

Schlickgipfel auf der Pella Sietas Werft

Staatssekretär Enak Ferlemann sagt Lösung zu – Bund will Angebot des Deichverbandes prüfen – Sediment für den Deichbau nutzen

Von Björn Vasel

ALTES LAND. Die Verschlickung der Este (und der Elbe) ist ein Problem: Diese gefährdet den Hochwasserschutz – und die Zukunft der traditionsreichen Pella Sietas Werft am Standort Neuenfelde. Beim Schlickgipfel hat der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Enak Ferlemann (CDU), versprochen, das Problem zu lösen. Im Frühjahr wird an der Este wieder gebaggert. Die Altländer bieten an, den Schlick abzunehmen – für den Deichbau.

„Das kriegen wir hin, auf die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist Verlass“, sagt Staatssekretär Enak Ferlemann bei dem Treffen auf der Pella Sietas Werft in Neuenfelde. Im ersten Halbjahr 2021 werde es eine Lösung geben, so Ferlemann. Die Werft müsse die Sicherheit haben, weiter Schiffe wie den vom Bund bestellten Saugbagger in Neuenfelde bauen zu können. Die Krux: Fertiggestellte Schiffe der Pella Sietas Werft können Neuenfelde – ohne Baggerarbeiten oder Spülmaßnahmen im Werfthafen, der Este und der Elbzufahrt – nicht verlassen oder ausdocken.

Im April 2021 werde der Bund seinen Unterhaltungspflichten nachkommen und die Este und Außeneste mit der Hilfe eines Wasserinjektionsbaggers auf Solltiefe bringen: 60 Zentimeter unter Seekartennull. Langfristig sei eine dauerhafte Lösung mit einer Spülrohrleitung angedacht. Dafür sei allerdings, so Vertreter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, ein aufwendiges Genehmigungsverfahren notwendig. Hier müssten alle Beteiligten, sprich Bund und



Die Verschlickung der Este und Elbe ist jetzt auch ein Thema in Berlin: Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Enak Ferlemann (CDU, Vierter von links), informierte sich am Montag mit Fachleuten aus der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – und traf Vertreter der Pella Sietas Werft, des Deichverbandes, des Hauptentwässerungsverbandes, der Bürgerinitiativen und der Politik. Fotos: Vase

Hamburg sowie die Werft, „etwas in den Topf tun“. Die Spülrohrleitung mit einem Schneidkopfsaugbaggergerät sei allerdings erst mittelfristig umsetzbar.

Der Altländer FWG-Kreistagsabgeordnete und Deichrichter Gerd Lefers hatte den Schlickgipfel initiiert. Bei dem Vor-Ort-Termin betonte der Jorker, wie wichtig die regelmäßige Ausbaggerung der Este sei – und verwies auf den November 2019 und den Dezember 2011. Vor einem Jahr war das Sperrwerk – mitten in der Sturmflutzeit – elf Tage außer Betrieb, weil sich 2000 Tonnen Feinsand und Schlick so hoch aufgetürmt hatten, dass die Stemmtore nicht mehr funktionsfähig waren, vor neun Jahren war der Torflügel des äußeren Sperrwerks auf eine „Schlicklinse“ gefahren – und aus den Angeln gehoben worden. Kurzum: „Die Verschlickung gefährdet

den Hochwasserschutz im Alten Land – bis nach Buxtehude“, betonte Lefers.

Der Kommunalpolitiker aus Jork beklagte das Zuständigkeitswirrwarr: Bund, Hamburg und Niedersachsen schoben – seit Jahren – den Schwarzen Peter hin und her. Es müsse endlich eine gemeinsame Lösung geben – zur Sicherung des Hochwasserschutzes und der Arbeitsplätze auf der Werft. Der Bund sei im Gespräch mit den Kollegen aus Hamburg, so die Vertreter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Die Altländer kamen nicht mit leeren Händen. Sie machten dem Bund und Hamburg, Vertreter der zuständigen Behörden der Freien und Hansestadt waren der Einladung nicht gefolgt, am Montag ein Angebot: Der Schlick wird aus Este und Elbe geholt – und an Land (beispielsweise auf Hahn-

