ besteht Gefahr, dass die ggf. vorhandenen Altlasten überschüttet werden und so später nicht mehr detektiert und geborgen werden können, so dass die enthaltenen Schadstoffe langfristig die Nordsee zusätzlich belasten. Aufgrund der Nähe zu Helgoland und der Ausrichtung der geplanten Verbringstelle ist es wahrscheinlich, dass hier Munition und Altlasten vorhanden sind. Das Areal der UXO-Räumung sollte deutlich weiter als die 400m x 400m Fläche im Zentrum gefasst werden und sich an der stark sedimentierten Fläche in Anlage H orientieren.

Lücken Freigabekonzept: systematisches Monitoring im Hafengebiet wichtig

Im Freigabekonzept des Antragstellers wird dargestellt, dass die Beprobung des zu verklappenden Sediments aus dem Hamburger Hafengebiet nicht praktikabel sei, und man daher andere Proben als repräsentativ betrachten müsse. Würde man anfangen das zu verklappendes Material zu beproben, hätte das Projekt aufgrund der 4-wöchigen Arbeitszeit des Labors, einen Rücklauf von 4 Wochen, und das Material müsste z.B zwischengelagert werden. Sofern andere Methoden (z.B. Schnelltests) nicht verfügbar sind oder entwickelt werden können (dies gilt es zu prüfen), ist ein systematisches, präzises und adaptives Monitoring der Hafensedimente entscheidend. Dies ist insbesondere notwendig aufgrund der von der HPA identifizierten Schwankungen: „Durch die Abhängigkeit der Sedimentqualitäten und -quantitäten im Hafen von v. a. den künftigen oberstromigen Einträgen und Oberwasserabflüssen sowie marinen Ereignissen, kommt es bei den frisch abgelagerten, zu baggernden Sedimenten zu Schwankungen der Schadstofffracht bzw. -konzentration und -menge. Aufgrund dieser Dynamik sind räumliche Zuordnungen von Sedimentqualitäten und -quantitäten schwierig und eine hierauf basierende Aufgliederung in verschiedene Sediment-Herkunftsbereiche gleicher Qualität nicht sinnvoll. Auch eine genaue Angabe von jährlichen Verbringmengen aus einzelnen Hafengewässern und verschiedenen Abschnitten der Bundeswasserstraße ist folglich an dieser Stelle nicht möglich.“ (Seite 59; Erläuterungsbericht). Unklar bleibt hier etwa, warum eine zu baggernde Fläche nicht vorab repräsentativ beprobt werden kann, um die Belastung des Sediments zu kennen. Grundsätzlich muss ein systematisches Monitoringkonzept dringend erarbeitet werden, die aktuell vorgesehene Beprobung ist nicht ausreichend, um zu gewährleisten, dass die Proben für die verklappten Sedimente repräsentativ sind. Aktuelle Quellen und Studien sollten bei der Erarbeitung betrachtet werden (anstatt IKSE 2014 und FGG 2013).

Schlüsselrolle Sediment für Ästuar, Küste und Meer

Wir wissen, dass die Natur und die Bevölkerung an unserer Küste durch den Meeresspiegelanstieg von deutlich über 80cm bis 2100 und extreme Wetterereignisse vor gewaltigen Herausforderungen steht. Besonders das Weltnaturerbe Wattenmeer und die Elbregion sind stark gefährdet; letztere hat durch die extreme Vertiefung der Elbe stark an Resilienz verloren. Gleichzeitig wissen wir, dass Sedimente eine Schlüsselrolle bei der Klimaanpassung spielen, weil von ihnen abhängt, ob Küsten und Ökosysteme mit dem Meeresspiegelanstieg mitwachsen können. Die Küstenbundesländer Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg und Bremen haben z.B. mit der „Strategie für das Wattenmeer 2100“ klare Signale gesetzt, dass ein gemeinsames, langfristiges und naturverträgliches

Sedimentmanagement für Küste und Ästuar ein entscheidender Teil der Lösung ist²⁵. Der Antrag der HPA lässt die aktuelle Umwelt- und Küstensituation nicht nur außer Betracht, sondern gefährdet sie gleichzeitig maßgeblich und widerspricht damit den Zielen der Küstenbundesländer für sichere Küsten und Klimaanpassung.

