



**WIR HALTEN**

**DEN HAFEN AUF TIEFE**

## Einführung

2025 lagen die Gesamtbaggermengen in Hamburg genauso hoch wie 2024 (Abb. 1) und damit konnte der Hafen in einem überwiegend guten Zustand gehalten werden (Abb. 14). Das ist erfreulich, denn die Abflüsse waren, anders als im Jahr 2024, durchgängig sehr schlecht (Abb. 4 und 5). Doch die konsequente Reduzierung der Kreislaufbaggerungen und der bedarfsgerecht gesteigerte Austrag der Vorjahre zeigt eine deutliche Wirkung, auch unter ungünstigen Randbedingungen. Wir haben unsere Unterhaltung 2025 angepasst, den Austrag zur Tonne E3 gegenüber dem Vorjahr wieder gesteigert und dadurch die Umlagerung bei Neßsand sogar erneut verringern können. Aufgrund der damit verbunden längeren Transportwege und Zahlungen an Schleswig-Holstein sind so zwar die Kosten gestiegen, wir haben aber dadurch das Sedimentinventar in der oberen Tideelbe so gering wie möglich halten können, was sowohl der zukünftigen Unterhaltung wie auch der Gewässerökologie zugutekommt.

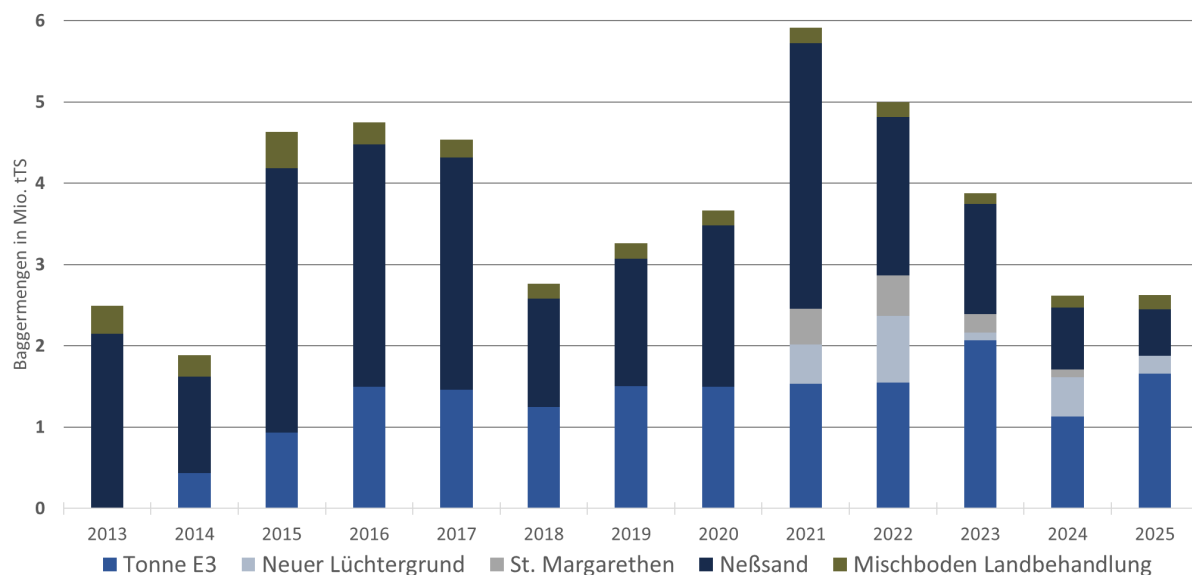


Abb. 1: Entwicklung der Baggermengen in Hamburg in Mio. Tonnen Trockensubstanz (Mio. tTS).

Doch die schlechten Abflüsse halten auch im Jahr 2026 an. Somit war das gute Oberwasser im Jahr 2024 keine Trendwende, sondern nur ein Ausreißer in einer neuen hydrologischen Realität. Mit unserer Unterhaltungsstrategie sind wir gut aufgestellt, um dieser Herausforderung zu begegnen und den Hafen als „wohl größte kritische Infrastruktur in Deutschland“<sup>1</sup> auch in den kommenden Jahren bedarfsgerecht auf Tiefe zu halten. Nur wenn die Schiffe immer genug Wasser unter dem Kiel haben, können sie die Terminals ungehindert anlaufen und der

<sup>1</sup> Bundesinnenminister Alexander Dobrindt am 30.3.2026 in Hamburg

Hafen kann seine Funktion in den internationalen Lieferketten, für die Energiewende, als Job- und Wertschöpfungsmotor und unter geostrategischen Aspekten erfüllen. Nur eine bedarfsge- rechte Wassertiefeninstandhaltung sichert die Versorgung der Bevölkerung und das wirt- schaftliche Wohlergehen der Exportnation Deutschland – auch in schwierigen Zeiten. Nicht allein das Umschlagsvolumen (welches wir 2025 – wie auch die Anläufe der Großcontainer- schiffe – spürbar steigern konnten) ist entscheidend, sondern die langfristige Verlässlichkeit des Hamburger Hafens als Standortfaktor für Deutschland.



Abb. 2: Standortfaktor Hamburger Hafen: Kennzahlen 2025.

Denn der Standort Hamburger Hafen bietet große Vorteile: Über die Elbe können Waren zusätzliche 120 Kilometer auf dem Seeschiff bis weit ins Land, dicht an die sehr gut angebundene Märkte transportiert werden. Das spart Kosten und senkt die Emissionen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern erheblich. Insbesondere wenn große Schiffe zum Einsatz kommen können. Allerdings bringt die Lage tief im Binnenland auch Herausforderungen mit sich. So müssen jedes Jahr mehrere Millionen Tonnen Elbesedimente gebaggert und verbracht werden, wofür ein flexibles und adaptives Sedimentmanagement erforderlich ist.

International betrachtet sind große Baggermengen zur Unterhaltung der Häfen und ihrer Zufahrten durchaus üblich. Allein in Europa wurden 2023<sup>2</sup> nach OSPAR rd. 130 Millionen Tonnen Sediment gebaggert und in die Küstengewässer verbracht. Aktuelle, verlässliche Zahlen zu bekommen, etwa von den anderen Nordrange Häfen ist kaum möglich; kein Hafen ist bei der Veröffentlichung von Baggermengen, Analysen und Kosten so transparent und schnell wie Hamburg.

<sup>2</sup> Neuere valide Daten lagen bis Redaktionsschluss bei der OSPAR nicht vor

Während die Wassertiefeninstandhaltung eine dauerhafte Aufgabe ist, so wie etwa die Straßenreinigung oder -ausbesserung, ist ein Ausbau, also z.B. die Fahrrinnenanpassung, ein zeitlich begrenztes Projekt, ähnlich dem Straßenneubau oder deren Erweiterung. Neue planfestgestellte Solltiefen werden einmalig hergestellt und müssen dann, wie zuvor auch, unterhalten werden – nur eben auf neuer Tiefe. Die Zahlen zu Schiffsanläufen zeigen, dass die größeren Tiefen von den Reedereien gut angenommen werden.

Dieser Bericht beschränkt sich auf die regelmäßig erforderliche Wassertiefeninstandhaltung in Hamburg. Die jahresscharfe Betrachtung 2025 wird auf den Zeitraum von November 2024 bis April 2026 ausgedehnt, da Baggerarbeiten oft kampagnenweise jahresübergreifend durchgeführt werden. Der Bericht zeigt auf, welche Maßnahmen die HPA unternommen hat, um für bedarfsgerechte Tiefen zu sorgen, wie die jeweiligen Randbedingungen waren und welche Kosten entstanden sind.

Mehr Informationen gibt es auf dem Tideblog der HPA unter [www.tideelbe.info](http://www.tideelbe.info).

Es ist ein leicht verständliches E-Magazin und Plattform für Fakten und Informationen. Es bietet aktuelle Nachrichten, ausführliche Analysen und Hintergründe zur Tideelbe und zum Sedimentmanagement.

Und natürlich findet man dort auch diesen Bericht.



#### Willkommen beim Tideelbe Informationsblog der HPA

Hier gibt es aktuelle Themen, interessante Geschichten, Analysen und Hintergründe zum Sedimentmanagement und zur Tideelbe. Oder einfach gesagt: Wie wir in Hamburg dafür sorgen, dass die Schiffe immer genügend Wasser unterm Kiel haben.

#### Sedimentmanagement ist Klimaschutz

Der Transport von Waren ist mit großen Seeschiffen besonders klimafreundlich. Doch damit die großen Containerschiffe so nah wie möglich an die Märkte kommen, müssen die Wasserwege und Hafenbecken kontinuierlich von überschüssigen Sedimenten befreit werden. Mit dem richtigen Sedimentmanagement lassen sich große Mengen klimawirksamer Emissionen einsparen.



#### Zum Eintauchen



News

#### Unsere Wasserstandsmeldungen

Neben Schlick und Eibvertiefung haben wir stets Neues zu erzählen. Klicken Sie hier, um sich rund um Elbe und Hafen auf Stand zu bringen.