öfersand) abgelagert. Das soll auf Schlickreifestätten („keine Spülfelder“) mit dem reinen Baggergut geschehen. Durch den Druck entsteht Kleiboden, dieser könne nach mehreren Jahren für den Deichbau an der Unterelbe verwendet werden. „Wir benötigen allein im Alten Land und in Kehdingen 3,5 Millionen Kubikmeter“, rechnete der Oberdeichrichter der II. Meile Alten Landes, Wilhelm Ulferts, vor. Wie berichtet, müssen die Hauptdeiche an der Elbe aufgrund des Klimawandels erhöht werden. Für den ersten, rund 1,9 Kilometer langen Abschnitt von der Landesgrenze (Cranz) bis Hinterbrack werden 2021 bis 2024 allein 90 000 Kubikmeter benötigt. Mit Kleigewinnung durch Schlickentnahme müssten außerdem deutlich weniger wertvolle Kulturlandschaftsflächen in der Marsch abgebagert werden. Zusätzlich

zum Baggergut aus der Este wi Ulferts auch Kleipütten anleger beispielsweise vor Hahnöfersan in den verschlickten Süßwasserwattflächen. Dadurch würde sogar Flutraum – inklusive Flachwasserzone – geschaffen. Die Idee sollte zügig geprüft werden unter anderem naturschutzfachlich wegen möglicher Schadstoffbelastungen. Ulferts ist überzeugter Natur- und Hochwasserschutz (und Schifffahrt) könnten profitieren. Ulferts und Gerd Lefers sprachen beim Schlickgipfel von einer „Win-win-Situation“.

Das unterstrichen auch Olive Grundmann, der Stader ist Vorsitzender der Küstenparlamentarier der CDU/CSU-Bundestagsfraktion („Wir müssen auch die Zukunft der Werft sichern“), und der Landtagsabgeordnete Kai Seefried. Der CDU-Mann hat bereits mit dem niedersächsischen Umweltminister Olaf Lies (SPD) gesprochen, der dem Vorschlag offen gegenüberstehe.

Ferlemann und die Vertreter der zuständigen Behörden, wie der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Professor Dr. Hans Heinrich Witte, und auch der Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes in Hamburg Bernhard Meyer, stießen in das selbe Horn. „Diesen Ansatz finde ich goldrichtig“, betonte Witte. Niedersachsen und Schleswig-Holstein hätten großen Bedarf an Klei für den Deichbau, auch in Wattflächen an der Nordseeküste könnte der aus Schlick gewonnene Kleiboden zum Küstenschutz in Zeiten des Klimawandels eingebaut werden. Langfristig müsse es ein nachhaltiges Sedimentmanagement im Elbe- und im Este-Ästuar geben, der Schlick müsse raus, die Kreislaufbaggerung im Ende haben, hieß es unisono.

Leitdamm gefordert

Altländer üben Kritik an der Kreislaufbaggererei

CRANZ. Elbe und Este leiden unter Verstopfung – auch eine Folge der Elbvertiefungen, des rückläufigen Schiffsverkehrs und -baus an der Este sowie der Zuschüttung des Mühlenberger Loches. Ferlemann gestand am Montag ein, dass die Elbvertiefung und die Flutung der Braunkohletagebauwerke in den neuen Ländern („weniger Oberwasser“) mit für die Schlickprobleme verantwortlich seien. Er unterstrich, dass die laufende Elbvertiefung aus seiner Sicht die letzte sein müsse. „In Zukunft müssen sich die Schiffe dem Strom anpassen und nicht umgekehrt“, sagt Ferlemann. Den

Vorschlag von Günter Kölln, aktiv unter anderem in der IG Este und dem Arbeitskreis Cranz, einen Leitdamm parallel zur Außeneste bis auf Höhe Schweinsand zu bauen, nahmen die Behörden zur Kenntnis, bevorzugt wird behördlicherseits das Baggern. Dieser Leitdamm – bei Flut überflutet – könne den direkten Schlick-Sedimenteintrag in Sperrwerk und Este reduzieren. Dass der Bund die rund 1,5 Meter tiefer liegende Sohle des Estesperres als „Schlickfalle“ bezeichnete, konnte Kölln nicht ganz nachvollziehen, denn vor der Fertigstellung 1999 bis 2011 habe es keine Probleme gegeben.



Links ist die verschlickte Este vor der Werft zu sehen, rechts hält Arno Hagenah (IG Este) ein Foto von der Este im Bereich Estebrücke in Händen.

Schuld sei die Kreislaufbaggererei, dieses Kernproblem werde weiter vom Bund heruntergespielt. Bislang wird Sediment aus der Elbe geholt und wenige Kilometer flussabwärts wieder in den Fluss gekippt. Karl Tamke vom Hauptentwässerungsverband kritisierte, dass die Verschlickung auch die Be- und Entwässerung des Alten



Landes gefährde. Bürgerschafts-abgeordnete Gudrun Schitteck (Grüne) mahnte an, auch die Schifffahrt für die Fähre im Auge zu haben. Jorks Bürgermeister Matthias Riel forderte eine zeitnahe Lösung und berichtete, dass weder Bund noch Hamburg bislang auf den Brandbrief der Gemeinde reagiert hätten.