

# Gift aus Tschechien belastet Hafenschlick

In Ústí nad Labem wurden Rückstände aus der Chlorchemie in die Elbe eingetragen – mit Folgen für das Sedimentmanagement im Hamburger Hafen. Bei einer höheren PCB-Belastung darf Baggergut nicht in die Nordsee gebracht werden

Der Fall erinnert an die 70er- und 80er-Jahre, an eine Zeit, in der Flüsse ganz selbstverständlich als Kloaken für die Rückstände der chemischen Industrie missbraucht wurden. In der Grenzregion von Tschechien und Sachsen wurden im Frühjahr 2015 stark erhöhte Werte an Polychlorierten Biphenylen (PCB) gemessen. PCB sind giftige und krebserregende organische Chlorverbindungen, die bis in die 80er-Jahre vor allem in Transformatoren und Hydraulikanlagen sowie als Weichmacher verwendet wurden. Seit 2001 ist ihre Herstellung und Anwendung weltweit verboten.

VON OLAF PREUSS

Medien berichteten im Sommer 2015 über die erhöhten Messwerte, dann geriet der Fall aus dem Fokus, zumal man zunächst nicht wusste, was die Quelle der Schadstoffe war. Die Hamburger Behörde für Umwelt und Energie (BUE) recherchierte und legte Ende Juli einen detaillierten Report vor. Er führt die Ursache des PCB-Eintrags auf und nennt die Schlussfolgerungen für die Elbanrainer: „Es ist abzusehen, dass dieses Schadereignis gravierende ökologische Folgen im gesamten Flussverlauf haben wird, die über Jahre andauern werden“, heißt es in dem Report. Eine Konsequenz könnte sein, dass Hamburg seinen Hafenschlick nicht mehr auf die Nordsee bringen darf, weil er zu stark mit PCB belastet ist, schreiben die Autoren: „Nach derzeitiger Kenntnislage kann nicht in Gänze ausgeschlossen werden, dass sich die Qualität der Sedimente ereignisbedingt derart verschlechtern wird, dass ein Teil der Feinsedimente dann aus ökologischen Gründen nicht mehr wie bisher im Gewässer umgelagert werden könnte. Als Folge wäre die sichere Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für Seeschiffe mindestens temporär gefährdet.“

Hauptquelle des PCB-Eintrags war die Sanierung einer Brücke in der tschechischen Grenzstadt Ústí nad Labem. Bei der Entfernung alter, PCB-haltiger



Bei der Sanierung dieser Eisenbahnbrücke in der tschechischen Stadt Ústí nad Labem wurde die Elbe 2015 schwer mit dem Chlorchemieprodukt PCB belastet

Farbe rüstete das ausführende Unternehmen die Brücke nicht sachgerecht ein, der giftige Farbstaub fiel größtenteils direkt in die Elbe. Ein kleiner Teil sammelte sich an einem trockengefallenen Ufer. „Mittlerweile ist das gesamte Material, mehr als 100 Kilogramm reines PCB, in die Elbe gelangt. Das genügt, um zwei komplette Jahreslasten Elbsediment mit jeweils 1000 Mikrogramm PCB zu belasten“, sagte ein Insider der „Welt“, der nicht namentlich genannt werden will. „Die Freisetzung in Ústí nad Labem ist einer der schwersten Fälle der vergangenen Jahrzehnte.“

Im Hamburger Hafen beträgt die mittlere Belastung mit PCB etwa 20 Mikrogramm je Kilogramm Sediment. Ein Mikrogramm ist ein millionstel Gramm. Wenn die Belastung mit PCB – oder auch mit anderen Giftstoffen – signifikant steigt, darf das Baggergut aus Hamburg nicht mehr zur Tonne E3 bei Helgoland gebracht werden. So hat es Hamburg mit Schleswig-Holstein in diesem Jahr vereinbart, in dessen Hoheitsgebiet E3 liegt. Schleswig-Holstein lässt Baggergut aus Hamburg vor der Verbringung auf die Nordsee von unabhängigen Laboren auf Schadstoffe analysieren. Eine praktikable Alternative zur Verbringung des Schlicks auf die Nordsee gibt es nicht. Wenn nicht ge-