[Zu den News](#)



Downloads

#### Analysen und Berichte auf einen Blick

Sie sind auf der Suche nach Analysen, Berichten und Broschüren zur Tideelbe? Hier geht es zu unserem Downloadbereich in der Übersicht:

[Zum Download](#)

#### Aktuelle Daten zur Elbe

Messwerte vom 03.04.2024 / 10:16 Uhr

Pegelstand St. Pauli

178 cm

(NN)

Abfluss der Elbe bei Neu Darchau

742 m<sup>3</sup>/s

(mittlerer Jahresabfluss 653 m<sup>3</sup>/s)

Mehr Daten zur Tideelbe gibt es bei [dieser](#) [Übersicht](#) von der HPA

## Überblick

### **Gesamtmen gen bleiben stabil, trotz geringer Abflüsse.**

Im Jahr 2025 wurden insgesamt rd. 2,96 Mio. Tonnen Trockensubstanz (tTS) Sediment gebaggert. Davon wurden rd. 1,65 Mio. tTS in die Nordsee zur Tonne E3 verbracht, rd. 0,57 Mio. tTS an der Landesgrenze umgelagert und 0,16 Mio. tTS mussten an Land behandelt und entsorgt werden. Außerdem wurden am Neuen Lüchtergrund rd. 0,23 Mio. tTS umgelagert. Hinzu kamen noch 0,35 Mio. tTS Sand, der für Baumaßnahmen, Aufspülungen und Kolkverfüllungen gebaggert und verwendet wurde. Somit lagen die Gesamtbaggermengen auf dem Niveau des Vorjahres, trotz sehr ungünstiger hydrologischer Randbedingungen.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Strategie des konsequenten Austrags der Vorjahre richtig ist. Trotz der dauerhaft sehr schlechten Abflüsse konnten die Kreislaufbaggerungen sogar noch einmal geringfügig reduziert werden. Dabei konnten die Wassertiefen im Hafen in einem überwiegend guten Zustand gehalten werden. Hierzu mussten die Austragsmengen bei Tonne E3 jedoch wieder gesteigert werden, was entsprechend zu einer Kostensteigerung aufgrund der längeren Transportwege und Ausgleichszahlungen geführt hat.

Der erneute Rückgang der Abflüsse auf das Niveau der sehr trockenen Jahre 2014 – 2023 macht deutlich, dass das abflussstärkere Jahr 2024 als Ausnahme zu werten ist. Sehr niedrige Abflüsse sind eine neue Normalität, auf die sich die Wassertiefeninstandhaltung einstellen muss.

Umso wichtiger ist es daher, dass Hamburg ausreichend flexible und verlässliche Austragsoptionen für überschüssige Sedimente aus dem Hamburger Hafen und der Bundeswasserstraße nutzen kann. Daher werden die Bemühungen, die Austragsoptionen zu sichern und zu erweitern, mit Nachdruck weiterverfolgt. Die geprüfte und geeignete Verbringstelle in der Hamburger Außenelbe ist eine Option, die bei Bedarf genutzt werden könnte. Die Verbringung von Baggergut in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) wurde beim zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) beantragt und befindet sich im Genehmigungsverfahren. Derzeit werden neue fachliche Anforderungen an das Vorhaben ergänzt und die Antragsunterlagen angepasst. Die Zulassungen für die Verbringung zur Tonne E3 mit einer auf 2 Mio. tTS/Jahr gesteigerten Maximalmenge bilden weiterhin das Rückgrat der austragsoptimierten Wassertiefeninstandhaltung, unterstützt durch die anteilige Mitnutzung der WSV-Verbringstelle am Neuen Lüchtergrund.



Abb. 3: Der kleine Hopperbagger V.d.Graaf Sr. ist besonders für schmale und enge Hafengebiete geeignet (Foto: Boris Hochfeld).

## Randbedingungen

### **Erneut ungünstige hydrologische Verhältnisse.**

Das Maß der Sedimentation und damit der Unterhaltsbedarf im Hamburger Hafen und auf der Delegationsstrecke werden maßgeblich durch den Abfluss<sup>3</sup> der Mittelelbe bestimmt. Vereinfacht gesagt: je trockener das Wetter im Einzugsgebiet der Elbe und je geringer der Abfluss, desto mehr Sedimentation im Hafen, umso größer der Unterhaltsbedarf. Einziger Vorteil: Bei geringem Abfluss gelangen weniger Schwebstoffe und damit auch weniger Schadstoffe aus dem Elbeeinzugsgebiet nach Hamburg, in die Tideelbe und in die Nordsee.

Nachdem es 2024 an der Elbe erstmals seit über zehn Jahren überdurchschnittliche Abflüsse gab, zeigte sich das *hydrologische* Jahr 2025 (November 2024 bis Oktober 2025) wieder ausgesprochen abflussarm: Mit einem mittleren Abfluss (MQ) von 401 m<sup>3</sup>/s am Pegel Neu Darchau liegt 2025 im „Ranking“ der niedrigsten mittleren Jahresabflüsse auf dem fünften Platz. (Den „Spitzenplatz“ nimmt das Jahr 1934 mit einem mittleren Abfluss von 345 m<sup>3</sup>/s ein.) Auch

---

<sup>3</sup> Wasser, das aus dem Elbeeinzugsgebiet in die Nordsee fließt; auch als „Oberwasser“ bezeichnet. Maßgeblich für Hamburg ist der Abfluss am Pegel Neu Darchau an der Mittelelbe.

der höchste Tageswert (HQ) 2025 war mit lediglich 864 m<sup>3</sup>/s (gemessen am 17. Januar) äußerst gering. Zum Vergleich: 2024 war der höchste Abfluss mit 2.470 m<sup>3</sup>/s fast dreimal so hoch.

Betrachtet man den Jahresverlauf, lag lediglich im Dezember 2024 das Oberwasser in Neu Darchau etwa so hoch wie das langjährige Monatsmittel (Zeitreihe 1961 bis 1990<sup>4</sup>), in allen anderen Monaten des Jahres 2025 waren die Abflüsse unterdurchschnittlich, zum Teil sogar sehr deutlich (Abb. 6). Neben den trockenen Sommermonaten fällt erneut das fast vollständige Ausbleiben des für die Elbe an sich kennzeichnenden Frühjahrshochwassers auf: Im März und April 2025 entsprach der mittlere Abfluss nur 45% bzw. 32% des jeweiligen langjährigen Monatsmittels. Damit war der April 2025 mit einem MQ von 369 m<sup>3</sup>/s der bisher trockenste April seit Beginn der Datenaufzeichnungen. Der niedrigste Tageswert des Jahres (NQ) betrug 167 m<sup>3</sup>/s (gemessen am 13. Juli). An 13 Tagen lag der Abfluss in Neu Darchau 2025 unter 180 m<sup>3</sup>/s; in den fünf Jahren zuvor (2020 bis 2024) wurden derart niedrige Abflussmengen nicht erreicht. An die beiden extrem trockenen Jahre 2018 und 2019, an denen ein solch niedriger Abflusswert an 36 bzw. 44 Tagen unterschritten wurde, reicht das Jahr 2025 allerdings nicht ganz heran.

Gleichwohl hat sich die durch das Jahr 2024 genährte Hoffnung auf höhere Abflüsse in 2025 nicht erfüllt. Die seit 2014 anhaltende „Durststrecke“ der Elbe ist offenkundig nicht beendet. Es spricht im Gegenteil viel dafür, dass Hamburg und der Hafen sich auf zukünftig dauerhaft niedrige Abflüsse in Zeiten des Klimawandels einstellen müssen.

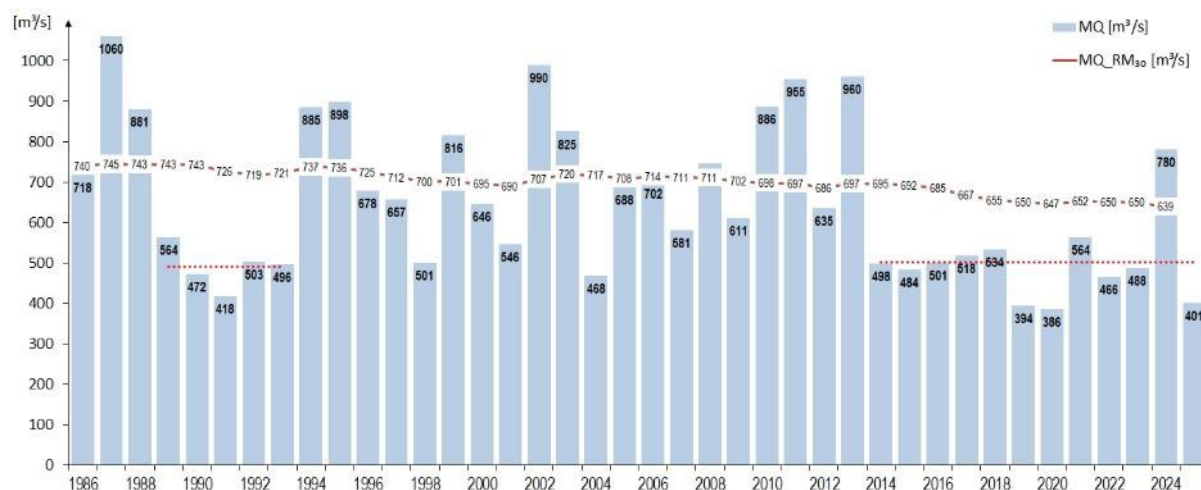


Abb. 4: Jahresmittelwerte des Abflusses Neu Darchau (MQ, in m<sup>3</sup>/s) seit 1986

<sup>4</sup> Die 30-jährige Zeitreihe 1961-1990 wird von der WMO (World Meteorological Organization) als klimatologische Referenzperiode empfohlen.

