



Schwarze Schicht auf dem Watt: Angespülter Schlick am Strand bei Cuxhaven.

FOTOS: BERT STREBE

## Die Schlamm Schlacht

Die letzte Elbvertiefung wurde 20 Jahre lang vorbereitet, sie hat 800 Millionen Euro gekostet – und gerade mal zehn Monate gehalten. Dann war der Fluss wieder zu sehr verschlickt für die großen Pötte. Warum? Ein Besuch an der Küste.

Von Bert Strebe

**Cuxhaven/Hamburg.** Die Sonne steht bereits tief an diesem Winternachmittag. Sie hockt schon fast auf dem Cuxhavener Deich, aber sie strahlt noch über die Elbmündung und bedeckt alles mit einem goldfarbenen Schimmer. Die Leute am Strand, warm eingepackt, wirken fröhlich, ein paar tasten sich auf den Bühnen vorwärts, ein paar stapfen ein bisschen ins Watt hinaus. Weiter draußen kann man zwei Schiffe erkennen, eines orangefarbt, eines quetschgrün. Hach.

Tanja Schlampp freut sich auch über die Sonne. Aber der Rest ist für sie nur die Illusion einer Idylle. Sie weist auf das Watt, das seidig sein müsste, jedoch stellenweise dunkel ist, fast schwarz, man sinkt ein, das Zeug klebt an den Füßen: „Schlick“, sagt Tanja Schlampp. Sie zieht ihr Handy aus der Tasche und ruft eine App auf, die verrät, wie die Schiffe da draußen heißen. Das grüne ist die „Meuse River“, sie fährt unter luxemburgischer Flagge, das andere die „Vox Ariane“ unter niederländischer Flagge. „Hopperbagger“, sagt Schlampp.

### Arbeiten seit 1818

Die Hopperbagger baggern Schlick aus der Elbe und lagern ihn weiter draußen ab. Die Strömung, sagt Schlampp, bringe dann alles wieder zurück.

Die Elbe, die bei Cuxhaven in die Nordsee fließt, war auf dem 100 Kilometer langen Abschnitt zwischen Hamburg und der Mündung früher mal ein Fluss mit viel Leben drin. Inzwischen ist sie fast nur noch eine Bundeswasserstraße. 1818 hat Hamburg begonnen, das Gewässer den Erfordernissen seiner Hafengewirtschaft anzupassen, sprich: die Fahrrinne so herzurichten, dass die Handelsschiffe bis nach Hamburg fahren können. Heute assistiert dabei die Bundesrepublik Deutsch-

land mit ihrer Wasserschiffahrtsverwaltung.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die Elbe drei bis vier Meter tief. Mit der jüngsten, der neunten Elbvertiefung ist sie so weit ausgebaggert worden, dass auch die großen Containerpötte mit einem Tiefgang von bis zu 13,5 Metern tideunabhängig durch den Fluss kommen, und auf einer Flutwelle schaffen es auch Schiffe mit 14,5 Metern Tiefgang. Theoretisch jedenfalls.

### Neunte Vertiefung

Denn die neunte Elbvertiefung, deren Planung 20 Jahre lief, die im Januar 2022 für erfolgreich beendet erklärt wurde und die 800 Millionen Euro Steuerzahlergeld gekostet hat, hat genau zehn Monate gehalten. Die vertiefte Fahrrinne schleppt bei auflaufendem Wasser so viel Schlick und Sand von der Nordsee wieder den Fluss hoch, dass sich die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes in Bonn im November genötigt sah, in dürren Worten zu erklären, die „nautisch nutzbare Tiefe“ der Elbe sei von jetzt an „temporär um einen Meter“ eingeschränkt. Temporär heißt: erst mal bis Ende 2023, vielleicht auch ein paar Jahre länger. Vertiefung perdu. Eine Blamage auf der ganzen Linie.

Man wird des Schlamms nicht Herr. Dass das so ist, führt die Generaldirektion aber nur auf „Anpassungsreaktionen des Gewässerbettes nach dem Fahrrinnenausbau“ zurück, außerdem hätten mehr Sturmfluten im Frühjahr als üblich und ein „andauernd zu niedriger Abfluss aus dem Elbeeinzugsgebiet“ zu „starken Neueintreibungen und Sedimentationen in der Tiedeelbe“ geführt. Sprich: Raueres Wetter und weniger Regen, was in-

zwischen jedes Kind als Folge der Klimakatastrophe kennt, waren nicht eingeplant. Für die Generaldirektion handelt es sich um eine „extreme und außergewöhnliche Situation“. Und die werde sich wieder ändern.