baggert werden kann, schränkt das zwangsläufig den möglichen Tiefgang der Schiffe in Hamburg ein. „Unter der hypothetischen Annahme im Worst-Case-Szenario, dass sich die PCB-Belastung um 15 bis 20 Mikrogramm je Kilogramm Sediment auf 30 bis 35 Mikrogramm je Kilogramm erhöht, wäre von einer signifikanten Verschlechterung im Sinne der Einvernehmensregelung auszugehen“, heißt es im Report der Umweltbehörde. „Dies hätte zur Folge, dass dieses Baggergut dann nicht mehr zur Tonne E3 verbracht werden dürfte.“

„Das belastete Sediment kommt, je nach Wasserstand der Elbe, nächstes oder übernächstes Jahr auf jeden Fall in Hamburg an“, sagte Manfred Braasch, der Hamburger Landesgeschäftsführer des Umweltschutzverbandes BUND, der „Welt“. „Bis zu 60 Mikrogramm PCB je Kilogramm Sediment könnten Hamburg erreichen.“ Erhöhte Werte seien an der Bunthäuser Spitze, wo sich die Elbe in Norder- und Süderelbe aufteilt, bereits gemessen worden.

Hamburgs Umweltbehörde sagte auf Anfrage der „Welt“: „Hamburg hat sich frühzeitig, nachdem die gesicherte Erkenntnis über das Ausmaß des Umweltschadens vorlag, an die Bundesumweltministerin, den Bundeswirtschaftsminister und den Bundesverkehrsminister

gewandt und um Unterstützung und Klärung mit der tschechischen Seite gebeten.“ Beim Bundesumweltministerium kennt man den PCB-Fall angeblich nicht und verweist an das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft. Dort verläuft die Anfrage im Nichts. Auch die Hamburg Port Authority (HPA) nahm auf Anfrage der „Welt“ nicht Stellung zu dem Ereignis.

Hamburgs Wirtschafts- und Verkehrsbehörde wiederum kommentierte den Fall: „Die fachlich zuständige Behörde ist die Umweltbehörde. Diese kümmert sich auch um den angesprochenen Gifteintrag durch PCB. Der Bund ist ebenfalls involviert, und es gibt dazu Kontakte mit den tschechischen Ministerien“, sagte eine Sprecherin der „Welt“. „Die Vereinbarung mit Schleswig-Holstein besagt, dass bei jeder Baggerkampagne die zu verbringenden Sedimente nach internationalen Standards aufwendig beprobt und analysiert werden. Es ist das aufwendigste Umweltmonitoring dieser Art in der Nordsee, das auch die Untersuchung von Fischen, Muscheln und Kleinstlebewesen am Meeresgrund einbezieht. Bei Grenzwertüberschreitungen müssen die Sedimente an Land deponiert werden.“

Welche Folgen speziell bei der Hafentung die schwere PCB-Havarie hat, ist bislang völlig unklar. Die tschechischen Behörden widersprachen sich bei den Recherchen der Hamburger Umweltbehörde zu den Ursachen des Falls. Nach Auskunft der Tschechischen Umweltspektion wurden die PCB vor allem durch Baggararbeiten in der Elbfahrinne freigesetzt. Der staatliche Wasserwirtschaftsbetrieb der Elbe – Povodí Labe – hingegen gibt als Ursache der extrem erhöhten Messwerte die unsach-

gemäße Entfernung der PCB-haltigen Farbe von der Eisenbahnbrücke in Ústí nad Labem an. Die Firma hatte die Farbe mit Sandstrahlgeräten gelöst. „Der Fall ist kompliziert“, sagte Manfred Braasch der „Welt“. „Zwar enthält die Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Union enge Vorgaben für die Gewässergüte in den Mitgliedsstaaten. Es fehlen aber klare Regelungen für die Haftung bei grenzüberschreitenden Kontaminationen wie in diesem Fall.“

DIE WELT  
17.09.2016