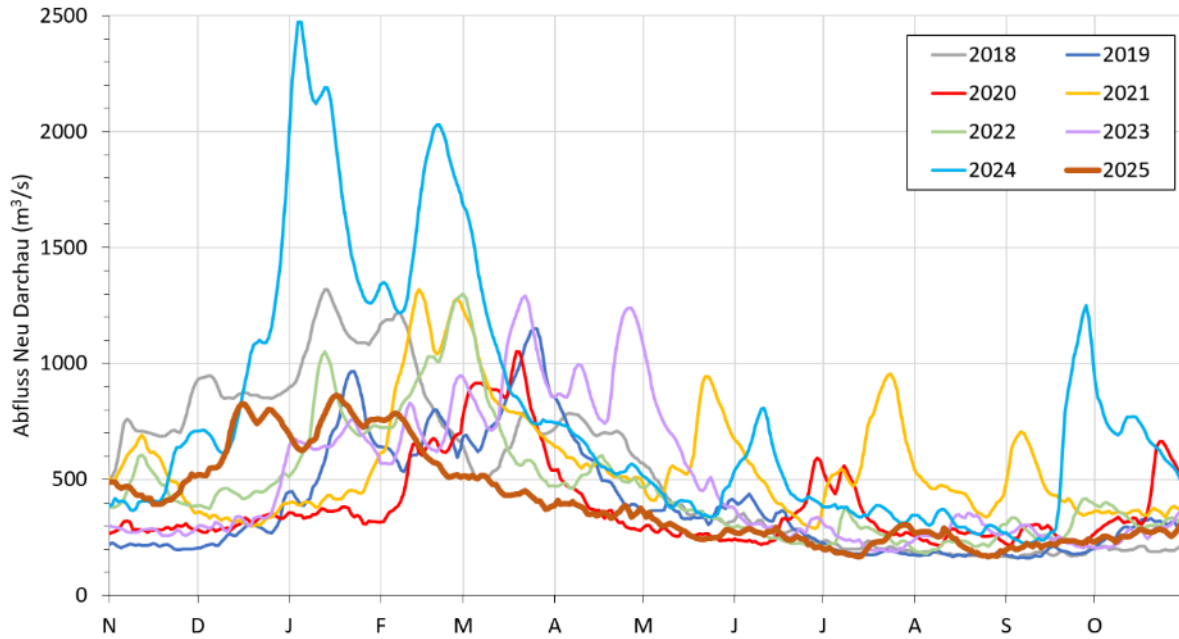
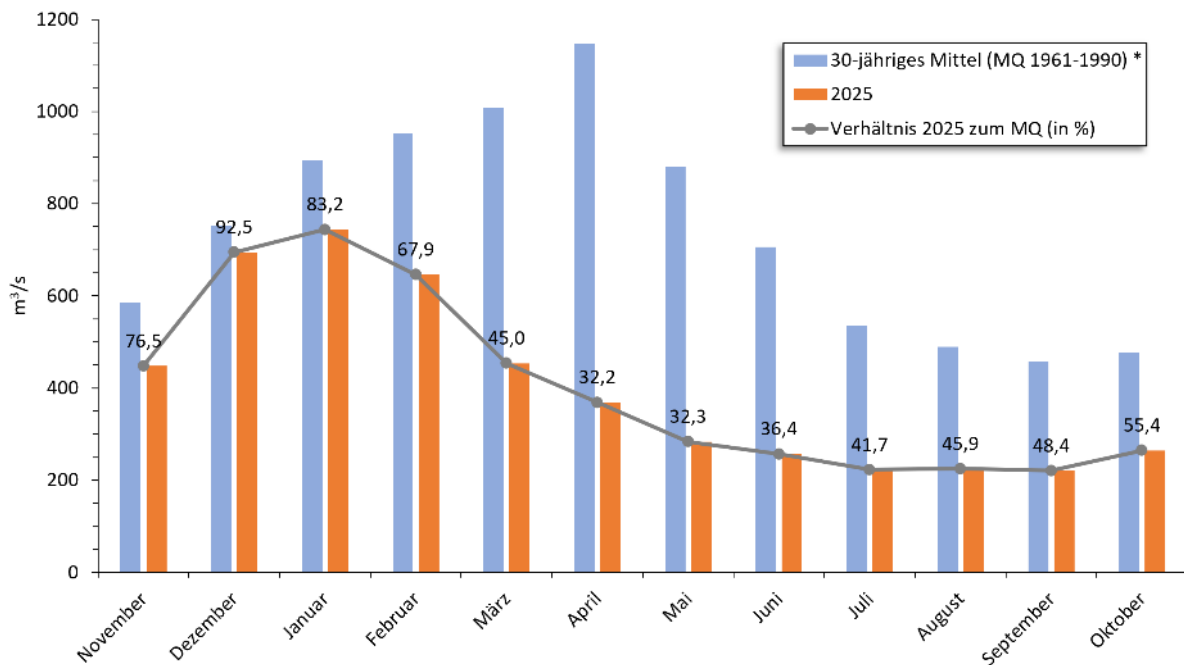


Abb. 5: Jahres-Ganglinien des Abflusses Neu Darchau in m<sup>3</sup>/s seit 2018



\*) 1961 - 1990: "klimatologische Referenzperiode" gem. WMO

Abb. 6: Monatsmittelwerte des Abflusses Neu Darchau (m<sup>3</sup>/s) 2025 im Vergleich zu 30-jährigen Mittelwerten.

Auch die Sauerstoffverhältnisse im Hafen waren 2025 nicht gut. Grundsätzlich sind sommerliche Sauerstoffmangelsituationen im Hafen und der Unterelbe seit Jahrzehnten Normalität. Deren alljährliche Ausprägung wird vornehmlich vom Ausmaß des Nährstoff- und Algeneintrags aus der Mittelelbe und vor allem der Wassertemperatur beeinflusst, da mit steigender Temperatur die Löslichkeit des Sauerstoffs im Wasser abnimmt und die Vermehrung der Algen in der Mittelelbe zunimmt.

2025 sank der Sauerstoffgehalt an der Messstation Blankenese erstmals am 5. Juni unter die definierte fischkritische Grenze von 4 mg/l. Nach einer zweiwöchigen Phase mit höheren Werten in der ersten Augushälfte kam es anschließend erneut zu einigen mehrtägigen Unterschreitungen. Ab dem 15. September lagen die Sauerstoffgehalte wieder dauerhaft über dem Grenzwert. Insgesamt wurde an 92 Tagen der Grenzwert von 4 mg/l (ganztäglich oder zeitweise) unterschritten. Damit lag 2025 die Anzahl der Tage mit ungünstigen Sauerstoffverhältnissen in einer ähnlich hohen Größenordnung wie im Vorjahr (98 Tage). Immerhin waren 2025 erfreulicherweise keine besonders niedrigen Sauerstoffgehalte zu verzeichnen; an keinem Tag sank in Blankenese der sommerliche Sauerstoffgehalt (im Tagesmittel) unter 2 mg/l. Im Vorjahr war dies noch an 24 Tagen der Fall.

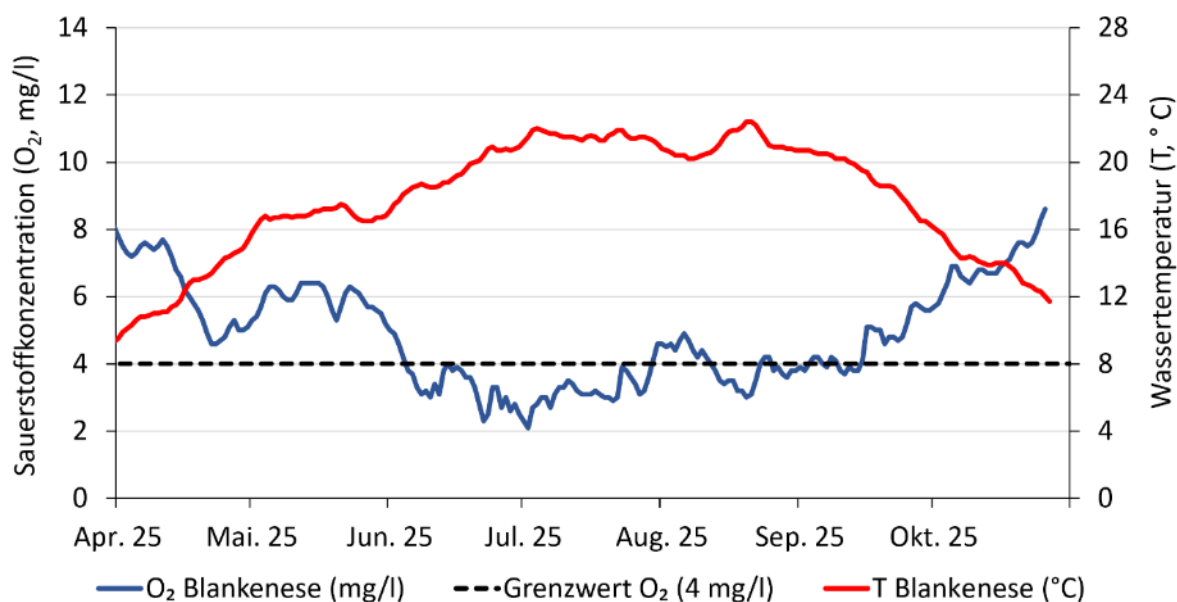


Abb. 7: Tagesmittelwerte der Sauerstoffkonzentration (in mg/l) und der Wassertemperatur (in °C) an der IHU-Messstelle Blankenese, April bis November 2025.