Entscheidende Aspekte zur ökologischen und sozial-ökonomischen Gesamtsituation werden in den Antragsunterlagen nicht betrachtet. So liegt z.B. keine Sedimentbilanz für die Elbe und die 9. Elbvertiefung vor, welche dringend benötigt ist, um die Maßnahmen ausreichend einzuschätzen. Auch fehlt eine langfristige Prognose der Auswirkungen und eine entsprechende Risikoberechnung, insbesondere im oben beschriebenen Zukunftsszenario, obwohl der Antrag einen langen Zeithorizont von 20 Jahren aufweist. Es liegt lediglich eine Auswirkungsprognose für die Wasser- und Sedimentqualität an der geplanten Verklappungsstelle vor und hier lediglich für 10 Jahre (siehe Anlage H), da das Planungsbüro den Zeitraum von 20 Jahren für zu lang ansah, um eine verlässliche Prognose abzugeben. Grundsätzliche Fragen zu den Möglichkeiten, wie und durch welche Maßnahmen die Mengen des Baggerguts zukünftig reduziert werden können, müssen dringend vom Antragsteller geprüft werden. Entsprechende Optionen dafür liegen bereits auf dem Tisch, etwa die Empfehlungen des Aktionsbündnis Lebendige Tidelbe (BUND, NABU, WWF), deren Umsetzung wir fordern.

Insgesamt sollte dem Elbeästuar kein Sediment mehr entzogen werden; der Export schädigt die FFH-Gebiete im Elbegebiet stark. Die derzeitige Sedimentstrategie der HPA ist nicht abgesichert durch den bisherigen Planfeststellungsbeschluss zur Elbvertiefung, sondern stellt eine neue Nutzung dar. Diese ist auf ihre FFH-Verträglichkeit im Elbeästuar zu prüfen, da der Sedimentexport in die AWZ eine komplett neue Managementmaßnahme im Vergleich zur Umlagerung darstellt.

Was es braucht: Sedimentstrategie anstatt Maximierung der Verklappungsoptionen

Der ökologische Zustand des Elbeästuars ist ausgesprochen schlecht – Experten vermuten, dass hier bereits ein Kipppunkt erreicht ist, der stark vergrößerte Totzonen und Umstände wie in der Ems mit sich bringen könnte. Die 9. Elbvertiefung hat wie vom NABU und weiteren Umweltverbänden vor Jahren schon prognostiziert einen gewaltigen „tidal pumping“ Effekt mit sich gebracht, inklusive starker, schneller Tide und Erosion. Die Modelle der HPA zeigen, dass die Mengen des Baggerguts beim aktuellen Managementregime weiter steigen werden und die Kosten der Unterhaltungsbaggerungen immer höher werden. Der hier kritisierte Antrag ist Teil einer Strategie der Maximierung der Verbringmengen und Verbringstellen. Diese Strategie ignoriert, dass die maritime Seidenstraße zukünftig im Mittelmeer endet und der Hamburger Hafen nicht zuletzt aus diesem Grund zukünftig verstärkt von mittelgroßen Feederschiffen angelaufen wird und der Bedarf für maximale Solltiefen in der Elbe sinkt²⁶. Diese Strategie ist darüber hinaus alles andere als nachhaltig – weder ökologisch, noch ökonomisch, noch sozial gegenüber den betroffenen Bundesländern und ihren Bürger*Innen. Wir brauchen ein

²⁵ <https://www.hamburg.de/content-blob/17415850/6f08b0efe723d067ae332ecc5b112cd1/data/cuxhavener-erklaerung.pdf>; Reise, K. (2015) Kurswechsel Küste. Was tun, wenn die Nordsee steigt? Wachholtz.; https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/K/kuestenschutz/Downloads/strategie-Wattenmeer2100.pdf?__blob=publicationFile&v=1

²⁶ <https://www.bundestag.de/re-source/blob/946336/5d635fb11dc256c60a6cd267cdbaa644/20-15-165-A-NABU-Siegert-data.pdf>; siehe auch Stellungnahme des Aktionsbündnis Lebendige Tidelbe

nachhaltiges Gesamtkonzept, welches Hafen, Naturschutz, Küstenschutz, Tourismus, Fischerei und andere Sektoren und Interessen im Sinne einer starken Nachhaltigkeit in Einklang bringt.

Der Antrag der HPA zeigt: der Preis für den Hafen ist viel zu hoch geworden - hier gilt es, hoffentlich noch bevor ein Kipppunkt erreicht ist, dringend umzusteuern und das Management des Elbeästuars neu zu regeln. Eine Option wäre ein formales Abkommen zwischen den betroffenen Bundesländern und mit entsprechender Einbindung von Experten, wo nach dem Beispiel der Schelde partnerschaftlich Lösungen geprüft und erarbeitet werden. Es wäre wünschenswert, wenn naturverträglicher Küstenschutz, Meeresspiegelanstieg und die Schlüsselrolle des Sediments an der Küste explizit in diesem Abkommen verankert würden. Das Ziel wäre eine langfristiges, nachhaltiges und resilientes Sedimentmanagement im Bereich der Elbe, des Wattenmeers und der angrenzenden Nordsee. All das braucht es, bevor über weitere Verklappungsstellen entschieden werden kann.

Wir bitten um Berücksichtigung der hier vorgebrachten Punkte und bringen uns gern weiter in den Genehmigungsprozess ein.

Mit freundlichen Grüßen,

Aline Kühl-Stenzel