

# Ö1 Kein Hafenschlick im Nationalpark – für eine nachhaltige Kooperation der Küstenländer

Gremium: LAG Naturschutz/ Ökologie  
Beschlussdatum: 22.02.2023  
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

## Antragstext

1 Der Landesparteitag von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN Schleswig-Holstein fordert seine  
2 Vertreter\*innen in der Landesregierung und in der Landtagsfraktion dazu auf, in  
3 Kooperation mit den Küstenländern Hamburg, Bremen und Niedersachsen eine  
4 nachhaltige Lösung der Elbschlickproblematik zu finden.

5 Das Baggergut aus der Elbe darf keinesfalls vor der Vogelinsel Scharhörn, auf  
6 lange Sicht auch nicht mehr an der Tonne E 3 bei Helgoland abgelagert werden.  
7 Die Nordsee darf nicht wieder Deponie für teilweise belastete Sedimente werden!

8 Durch das Baggern und Abkippen werden Altlasten wie Chlorkohlenwasserstoffe,  
9 Schwermetalle und Pestizide aus dem Sediment aufgewirbelt und gelangen in die  
10 Nahrungskette der Nordsee, in Fische, Robben, Wale und Seevögel.

11 Es ist dringend notwendig, dass unsere Landesregierung in einer Kooperation der  
12 Küstenländer

- 13 • ein wasserbauliches Konzept zur systematischen Strömungsbegrenzung in der  
14 Elbe vorlegt.
- 15 • ein abgestimmtes Konzept zur gemeinschaftlichen Nutzung ihrer  
16 Hafenskapazitäten erarbeitet.
- 17 • endlich die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) für die Elbe und ihre Zuflüsse  
18 umsetzt!

19 Unsere Bundestagsabgeordneten und Vertreter\*innen von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN in  
20 der Bundesregierung fordern wir auf, sich auch gegen eine Deponierung von  
21 Baggerschlick im deutschen Sektor der Nordsee (AWZ) auszusprechen. Zudem bitten  
22 wir sie, sich bundesweit sowie im Rahmen der Internationalen Kommission zum  
23 Schutz der Elbe (IKSE) bei allen Oberliegern dafür einzusetzen, dass die  
24 Mobilisierung von giftbelasteten Sedimenten im Oberlauf der Elbe minimiert wird.

25 Grüne Politiker:innen auf allen Ebenen bitten wir, sich für eine Ausrichtung der  
26 maritimen Wirtschaft auf ökologische Nachhaltigkeit, erneuerbare Energien und  
27 grünen Wasserstoff einzusetzen.

## Begründung

Das Ausbaggern der Elbe führt zu einer massiven Trübung des Wassers und zu höheren Fließgeschwindigkeiten vor allem bei auflaufender Tide. Damit wird bei Hochwasser Schlick in die Elbe gespült, der sich flussaufwärts absetzt („Tidal Pumping“). Dieser Effekt verstärkt sich, je tiefer die Fahrinne ausgebaggert wird. Der schnelle Flutstrom erhöht außerdem die Gefahr von Sturmfluten.

Durch die Trübung des Wassers und die hohe Fließgeschwindigkeit wird die Elbe unbewohnbar für Fische. Es fehlen Laichplätze für den Stint, der ein Charakterfisch der Unterelbe und die

Nahrungsgrundlage vieler Seevögel war. Die Population des Stints hat seit 2014 um mehr als 90% abgenommen, auch die Fischerei ist daher nahezu zum Erliegen gekommen.

Das Baggern des Schlicks wirbelt zahllose chemische Altlasten (Pestizide, Dioxin und Schwermetalle) aus Bodenschichten der 1970er bis 1990er Jahren auf. Sie sind in hohen Konzentrationen in den Eiern von Seevögeln nachweisbar, die an der Elbmündung brüten.

Die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) schreibt vor, alle Gewässer bis 2027 in einen guten ökologischen und guten chemischen Zustand zu bringen. Dies gilt für die Elb-Zuflüsse. Für erheblich veränderte Gewässer wie die Elbe soll ein „gutes ökologisches Potential“ angestrebt werden, doch auch davon ist die Elbe noch weit entfernt.

Die Renaturierung der Elb-Zuflüsse und ein wasserbauliches Konzept für die Elbe hätten folgende Vorteile:

- Senkung der Fließgeschwindigkeit und damit des Schlicktransports zurück zum Hamburger Hafen
- Wiederherstellung von Laichplätzen und Aufwuchsplätzen für Stinte und andere Fische sowie des Lebensraums vieler anderer bedrohter Arten
- Vermeidung von Strafzahlungen wegen Verstoßes gegen die Wasserrahmenrichtlinie
- Reduziertes Hochwasserrisiko für Hamburg und die Anrainergemeinden entlang der Tide-Elbe
- Entlastung der Häfen und Nebenfahrrienen (z. B. Glückstadt, Wischhafen) von Schlick
- Reduktion der Baggerkosten

Mit einer norddeutsche Hafenkooperation könnten die Kapazitäten des Tiefwasserhafens Jade-Weser-Port genutzt und der Hamburger Hafen zu einem Verteilzentrum für grünen Wasserstoff umgestaltet werden. Die Flächen in Hamburg sind zu wertvoll, um als Container-Abstellplatz genutzt zu werden!

[https://www.kuestendaten.de/DE/Services/Publikationen/Publikationen\\_node.html](https://www.kuestendaten.de/DE/Services/Publikationen/Publikationen_node.html)

[https://www.enargus.de/pub/bscw.cgi/d4658-2/\\*/\\*/\\*Gutes%20%c3%b6kologisches%20Potenzial.html?op=Wiki.getwiki](https://www.enargus.de/pub/bscw.cgi/d4658-2/*/*/*Gutes%20%c3%b6kologisches%20Potenzial.html?op=Wiki.getwiki)

[https://gewaesser-bewertung.de/index.php?article\\_id=223&clang=0](https://gewaesser-bewertung.de/index.php?article_id=223&clang=0)

## Unterstützer\*innen

Petra Kärgel (KV Pinneberg); Mathias Schmitz (KV Pinneberg); Michael Schmidt (KV Stormarn); Carina Hennecke (KV Rendsburg-Eckernförde); Martina Behrens-Krull (KV Kiel); Christof Martin (KV Rendsburg-Eckernförde); Marilla Meier (KV Lübeck); Claudia Jürgens (KV Kiel); Martina von Prondzinski (KV Pinneberg); Joachim Dreher (KV Pinneberg); Markus Winkler (KV Schleswig-Flensburg)