Abb. 8 verdeutlicht, dass sich die Belastung mit Schadstoffen in den letzten Jahren, wenn auch mit leichten Schwankungen, auf einem niedrigen Niveau stabilisiert hat. Die geringen Abflüsse des Jahres 2025 haben im Vergleich zu 2024 zu einer geringfügigen weiteren Verringerung der Belastung beigetragen. Bei geringerem Abfluss nimmt der Anteil an marinen Sedimenten im Hamburger Hafen zu. So konnten 2025 erstmals fünf Baggergebiete (B-Box, Norderelbe Blatt 7, Köhlbrand, Köhlfleet und Parkhafen) in den geringer schadstoffbelasteten Fall 2 gemäß GÜBAK eingestuft werden. Baggergut aus den Hafengebieten der Süderelbe, der Reth, des Sandauhafens und des Vorhafens waren, wie in den Vorjahren, in den GÜBAK Fall 3 (GÜBAK: Gemeinsame Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in Küstenbereich) einzustufen. Das bedeutet, die Hafensedimente sind mehr als dreifach höher belastet als die Küstensedimente, was allerdings nur noch für die Parameter DDT-Metabolite und Hexachlorbenzol zutrifft. Die zugelassenen Verbringmengen bei Tonne E3 in der Nordsee (max. 2 Mio. tTS) mussten trotz schlechterer Abflussbedingungen als 2024 nicht gänzlich ausgeschöpft werden. Freigaben für die Nordseeverbringung wurden für den Köhlbrand, Norder- und Süderelbe, sowie für die Landeshafengewässer Köhlfleet, Parkhafen, Vorhafen, Reth und Sandauhafen erteilt (Sedimente der Begegnungsbox wurden auf der Verbringstelle des Bundes beim Neuen Lüchtergrund umgelagert). Alle Freigabeanalysen können auf [www.tideelbe.info](http://www.tideelbe.info) bereits vor der jeweiligen Verbringung eingesehen werden.

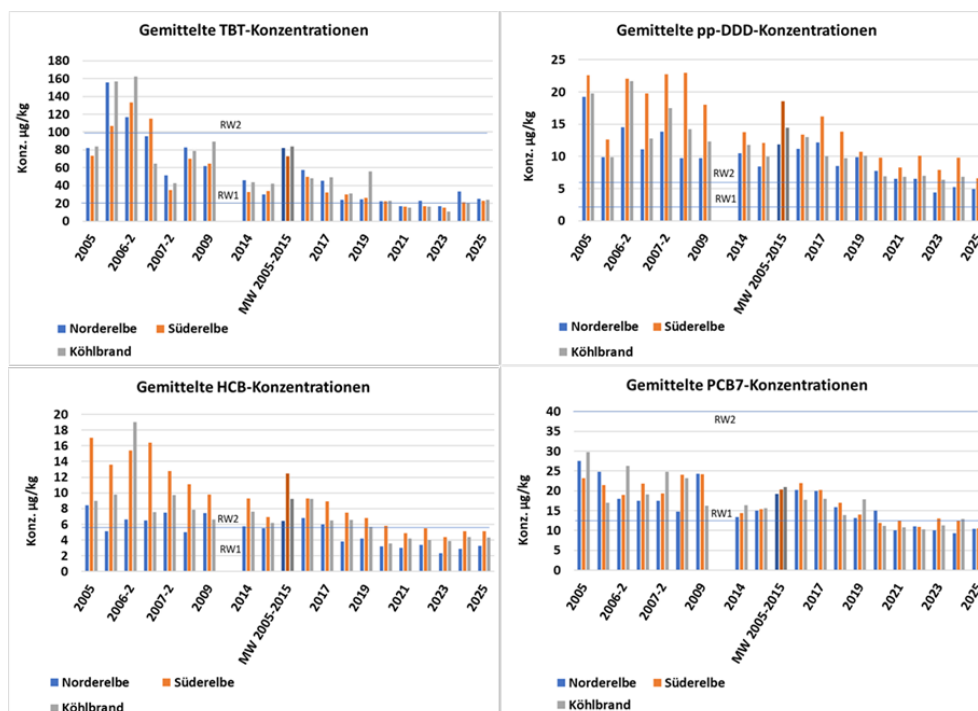


Abb. 8: Zeitliche Entwicklung ausgewählter Schadstoffe auf Basis der Freigabeuntersuchungen zur Verbringung von Baggergut in die Nordsee (RW1 und RW2 sind Richtwerte der Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in Küstengewässern GÜBAK, 2010 bis 2013 fand keine Verbringung statt)

## Strategischer Rahmen

### **Unsere Strategie ist erfolgreich. Wir arbeiten daran, dass das so bleibt.**

Die Konsolidierung der Baggermengen und insbesondere der Kreislaufbaggerungen auf niedrigem Niveau - trotz extrem schlechter hydrologischer Randbedingungen - zeigt, dass unsere Strategie des flexiblen und bedarfsgerechten Austrags richtig und erfolgreich ist. Die vorhandenen Möglichkeiten in 2025 reichten aus, den Hafen auch unter schwierigen Bedingungen in einem überwiegend guten Zustand zu halten und dem Bedarf der Hafenkundinnen und -kunden zu entsprechen.

Dennoch werden wir nicht nachlassen unsere bestehenden Austragsoptionen zu sichern und den Handlungsrahmen nach Möglichkeiten sinnvoll zu ergänzen. Neue Entwicklungen wie weiter steigende (EU-)Umweltanforderungen oder Bedarfe Dritter im Bereich Tonne E3 (z.B. LNG-Terminals) dürfen unsere Möglichkeiten nicht so weit beeinträchtigen, dass eine erneute Steigerung der Kreislaufbaggerungen nötig wird. Die Mitnutzung der WSV-Verbringstelle Neuer Lüchtergrund für Baggergut aus der Hamburger Delegationsstrecke ist ein wichtiger und fester Bestandteil in unserem Sedimentmanagement. Auch die Nutzung der Verbringoption in der Hamburger Außenelbe, wäre eine Rückfalloption, die aufrechterhalten wird. Bislang ist Tonne E3 aber die einzige Austragsoption, die auch für Sedimente aus den Landeshafengewässern zur Verfügung steht.

Vor diesem Hintergrund bleibt die Beantragung der Verbringung von Baggergut aus der Hamburger Bundeswasserstraße und den Landeshafengewässern in die AWZ ein wichtiger strategischer Baustein. Die fachlichen Ergänzungen zum Antrag sind weitestgehend abgeschlossen, so dass der überarbeitete Antrag Mitte 2026 beim BSH eingereicht werden wird.

Doch perspektivisch ist es aus Gründen des Klimaschutzes (Vorgaben zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung bzw. CO<sub>2</sub>-Abgaben) geboten, Baggergut nur so weit zu transportieren, wie unbedingt nötig, um einen effektiven Austrag aus der Tideelbe zu erzielen. Denn nur so können Kosten gespart und Emissionen und Energieverbrauch gesenkt werden. Die Verwendung von Baggergut im Natur- und Küstenschutz, etwa durch Anfütterung von Watten wird mit Blick auf den prognostizierten Meeresspiegelanstiegs zunehmend an Bedeutung gewinnen und ist in anderen Ländern bereits gängige Praxis. Bei geeigneter Qualität kann auch Baggergut aus der Wassertiefenunterhaltung eine ressourcenschonende Rolle einnehmen. Ohne Unterstützung können die Watten und Vorländer nicht mit dem Meeresspiegelanstieg schritthalten. Verbringstellen im Küstennahbereich sind daher auch unter diesem Aspekt sinnvoll. Beispiele aus den Niederlanden untermauern diese Sichtweise eindrucksvoll.

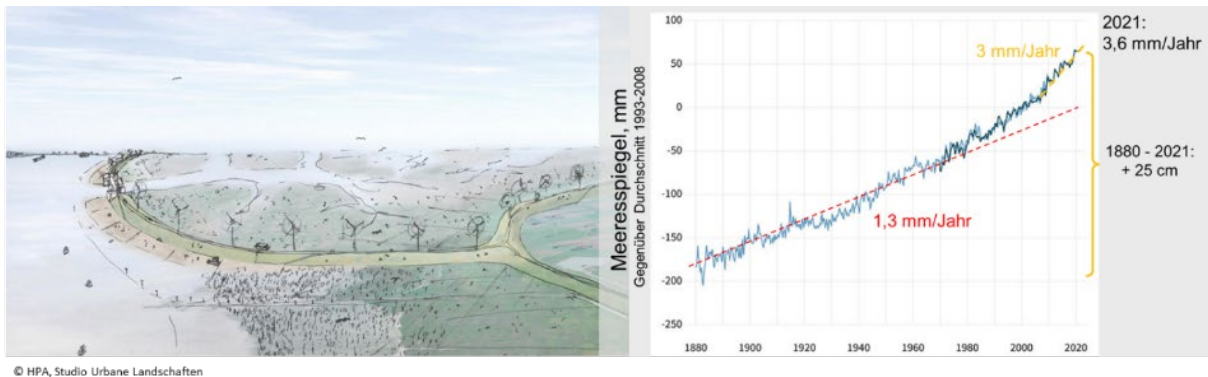


Abb. 9: Die Verwendung von Baggergut könnte in Zukunft ein unverzichtbarer Baustein bei der Anpassung der Küsten an den Meeresspiegelanstieg sein.

