

Wie Schlick zum Wirtschaftsgut werden kann

PILOTPROJEKT Seglerverband und Wattenmeerforum wollen Möglichkeiten für Bergung, Trocknung und Verkauf ermitteln

VON HENNING BIELEFELD

NORDENHAM/RODENKIRCHEN – Schlick ist nicht nur für Wassersportler ein nahezu tägliches Ärgernis. Ihn loszuwerden, bleibt eine vergebliche Hoffnung. Doch jetzt bricht sich eine neue Idee Bahn: Schlick könnte zum Wirtschaftsgut werden – beim Deichbau, beim Hausbau und als Dünger.

Wie realistisch diese Hoffnung ist, soll ein Pilotprojekt an der Unterweser zeigen, das das Umweltministerium in Hannover mit knapp 22.000 Euro finanziert.

SEGLER FEDERFÜHREND

Das Projekt liegt in den Händen des Segler-Verbandes Niedersachsen, die praktischen Teile finden in den Sportboot-Häfen Großensiel und Absersiel statt. Mit der Ausführung hat der Segler-Verband das Internationale Wattenmeerforum in Wilhelmshaven beauftragt, dessen Leiter Dr. Frank Ahlhorn hatte Dr. Norbert Greiser und dessen Sohn Fabian, die in Emden eine Messtechnik-Firma für Hafenschlick betreiben, hinzugezogen.

Dr. Frank Ahlhorn betont die Nachhaltigkeit des Modellversuchs, der sich in das ökologische Sediment-Management des Umweltministeriums einfüge. Deshalb lautet der Titel des bis Jahresende laufenden Projekts auch „Zukunftweisende Beiträge von

Freizeithäfen zur Erhöhung der Klimaresilienz in Küstenregionen“.

LOGEMANN HILFT

Es war die SPD-Landtagsabgeordnete Karin Logemann, Berne, die kurz vor der Landtagswahl im vergangenen Oktober den Wassersportlern von der Unterweser eine – rechtlich unverbindliche – Absichtserklärung („Letter of Intent“) des Umweltministeriums überreicht hatte, die einen solchen Modellversuch in Aussicht stellte. Jetzt konnte sie Vollzug melden. Karin Logemann: „Der Reiz an der Sache ist die Verwertung.“

Denn: Auch wenn dieses Pilotprojekt Erfolg haben sollte, wird sich der Schlick nicht in Luft auflösen. Aber die Wassersportvereine werden ihn auch nicht jedes Frühjahr für teures Geld von einem Räumboot und der anschließenden Ebbe in die Weser spülen, sondern an Land lagern, trocknen und dann an Abnehmer verkaufen, so dass sie die Kosten für die Schlickräumung wenigstens zum Teil wieder hereinbekommen können.

Greisers Unternehmen befasst sich seit fast 40 Jahren mit Hafenschlick – nicht nur in Emden, sondern auch in der Elbe, in Hamburg und im Mississippi – und hat in dieser Zeit eine feine Messtechnik entwickelt, die die Zusammensetzung des jeweiligen Schlicks ermitteln kann. Schlick ist nämlich nicht



Berge von Schlick, dazwischen ein Rinnsal, das von der Fahrerin übrig geblieben ist: So präsentiert sich der Sportboothafen Absersiel bei Ebbe – zum Entsetzen nicht nur des Hafemeisters Sascha Hildebrandt. Abhilfe soll ein Pilotprojekt schaffen. ARCHIVBILD: HENNING BIELEFELD

gleich Schlick, wie Norbert Greiser betont: An der Unterweser ist er stark kleihaltig, könnte also für den Deichbau eingesetzt werden, in Hamburg dagegen ist der Sandanteil wesentlich höher, was ein Ausschlusskriterium für Deichbau ist. Zusammengehalten werde „die Suppe“ auch bei starker Verdünnung im Wasser durch organische Substanzen wie etwa Bakterien, sagt Greiser.

EIN HANDBUCH

Karin Logemann sagt: „Wir müssen nicht bei Adam und Eva anfangen.“ Denn vieles sei nicht nur erforscht, sondern schon angewandt worden. „Gepresster Schlick ist hart wie Beton“, erläutert Pieter

van Kuppenveld aus Den Helder, der an dem Gespräch als Vertreter der Wattensegler der Wadden Sea Association (WSSA) und als Vorstandsmitglied des Wattenmeerforums teilnimmt. Diese Blöcke seien im niederländischen Wattenmeer eingesetzt worden, da-

mit sich Fische und Pflanzen wieder ansiedeln, die den weichen Schlick meiden. Auch zur Erhöhung von tief liegenden Flächen sowie im Haus- und Deichbau werde Schlick in seinem Heimatland schon eingesetzt, sagt der Niederländer.