Für Tanja Schlampp ist die Verschlickung schlicht eine Folge des Baggerns. „Kann man doch schon sehen, wenn man am Strand mit der Schaufel eine Rinne in den Sand gräbt. Sobald das Wasser kommt, schießt es da durch.“

Schlampp ist das Gesicht der „Initiative Wattenmeer-Schutz Cuxhaven“. Auf Facebook hat sie knapp 5000 Follower.

Seit Jahren prangert sie an, dass durch die Vertiefungen, durch das beständige Ausbaggern des Hamburger Hafens und der

Fahrrinne und durch das Abkippen des Baggerguts vor der Küste das Cuxhavener Watt zusehends verschlickt. Dass die Priele verlanden, dass Fische, Krebse, Wattwürmer verschwinden. Sie sammelt Aussagen von Fischern („Nördlich von Scharhörn hat sich die Wassertiefe bei Niedrigwasser von 18 Metern auf sechs Meter verringert“) und informiert über Gutachten zu Umweltschäden. „Ich verstehe nicht, wie man so mit der Natur umgehen kann“, sagt sie. Und: „Die Elbvertiefung, das war doch ein Scheitern mit Ansage.“

### Zorn der Hamburger SPD

Wer (wie jetzt viele Umweltverbände) sagt, dass die Elbvertiefung gescheitert ist, zieht sich augenblicklich den Zorn der hamburgischen Sozialdemokratie zu. Der Erste Bürgermeister Peter Tschentscher hat sofort den Bund als Schuldigen ausgemacht, die Rede war von „unzureichendem Sedimentmanagement“. Zu Deutsch: Es wurde nach Ansicht von Tschentscher zu wenig gebaggert. Er fordert einen Hafengefährdung auf Beteiligung des Bundes. Das soll vermutlich Bundeskanzler Olaf Scholz an seine Zeit in Hamburg und quasi an heimatische Verpflichtungen erinnern. Für Hamburg steht der Hafen über allem, reflexhaft wird die Gefährdung von 150.000 Arbeitsplätzen beschworen, die Natur spielt keine Rolle. „Hamburg hat immer getan, als wäre es allein auf der Welt“, sagt Stefan Wenzel.

Wenzel, früherer niedersächsischer Umweltminister von den Grü-

nen, dann Bundestagsabgeordneter und seit Juli Parlamentarischer Staatssekretär in Robert Habecks Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, sitzt im Stadtcafé Itjen in Cuxhaven bei Milchkaffee und Croissant. Wenzel kam auf der dänischen Insel Lolland zur Welt, sein Vater ist mit ihm oft zum Hafen gegangen, er hat seitdem einen



Kann man doch schon sehen, wenn man am Strand mit der Schaufel eine Rinne in den Sand gräbt. Sobald das Wasser kommt, schießt es da durch.

Tanja Schlampp, Wattenwärtlerin

Hang zum Maritimen. Als er nach vielen Jahren in Göttingen im Bundestagswahlkreis Cuxhaven-Stade II antrat, ist er auch in die Hafenstadt gezogen. 2021 hat er eine Ausarbeitung zur Steuergeldverschwendung bei der Elbvertiefung an den Bundesrechnungshof geschickt. Es ist – man ist versucht zu sagen: natürlich – nichts dabei herausgekommen.

Die Elbvertiefung, sagt Wenzel, betreffe nicht nur Hamburg, sondern auch die niedersächsischen Fischer (dramatische Rückgänge bei der Fischpopulation etwa der Stintchen), den Tourismus (vier Millionen Übernachtungen in Cuxhaven) und den Nationalpark Wattenmeer („Wir hatten hier mal ein goldenes Watt“). Kleine Häfen an der Elbe verschlickten, Fähren kommen kaum vom Fleck, Deichbehörden sorgen sich um das Nachgeben ihrer Bauwerke, die Salzgrenze verschiebt sich ins Binnenland. Für Wenzel ist die Elbvertiefung nicht nur gescheitert. „Meiner Ansicht nach muss sie mindestens in Teilen dauerhaft zurückgenommen werden“, sagt er.