Um die Akzeptanz und Möglichkeiten einer Verwendung von Baggergut zu vergrößern, bleiben Maßnahmen zur Sanierung der Elbesedimente ein wichtiger Baustein des Sedimentmanagements und Meeresschutzes. Daher wird die seit Jahrzehnten umfangreichste Maßnahme an der Elbe, die Entnahme und landseitige Behandlung (METHA) und Entsorgung höher belasteter Elbesedimente in Hamburg, unter hohem finanziellem Einsatz fortgesetzt. Doch auch im Zuständigkeitsbereich der Oberlieger müssen wirksame Maßnahmen umgesetzt werden. Parallel muss dafür gesorgt werden, dass neue Projekte, wie etwa die Wiederaufnahme des Bergbaus (z.B. zur Gewinnung von Lithium) so erfolgen, dass sie nicht zu einer Verschlechterung der Sedimentqualitäten führen. Auch steigende Wasserbedarfe können sich nachteilig auf das Sedimentmanagement in Hamburg auswirken, wenn dadurch die ohnehin geringen Abflüsse weiter reduziert werden. Grundsätzlich müssen daher alle Aktivitäten im Einzugsgebiet der Elbe mit den Unterliegern koordiniert und abgestimmt werden.



Abb. 10: International findet das Flachwassergebiet Kreetsand weiterhin Beachtung. Eine Austauschgruppe aus Deutschland und den USA lässt sich das von der PIANC preisgekrönte Projekt vor Ort erklären. Es ist als Pilotprojekt eine wertvolle Grundlage für die Diskussion und Planung anderer Strombaumaßnahmen an der Tideelbe und anderen Ästuaren. Foto: Thomas Gräbel.

Die Entwicklung weiterer strombaulicher Maßnahmen wird durch die von der HPA maßgeblich finanzierte Stiftung Lebensraum Elbe durch Erarbeitung gutachterlicher Studien fortgeführt. Dabei sind die Erfahrungen mit der Planung, dem Bau und der Pflege des Pilotprojekts Kreet-sand eine wertvolle Grundlage, die auch international Beachtung findet. Auch tidedämpfende Maßnahmen in der Elbmündung werden derzeit untersucht und könnten wieder an Bedeutung gewinnen. Parallel liegt der Fokus auf Möglichkeiten der naturverträglichen Wiederherstellung von Tidevolumen in länger nicht unterhaltenen Hafengebieten. Ein von den Fachbehörden vorgelegter Managementansatz befindet sich in der politischen Abstimmung.

Alle Handlungsfelder des Sedimentmanagements für den Hamburger Hafen hat die HPA in einer Gesamtstrategie<sup>5</sup> veröffentlicht. Ausführliche Informationen gibt es zudem auf dem Tide-blog der HPA unter [www.tideelbe.info](http://www.tideelbe.info).

<sup>5</sup><https://www.hamburg-port-authority.de> und <https://www.tideelbe.info>

## Operative Wassertiefenunterhaltung

### Ohne Baggern kein Wohlstand.

Damit Deutschlands größter Seehafen seine herausragende Rolle als kritische Infrastruktur für Versorgung, Wohlstand und Sicherheit erfüllen kann, muss die Zugänglichkeit kontinuierlich durch Baggerarbeiten erhalten werden, so wie in allen Tidehäfen weltweit und so wie auch andere Infrastruktur unterhalten werden muss. Daher ist die Wassertiefeninstandhaltung eine Daueraufgabe, die flexibles und kontinuierliches Handeln erfordert und deren Umfang wesentlich durch natürliche Einflussfaktoren im Jahresverlauf (Wetter) – aber auch durch eine systemgerechte Wahl der Verbringstellen bestimmt wird.

Aufgrund der schlechten hydrologischen Situation im Jahr 2025 musste die Menge des Auszugs von Feinsediment zur Tonne E3 gegenüber dem abflussstarken Vorjahr deutlich erhöht werden, um die Kreislaufbaggerungen weiterhin gering halten zu können. Auch die anteilige Mitnutzung der Verbringstelle des Bundes am Neuen Lüchtergrund für Baggergut aus der Bundeswasserstraße (Delegationsstrecke) wurde fortgesetzt. Die Verbringstelle St. Margarethen (auch von dort findet ein Rücktransport statt) wurde 2025 nicht genutzt, bleibt aber ebenfalls eine wichtige Option.

Insgesamt wurden 2025 rund 2,96 Mio. tTS Sedimente gebaggert, eine Reduzierung gegenüber dem Vorjahr um 0,11 Mio. tTS. Davon gingen 1,65 Mio. tTS Sedimente in die Nordsee, 0,23 Mio. tTS zum Neuen Lüchtergrund, 0,57 Mio. tTS zur Umlagerung an der Landesgrenze, 0,16 Mio. tTS zur Behandlung und Entsorgung an Land sowie noch einmal rund 0,36 Mio. tTS Sand in Strombau- und Baumaßnahmen (Abb. 1). Die Baggermengen 2025, nach Herkunft und Verbleib im Detail, sind im Anhang dargestellt. Eine Übersicht der Mengen und zeitlichen Verteilung der z.T. jahresübergreifenden Unterhaltungskampagnen zeigt Tabelle 1.

Tab. 1: Zeitliche Verteilung und Mengen der Unterhaltung im Zeitraum November 2024 bis März 2026 (in Mio. tTS).

Verbringstelle	2024		2025												2026		
	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
Neßsand	0,56														0,69		
Nordsee E3	...0,93																
Neuer Lüchtergrund					0,15												0,3

Da sich die kampagnenhaften Baggereinsätze am nautischen Bedarf und den genehmigungsrechtlichen Randbedingungen orientieren, werden die Unterhaltungsmaßnahmen im Folgenden chronologisch dargestellt.

Die vorletzte Neßsand-Umlagersaison 2024/2025 wurde regulär Ende März 2024 abgeschlossen. Insgesamt wurden von November 2024 bis März 2025 0,56 Mio. tTS gebaggert und bei

Neßsand umgelagert. Im ersten Quartal 2025 erfolgte zudem noch eine Verbringung von 0,06 Mio. tTS Baggergut zur Tonne E3 bis Ende Januar (Restmengen aus 2024) und 0,15 Mio. tTS aus der Stromelbe zum Neuen Lüchtergrund. Alle Baggerarbeiten wurden im April, vor der sog. Fintenrestriktion, abgeschlossen.

Nach Abschluss der Nacharbeiten (Glättung des Gewässergrundes mit Wasserinjektionsgerät und Schlickpflug) waren die Wassertiefen in den wesentlichen Hafengebieten im April 2025 in einem sehr guten Unterhaltungszustand. In den Sommermonaten werden die Umlagerungen an der Landesgrenze und auch die Baggerarbeiten in bestimmten Gewässerabschnitten aus Gewässer- und Artenschutzgründen (sog. Fintenrestriktion) ausgesetzt.

Aufgrund erhöhter Neusedimentation musste die Verbringung zur Tonne E3 am 5. August 2025 beginnen, also etwa einen Monat früher als im Vorjahr. Die Arbeiten erfolgten zunächst mit dem leistungsstarken 16.500 m<sup>3</sup> fassenden Laderaumsaugbagger *Kaishuu*, ab Anfang Oktober auch mit dem 7.500 m<sup>3</sup> Hopperbagger *Vitus Bering*, der auch in engeren Hafengebieten effizient arbeiten kann. Sukzessive wurden die Gebiete Köhlbrand, Süderelbe, Norderelbe, Parkhafen, Sandauhafen, Vorhafen, Rethelbe und Köhlfleet bearbeitet. In der gesamten Kampagne bis zum 28. Januar 2026 wurden rd. 1,8 Mio. tTS zur Tonne E3 verbracht, fast doppelt so viel wie in der Vorjahreskampagne.

Am 10. November 2025 wurde parallel die Umlagerung bei Neßsand begonnen, die für die Beräumung engerer Hafengebiete unverzichtbar ist. Aufgrund der schlechten Abflüsse und des hohen Rücktransports wurden bis Jahresende nur rund 0,183 Mio. tTS mit dem 3.600 m<sup>3</sup> fassenden Bagger *Ijsseldelta* umgelagert. Ab 22. Februar 2026 wurde zusätzlich der 1.200 m<sup>3</sup> fassende Bagger *Van de Graaf Sr.* eingesetzt, mit dem überwiegend binnenschiffstiefe Hafengebiete bearbeitet wurden. Bis Saisonende am 31. März 2026 wurden rd. 0,69 Mio. tTS bei Neßsand umgelagert. Damit liegen die Saisonmengen etwas höher als in der Vorsaison, die Jahresmengen in der Summe jedoch niedriger.

Vom 7. März bis zum 25. März 2026 wurden unmittelbar vor Beginn der Fintenrestriktion abschließend 0,32 Mio. tTS aus Unterelbe (B-Box) und Norderelbe zum Neuen Lüchtergrund verbracht, womit der Hafen und die Fahrrinne in Hamburg zum Saisonende in einen sehr guten Unterhaltungszustand gebracht werden konnten.

Einen Überblick der flächenhaften Verteilung aller Unterhaltungsarbeiten im Jahr 2025 gibt Abbildung 11.