In Hamburg, ergänzt Norbert Greiser, ist eine Ziegelei errichtet worden, die Ziegel aus Schlick brennt. Allerdings fehlten ausreichend Kunden. Deshalb, betont sein Sohn Fabian, müssten Verbände bilden, um so große Mengen anbieten zu können, dass sich eine Vermarktung lohne.

Doch das ist der zweite Schritt. Im ersten geht es darum herauszufinden: Welcher Schlick liegt wo in Großensiel und Absersiel, wie ist seine Beschaffenheit, seine Dichte und seine Schadstoffbelastung? Auf Basis dieser Daten könnten die Wassersportler dann mit der Natur arbeiten – und nicht gegen sie.

Währenddessen entwickelt das Wattenmeerforum ein Bekämpfungskonzept, ermittelt mögliche Abnehmer, erkundigt sich nach Erfahrungen in den Niederlanden und Dänemark, prüft Ideen für eine langfristige Vermarktung und erstellt aus all dem ein Handbuch, das den Weg weisen soll für die wirtschaftliche Verwertung von Schlick.



Den Schlick im Blick: die Gesprächsrunde, die beim Segel-Club Nordenham das Pilot-Projekt vorstellt, mit (von links) Dr. Norbert Greiser, Dr. Frank Ahlhorn, Pieter van Kuppenveld, Matthias Wenholt, Karin Logemann, Harald Stindt, Dr. Thomas Gote, Klaus Mahnken, Stefan Schreiber, Dr. Werner Helle, Fabian Greiser und Nils Siemen

BILD: HENNING BIELEFELD

WAS DAZU NOCH WICHTIG IST

„Diese Idee ist nur ein Anfang“

NORDENHAM/RODENKIRCHEN/BI – „Diese Idee ist nur ein Anfang“, betont Dr. Thomas Gote. Der Vorsitzende des Segler-Verbandes Niedersachsen weiß, dass das neue Pilotprojekt zum Thema Schlick fortgesetzt werden muss, wenn es ein Erfolg werden soll.

So sieht es auch der Erste Kreisrat Matthias Wenholt, der Partner – etwa Deichbände, Wasser- und Bodenverbände und den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserbau, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) – an einen Tisch holen will, sobald Ergebnisse des Pilotprojekts vorliegen. Wenn deichbaufähige Erde nicht mehr im Grünland ausgepüht werden müsste, würde

auch die Landwirtschaft profitieren.

Die Bürgermeister der betroffenen Kommunen, Nils Siemen (Nordenham) und Harald Stindt (Stadland), begrüßen das Pilotprojekt. Nils Siemen auch mit Blick auf die Piers der Nordenhamer Industriebetriebe.

Die Verschlickung an der Unterweser ist Folge der „Weseranpassungen“ seit 1885, die das Flussbett von 2 bis 3 auf 14 Meter vertieft haben, sagt Thomas Gote. In den Nebenarmen und den Häfen sinkt die Fließgeschwindigkeit des Stroms, Schlick lagert sich ab.

Doch nicht nur an der Unterweser leiden die Wassersportler, sondern in ganz Nie-

sachsen. Neben Flussläufen sind auch Seen wie der Dümmer und das Steinhuder Meer betroffen.

Für die Räumung des Schlicks müssen die Wassersportler bezahlen, aber die Vereine können die Kosten kaum noch tragen. Denn erstens werden die Schlickberge immer höher – in Großensiel sind es jetzt 1,50 Meter pro Jahr, was Kosten von rund 50.000 Euro verursacht, wie Dr. Werner Helle sagt, der Vorsitzende des Segel-Clubs Nordenham (SCN). Und zweitens werden die Räumboote immer teurer, weil ihre Zahl – vor allem die der kleineren Einheiten – sinkt, während der Bedarf in ganz Europa steigt.



**SOMMER
FERIEN
BONUS**

Noch bis zum
16.08. vor 9 Uhr
fahren!

Einfach mal die Füße hoch?

Mit dem **Niedersachsen-Ticket** spontan einen Tagesausflug machen.

25 € 6 € 5 € 5 € 5 €

Einen Tag lang mit bis zu 5 Personen durch Niedersachsen, nach Bremen und Hamburg fahren – günstig und flexibel mit allen Bahnen und Bussen des Nahverkehrs.

Mehr erfahren unter [niedersachsenticket.de](https://www.niedersachsenticket.de)