### Karte auf einer Serviette

Und dann? Wenzel zeichnet mit seinem Tintenkiel eine kleine Karte auf eine Serviette. Hamburg ist darauf zu sehen, und Bremen und Wilhelmshaven. Wenzel zieht mit dem Stift einen Kreis um die Städte:



Gesicht des Wattenmeer-Schutzes: Tanja Schlampp ärgert sich über den Schlick an den Stränden.

„Hamburg muss mit seinen Nachbarhäfen kooperieren.“ Vor allem denkt er dabei an den Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven, wo Schiffe jedweder Größe problemlos anlegen können. Wenzel zitiert darüber hinaus Professoren, die sagen, dass Hamburgs Beharren auf dem Hafen für große Schiffe dumm ist, dass die Stadt mit den Flächen Intelligenteres anfangen könnte, als dort nur „Blechkisten“ zu stapeln.

Hamburg will jetzt Baggergut nördlich der unbewohnten Insel Scharhörn verklappen, sie gehört zu hamburgischem Gebiet. Dorthin könne man Baggergut ohne weitere wasserrechtliche Erlaubnis verbringen, teilen die Hamburger Behörden mit. Aber das Areal gehört ebenso zum Nationalpark Wattenmeer, und auch hier, sagt Stefan Wenzel, gelte die EU-Wasserrahmenrichtlinie, die Verschlechterungen in Gewässern untersagt. Niedersachsen hat eine Klage gegen Verklappungen vor Scharhörn angekündigt.

Auf Betreiben von Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) wollen jetzt die Nordsee-Bundesländer am Runden Tisch über das Thema Schlick reden, ein erstes Treffen der Chefs der Staatskanzleien, Jörg Mielke (Niedersachsen) und Dirk Schrödter (Schleswig-Holstein), und des Hamburger Senatskanzleichefs Jan Pörksen (der übrigens der Ehemann der niedersächsischen Regierungssprecherin Anke Pörksen ist) steht für den heutigen Freitag auf dem Programm. Kommen sie zu keiner Einigung, müssen die Regierungschefs selbst ran.

### Ems als Negativbeispiel

Falls sie Anschauungsmaterial brauchen: Was Schlick und Fahrwasservertiefungen anrichten, kann man sich seit Jahren an der Ems angucken. Der Fluss wurde für die Kreuzfahrtschiffe der Meyer-

Werft mehrfach ausgebaggert. Bei den Planverfahren hieß es immer wieder, das Gewässer werde sich erholen. Inzwischen ist es eine braune Brühe, so gut wie tot.

Ein Stück von Cuxhaven die Elbe hinauf, in Otterndorf, sitzt Frank Thielebeule an seinem Schreibtisch, Samtgemeindedirektor im Land Hadeln und Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Untere Elbe,



Hamburg hat immer getan, als wäre es allein auf der Welt.

Stefan Wenzel, ehemaliger Umweltminister (Grüne)

eines Zusammenschlusses von Elb-Anrainerkommunen. Die Gruppe hatte gegen die Elbvertiefung geklagt, ihre Argumente – mehr Schlick, Gefährdung von Tourismus und Fischwirtschaft – waren vom Bundesverwaltungsgericht Leipzig verworfen worden. Jetzt haben sich die Befürchtungen bestätigt.

Thielebeule ist nicht schadenfroh. Was er beklagt, ist die „Selbstherrlichkeit“ der Hamburger Politik, die „Alleingänge“: „Hamburg kann nicht mit anderen reden.“ Immer wieder hört man dergleichen in Gesprächen über die Elbvertiefung. Wie halsstarrig die „Hamburger Pfeffersäcke“ seien. Wie wenig sie von dem wahrnehmen, was um sie herum passiert.

Auch Thielebeule denkt, dass nur eine Kooperation mit anderen Häfen Hamburg vor einem wirtschaftlichen Niedergang retten kann. „Lösungen der Probleme“, sagt er, „gibt es nur gemeinsam.“



Fischer fürchten um ihre Fänge: Boote liegen am Nordseekai im Cuxhavener Hafen.