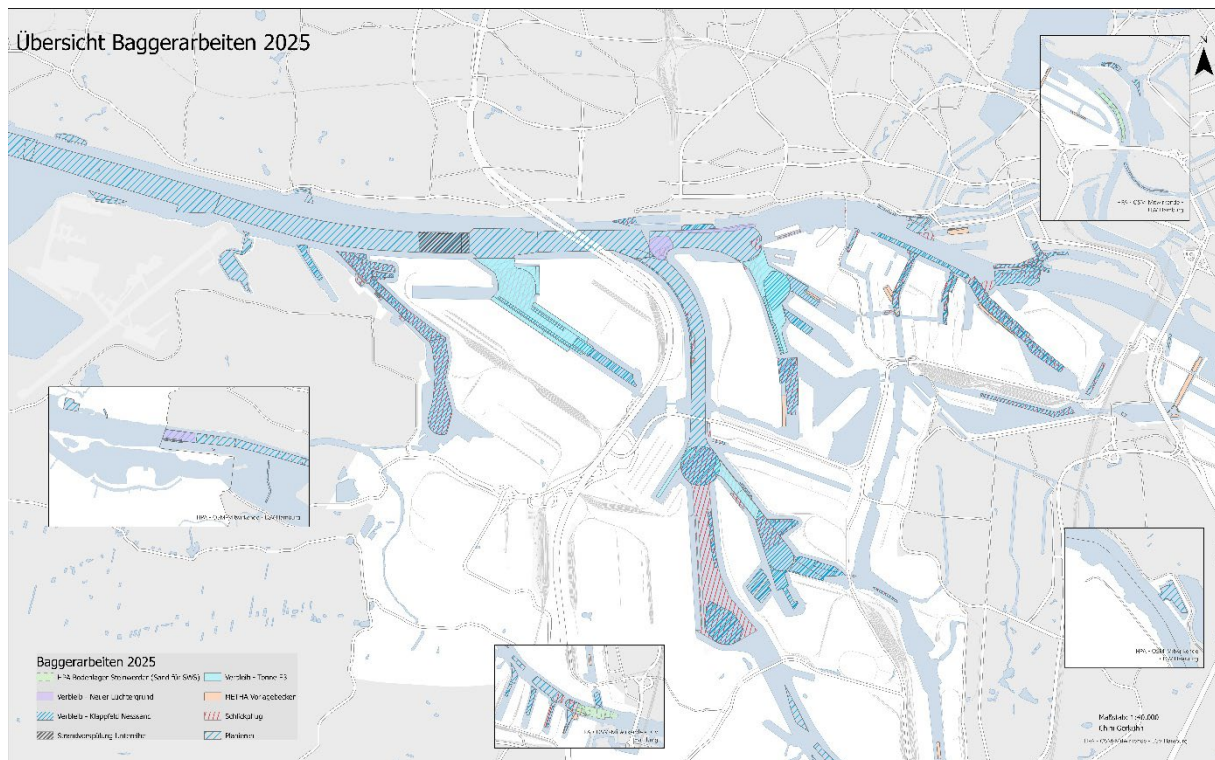


Abb. 11: Wasserflächen, in denen von der HPA 2025 Unterhaltungsarbeiten durchgeführt wurden (Überlagerungen möglich).

Neben den Baggerungen mit Hopperbaggern ist der Einsatz von Bedlevelern (Schlickpflug) im gesamten Hafenbereich inzwischen fester Bestandteil der Wassertiefeninstandhaltung. So können flexibel, kleinräumig und präzise, insbesondere Liegeplätze beräumt werden, sobald sie nicht mit Schiffen belegt sind. Der Schlick wird gewässerschonend ohne größere Konsistenzveränderung in tiefere Vorratsbereiche (sog. Schlickfangrinnen) gezogen, wo er dann mit dem Laderaumsaugbagger effizient aufgenommen werden kann. Insgesamt kamen Bedleveler im Jahr 2025 für 2.632 Stunden zum Einsatz, rd. 100 Stunden weniger als im Vorjahr, überwiegend zur Unterhaltung der Liegeplätze aber auch für Zu- und Nacharbeiten in den Zufahrten. Wasserinjektionsgeräte waren insgesamt mit 1.181 Stunden im Einsatz, schwerpunktmäßig zur Beseitigung von Sandriffeln auf der Unterelbe und zur Nacharbeit nach Hopperbaggereinsätzen (Abb.12 und 13).

Neben den großen Hopperbaggern und den Planiergeräten kam je nach spezifischer Anforderung eine Reihe weiterer Kleingeräte zum Einsatz. Hierbei handelt es sich insbesondere um Greiferbaggerungen mit anschließender Behandlung der Sedimente in der METHA (Anlage zur mechanischen Trennung von Hafensediment) oder auf den Entwässerungsfeldern zur Entsorgung auf der HPA-Baggeregutdeponie Feldhofs. Auch kleinere Mengen Dritter, etwa aus Gewässerunterhaltungsmaßnahmen in den Bezirken, werden von der HPA angenommen und

an Land behandelt. Diese Mengen sind jedoch nicht Bestandteil der Wassertiefeninstandhaltung der HPA und dieses Berichts.

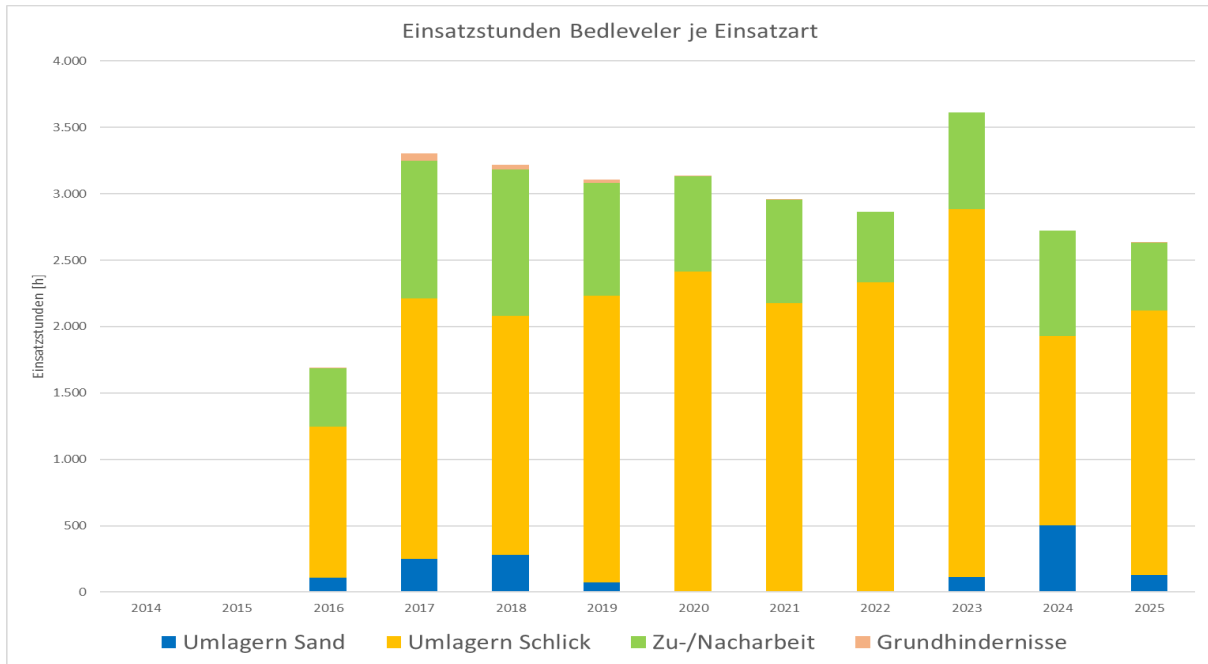


Abb. 12: Einsatzstunden von Bedlevelern je Einsatzart

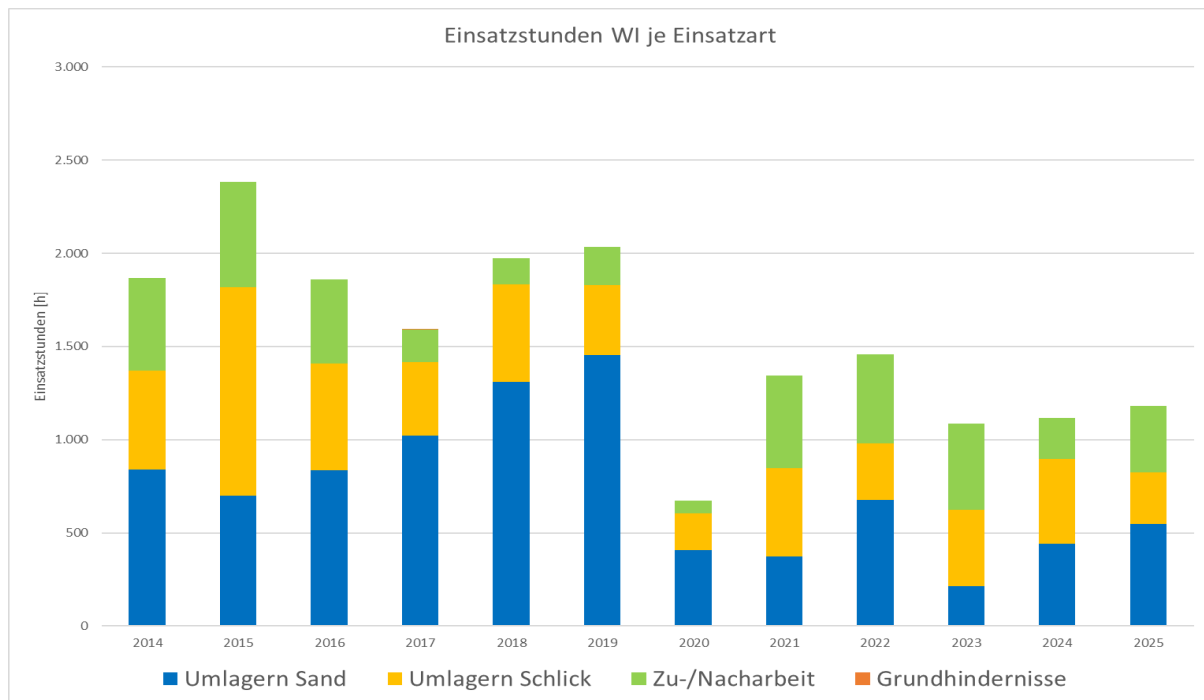


Abb. 13: Einsatzstunden von Wasserinjektionsgeräten je Einsatzart

## Kosten

### Der Preis für Wohlstand und Sicherheit.

2025 wurden Rückstellungen in Höhe von 8,3 Mio. Euro für Leistungen gebildet, die erst im 1. Quartal 2026 beendet werden konnten. Zudem wurden einige Baggerarbeiten verursachungsgerecht aus Projekten finanziert. Unter Berücksichtigung der Rückstellungen und Projektfinanzierungen lagen die Gesamtkosten der Wassertiefeninstandhaltung 2025 mit 126 Mio. Euro um rd. 27,5 Mio. Euro über denen des Vorjahres.

Wesentliche Ursache für den Anstieg der Kosten war die notwendige Steigerung der Austragsmengen zur Tonne E3 (längere Transportwege und Zahlungen an Schleswig-Holstein).

Die Kosten für Landbehandlung- und Entsorgung lagen geringfügig niedriger als im Vorjahr, was jedoch auf betriebliche Schwankungen zurückzuführen ist.

Bedenkt man, dass die Wassertiefeninstandhaltung *die* Voraussetzung für den Betrieb des Hamburger Hafens ist, und dass dieser eine Bruttowertschöpfung von rd. 51 Mrd. Euro und Steuereinnahmen von rd. 2,6 Mrd. Euro generiert, sowie bundesweit 607.000 Arbeitsplätze sichert<sup>6</sup>, ist der Mitteleinsatz nach wie vor mehr als gerechtfertigt. Auch vor dem Hintergrund

<sup>6</sup> [https://www.tideelbe.info/fileadmin/user\\_upload/Downloads/Berichte/BeschaefigungsstudieHafenHamburg2019\\_ManagementSummary\\_final.pdf](https://www.tideelbe.info/fileadmin/user_upload/Downloads/Berichte/BeschaefigungsstudieHafenHamburg2019_ManagementSummary_final.pdf)

globaler und geopolitischer Herausforderungen, knapper werdender Rohstoffe, gestörter Lieferketten und dem Klimawandel ist der etablierte Hafenstandort weit im Binnenland mit hervorragender Anbindung an die Märkte im Hinterland von existentieller Bedeutung für die Region und Deutschland.

Tab. 2: Jahreskosten der Wassertiefeninstandhaltung in Mio. Euro.

Kosten in Mio €	2025			2024		
	Public	Com mercial	Gesamt	Public	Com mercial	Gesamt
<b>Wassertiefeninstandhaltung: externer Materialaufwand der Baggerarbeiten</b>	<b>11,6</b>	<b>40,7</b>	<b>52,3</b>	<b>14,3</b>	<b>28</b>	<b>42,4</b>
davon Verbringung in die Nordsee (Tonne E3)	3,8	24	27,8	6,7	12,8	19,5
davon Zahlung an das Sondervermögen S-H / Ersatzzahlung Naturschutz	2,8	7,9	10,7	2,2	6,8	9,1
davon Verbringung in die Elbmündung (Neuer Lüchtergrund)	3,3	0	3,3	1,7	0	1,7
davon Verbringung in der Tidelbe (St. Margarethen)	0	0	0	1,2	0	1,2
davon Verbringung in der Tidelbe (Neßsand)	0,5	4,1	4,6	0,2	4,4	4,6
davon Unterwasserplanierarbeiten	0,9	1	1,9	1	0,9	1,9
davon Sandbaggerungen (Strandaufspülungen, Kolkverfüllung, etc.)	0	0	0	1,1	0	1,1
davon Greiferbaggerungen (Hindernisbergung, Anlieferung zur Landbehandlung, etc.)	0,2	3,7	4	0,2	3	3,3
<b>Direkte Kosten der WTI (Peilungen, Monitoring, Laboranalysen, Gutachten, Genehmigungsverf., F+E, etc.)</b>	<b>9,7</b>	<b>3,1</b>	<b>12,8</b>	<b>8,8</b>	<b>3,9</b>	<b>12,6</b>
<b>Landbehandlung und Entsorgung</b>	<b>29,9</b>	<b>0</b>	<b>29,9</b>	<b>31,6</b>	<b>0</b>	<b>31,6</b>
<b>Indirekte Kosten &amp; Umlagen (IT, Miete, zentrale Services, Stabsfunktionen, etc.)</b>	<b>7,5</b>	<b>4,6</b>	<b>12,1</b>	<b>5</b>	<b>4,4</b>	<b>9,4</b>
<b>Summe ohne Rückstellungen und Projektfinanzierung</b>	<b>58,7</b>	<b>48,5</b>	<b>107,2</b>	<b>59,8</b>	<b>36,3</b>	<b>96</b>
<b>Summe inkl. Rückstellungen und Projektfinanzierung</b>	<b>67</b>	<b>48,5</b>	<b>126</b>	<b>59,8</b>	<b>38,8</b>	<b>98,5</b>

## Ergebnisse

### Bedarfsgerechte Wassertiefen für unsere Hafenkunden.

Eine objektive Beurteilung des Erfolgs der Wassertiefeninstandhaltung unterliegt einer Reihe systemimmanenter Herausforderungen. Die natürlichen Randbedingungen eines tideoffenen Hafens wie Hamburg unterliegen starken Schwankungen. Insbesondere das Oberwasser hat einen unmittelbaren Einfluss auf die Sedimentation und damit auf den tatsächlichen Unterhaltungsbedarf, sodass die Baggermengen in der Vergangenheit innerhalb weniger Jahre um den Faktor 7 schwankten. Absolute Baggermengen sind somit wenig aussagekräftig und müssen immer im Kontext der hydrologischen Situation und des erreichten Unterhaltungszustandes beurteilt werden. Zudem stellt die Beschreibung eines Zustandes (Peilerggebnisse) immer nur eine Momentaufnahme in einem sich dynamisch ständig verändernden System dar. Entscheidend ist im Ergebnis, dass alle Schiffe den Hafen effizient und sicher anlaufen und wieder verlassen können. Dies war auch 2025 gegeben.

Ein guter Indikator für den Erfolg der Wassertiefenunterhaltung ist die Liegeplatzverfügbarkeit. Abbildung 14 zeigt die quartalsweise Auswertung der verfügbaren Wassertiefen an den 15 größten Terminals mit insgesamt 47 Liegeplätzen von 2020 bis 2025. Eine Wassertiefenreduktion bis 0,5 Meter (hellgrün) gibt dabei den (vereinbarten) Toleranzbereich wieder und kann als gut bewertet werden. Die Auswertung zeigt – trotz schlechterer Abflussbedingungen - eine vergleichbar gute Verfügbarkeit wie im Vorjahr.

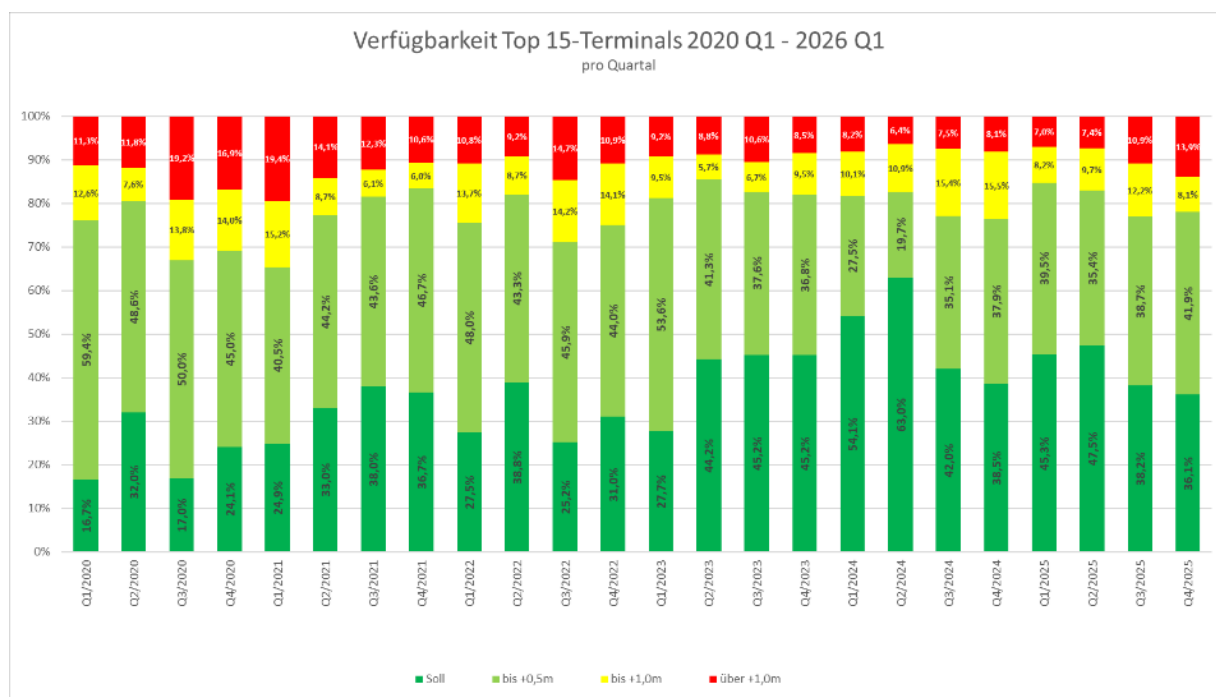


Abb. 14: Quartalsbezogene Verfügbarkeit der 15 größten Terminals mit insgesamt 47 Liegeplätzen.

Auch wenn nicht alle Kundenkontakte zentral erfasst werden, wurde der HPA 2025 erneut eine gute Kundenzufriedenheit bzgl. der wasserseitigen Anforderungen bestätigt. Hierzu tragen die

engen persönlichen Kundenkontakte, der intensive Austausch und die Aufklärung über Maßnahmen und Randbedingungen der Wassertiefenunterhaltung bei. Sie erhöhen das Verständnis und die Akzeptanz der komplexen Abläufe auf Seiten aller Beteiligten. Die HPA konnte 2025 erneut Handlungsfähigkeit beweisen und das Vertrauen in den Hamburger Hafen erhalten und so eine Umschlagssteigerung ermöglichen. Hierzu hat auch beigetragen, dass die vom Bund ausgesprochenen vorübergehenden Tiefgangseinschränkungen im Elbmündungsbereich teilweise zurückgenommen werden konnten. Für eine nachhaltige Gewährleistung wettbewerbsfähiger nautischer Bedingungen in allen Hafenbereichen ist die bedarfs- und praxisgerechte Sicherung und Erweiterung der Austragskapazitäten weiterhin unverzichtbar.

## **Ausblick**

### **Möglichkeiten nutzen, gemeinsam handeln.**

Die Entwicklungen der letzten Jahre – geringe und stark schwankende Oberwasserabflüsse, neue Solltiefen, geopolitische Krisen, veränderliche Warenströme, steigende umweltrechtliche und gesellschaftliche Anforderungen – zeigen vor allem eins: Eine gute Wassertiefeninstandhaltung für den Hamburger Hafen, für Deutschland, muss flexibel auf diese Randbedingungen reagieren können.

Die Oberwasserabflüsse, also das Wetter, können wir nicht beeinflussen. Dass wir unsere Baggermengen 2025 aber stabil halten konnten, zeigt, dass ein systemgerecht angepasster Austrag von Feinsediment einen hohen Einfluss auf die Sedimentation in Hamburg hat, was nicht nur der Wassertiefeninstandhaltung, sondern auch der Gewässerökologie zugutekommt. Diese Einflussmöglichkeit gilt es zu sichern und zu erweitern.

Mitte 2026 wird der überarbeitete Antrag zur Verbringung von Baggergut in die AWZ beim zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eingereicht werden. Vor dem Hintergrund der Relevanz des Hamburger Hafens für Deutschland ist es wichtig, ausreichende Handlungsmöglichkeiten nutzen zu können. Die langjährige Erfahrung mit der Verbringung zur Tonne E3 zeigt, dass die HPA ihre hohe Verantwortung ernst nimmt, und sicherstellt, dass es nicht zu erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen der Umwelt durch die Verbringung kommt.

Wichtig ist auch, die Verbringmöglichkeiten in der Elbmündung zu erhalten, denn auch von diesen Stellen ist ein Austrag aus der Tideelbe sichergestellt, bei minimalen Transportwegen.

Eine Systemstudie<sup>7</sup> der Bundesanstalt für Gewässerkunde hat bereits 2014 bestätigt, dass dies auch ökologisch die Vorzugsoption sein kann.

Zudem muss ein Umdenken erfolgen, das dazu führt, dass Sedimente aus der Wassertiefen-instandhaltung nicht als „Abfall“, sondern als Ressource betrachtet werden. Vielfältige Studien zeigen, dass Sedimente im Küstenbereich dringend gebraucht werden, um ein Mitwachsen der Vorländer und Watten mit dem Meeresspiegelanstieg zu ermöglichen. Befürchtungen müssen ernstgenommen werden, Entscheidungsgrundlage müssen aber die wissenschaftlichen Bewertungen bleiben, die Unterhaltungsbaggergut bereits heute eine gute Eignung für vielseitige Verwendungen bescheinigen (viele unserer Baggergebiete wurden 2025 in GÜBAK Fall 2 eingestuft).

Die Sanierung von immer noch bestehenden Schadstoffquellen im Einzugsgebiet der Elbe und ein Verständnis bei Aktivitäten wie Gewässerunterhaltung, Bergbau, Landwirtschaft, Wasserentnahmen, Staubbewirtschaftung oder anderen Arbeiten im Gewässerbereich, das auch die berechtigten Belange der Unterlieger berücksichtigt, spielt bei der Verbesserung der Sedimentqualitäten eine entscheidende Rolle. Nur gemeinsam können die steigenden Qualitätsanforderungen der Wasserrahmenrichtlinie und der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie an den Umgang mit Baggergut erfüllt werden.

Die HPA wird die ihr übertragene Aufgabe der Sicherung der wasserseitigen Infrastruktur weiter mit allen ihr möglichen Mitteln verfolgen und setzt dabei auch zukünftig auf die aktive Unterstützung durch den Bund und die vom Hafen gleichsam profitierenden Nachbarländer.

Alle Handlungsfelder eines nachhaltigen Sedimentmanagements für den Hamburger Hafen sind in unserer Gesamtstrategie dargelegt. Diese und alle weiteren Dokumente wie Analysen und Berichte werden von uns transparent, zeitnah und verständlich auf unserem Tideblog zur Verfügung gestellt.

---

<sup>7</sup> [https://www.bafg.de/SharedDocs/Downloads/DE/bfg\\_berichte/Archiv/bericht\\_1763\\_systemstudie\\_tideell.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bafg.de/SharedDocs/Downloads/DE/bfg_berichte/Archiv/bericht_1763_systemstudie_tideell.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

## Anhang: Baggernengen 2025 nach Herkunft und Verbleib in tTS

Bezeichnung	Sediment zur Umlagerung	Umlagerung Nordsee (E3)	Klappstelle Neuer Lüchtergrund	Mibo zur Behandlung	Sand für Baumaßnahmen der Baggergutbehandlung und -unterbrin	Sand für Aufhöhungen	Boden zu Verklappung bei Strombaumaßnahmen	Entsorgung Grundhinder-nisse	SUMME
REIHERSTIEGSCHLEUSE				305					305
Norderelbe (2-5)				2.848					2.848
Koehlbrand									-
Rethe				7.312	162				7.474
Fleete/Speicher				10.541					10.541
Muegg.-Hovek.westl.T.				3.403					3.403
Querkanal				802					802
Norderelbe (2-5)						117.739			117.739
Suederelbe (2-3)						174.494			174.494
Norderelbe (6-7)	20.272		50.769						71.041
Suederelbe	30.328	361.878					20.279		412.485
Koehlbrand	15.653	213.070							228.723
Untereelbe			175.525			50.863			226.388
Steendiekkanal	14.680								14.680
Noerdl.Reiherstieg	44.621			6.718					51.339
Suedl.Reiherstieg	2.271			6.299					8.570
Rethe	48.822	165.229			433				214.484
Kattwykhafen	5.050								5.050
Blumensandhafen	14.977								14.977
Neuhoefer Hafen	3.685								3.685
Hansahafen	19.002			33.486					52.488
Steinwerder Hafen	8.543								8.543
Wendemuthkai Liegepl				324					324
Baakenhafen	2.836								2.836
Sandtorhafen				25.558					25.558
Elbufer	23.442								23.442
Kuhwerder Vorhafen	10.952	332.150						4	343.106
Werfthafen B+V	73.294								73.294
Kuhwerder Hafen	21.633			6.568					28.201
Kaiser-Wilhelm-Hafen	4.536								4.536
Rosshafen	81.931			2.676					84.607
Sandauhafen		73.751							73.751
Parkhafen	3.825	311.905							315.730
Waltershofen Hafen	12.477							2	12.479
Koehlfleet	61.803	194.759		81					256.643
Seehafen 2	4.215								4.215
Seehafen 3	3.182								3.182
Seehafen 4	1.563								1.563
Reiherstieg Vorhafen	3.162								3.162
Billwerder Bucht	2.922								2.922
Innere Durchfahrt				203					203
Fleete/Speicher	3.776								3.776
Peutekanal				17.220					17.220
Muegg.-Hovek.oestl.T.				10.249					10.249
Muegg.Zollh.m.Durchf.				2.479					2.479
Saalehafen	18.102								18.102
Spreehafen	6.334								6.334
Steinwerder Kanaele	2.305								2.305
Lauenbrucher Hafen				6.459					6.459
Kreetsand Spadenlander Busch					1.746				1.746
SUMME	570.194	1.652.742	226.294	143.531	2.341	343.096	20.279	6	2.958.483

Stand: April 2026

**Hamburg Port Authority**

Neuer Wandrahm 4  
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-0

[www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)  
[www.tideelbe.info](http://www.tideelbe.info)



**WIR MACHEN HAFEN**