

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Norbert Hackbusch (DIE LINKE) vom 04.05.15

und Antwort des Senats

Betr.: Instandsetzungsarbeiten am Parkhafen, Petroleumhafen und Bubendeyufer

In der Drs. 20/14396 hat der Senat festgestellt, dass es sich bei den seit mehreren Monaten beobachteten Baggerarbeiten zwischen Petroleumhafen und Bubendeyufer lediglich um Instandsetzungsarbeiten an der Böschung des Bubendeyufer handelt. Dem Petroleumhafen wird kein Sediment entnommen.

Unter Instandsetzungsarbeiten an Böschungen wird grundsätzlich verstanden, dass eine Böschung durch Setzen von Spundwänden, über Materialfixierungen bis hin zu gewinkelten Aufschüttungen von Neumaterial fixiert wird. Die mehrmonatige Beobachtung der Arbeiten hat ergeben, dass dort ausschließlich Baggerarbeiten durchgeführt werden. Es werden sichtbar große Mengen an Schlick (kein Sand!) entnommen und in Schuten umgeladen. Letztmalig war dieses am 25.04.2015 (Strabag-Plattform in Begleitung von Schlepper Löwe) zu beobachten. Das AIS-Signal von Schlepper Löwe wies die Position 53,5364° N und 9,9015° E, also unmittelbar vor der steuerbordseitigen Hafeneinfahrt zum Petroleumhafen, aus.

Ich frage den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AöR (HPA) wie folgt:

- 1) *Welche konkreten Instandsetzungsarbeiten werden an der Böschung vorgenommen? Was ist dort passiert, dass diese Böschung nun seit mehr als einem Jahr permanent durch Baggerarbeiten auch vor dem Petroleumhafen in Stand gesetzt werden muss? Wann werden die Instandsetzungsarbeiten nach den HPA-Planungen beendet?*

Die Böschung am Bubendeyufer fußt auf circa 100-jährigen hölzernen Vorsetzen auf. Diese wurden bereits in der Vergangenheit durch eine Vorschüttung gesichert. Aufgrund ihres Alters und ihrer durchgängig intensiven Beanspruchung durch Tide, Strömung, Wellen und Schiffsverkehr sowie der ungleichförmigen Sedimentation sind diese kurzfristig instand zu setzen. Unterhalb der Berme auf Normalnull (NN) + 0,00 m wird eine standsichere Böschung mit einer Neigung 1:3 erzeugt und soweit erforderlich mit entsprechendem Deckwerkmaterial gesichert. Die Instandsetzungen werden voraussichtlich im 3. Quartal 2015 abgeschlossen werden.

- 2) *Was passiert mit diesem in Schuten gebaggerten Hafenschlick?*

- a) *Wird der entnommene Hafenschlick beprobt? Wenn ja, wo sind die Analysen einsehbar? Wenn nein, warum nicht?*

Ja. Die Analysen sind bei der HPA auf Antrag einsehbar.

- b) *Wohin wird der Hafenschlick verbracht und was passiert dann mit dem Hafenschlick?*
- c) *Was passiert konkret mit dem am 25.04.2015 gegen 16:00 Uhr in die Schute AR-430 gebaggerten Schlick aus der Einfahrt zum Petroleumhafen?*

Das gebaggerte Sediment wird zur Aufbereitung in die Landbehandlung verbracht und im Anschluss entweder verwertet oder entsorgt.

- 3) *Fließen diese Hafenschlickentnahmen ebenfalls in die Kostenaufstellungen zur Unterhaltungsbaggerei und den Monitoringbericht der HPA ein?*
 - a) *Wenn ja, wie hoch waren diese Kosten für die Böschungsinstandsetzung am Bubendeyufer in 2014 und die damit verbundenen Baggermengen?*
 - b) *Wenn nein, in welchem in der Drucksache 20/7395 benannten HPA-Budget sind die Kosten zu finden? Wo können die entnommenen Baggermengen öffentlich eingesehen werden?*

Diese Hafenschlickentnahmen sind in den Kostenaufstellungen zur Unterhaltungs- baggerei nicht enthalten. Die Baggermengen sind jedoch in den öffentlich zugänglichen Teilberichten zur Umlagerung von Baggergut nach Neßsand („Monitoringberichte“) berücksichtigt. Siehe: <http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/studien-und-berichte/Seiten/default.aspx>. Die Kosten für die Böschungsinstandsetzung in 2014 betragen 4,178 Millionen Euro. Die damit verbundenen Baggermengen beliefen sich auf 6097 m³.

- c) *Im HPA-Monitoringbericht Neßsand 2013 werden in Anlage 2 für den Parkhafen umgelagerte Baggermengen von 725.000m³, für den Waltershofer Hafen von 44.200m³ und für den Petroleumhafen 0 m³ benannt. Die Ungleichverteilung ist auffällig. Wie werden die drei, aber auch die anderen Gewässerflächen für die Mengenzuordnungen in den Monitoringberichten genau abgegrenzt? Bitte auf Kartenskizze mit Grenzlinien darstellen.*

Die tatsächlichen Baggermengen ergeben sich jeweils aus dem nautischen Bedarf. In Jahr 2013 war aus nautischer Sicht keine Baggerung im Petroleumhafen erforderlich. Da die Sedimentation in den Einfahrtbereichen der Hafenbecken in der Regel besonders groß ist, war die Unterhaltungserfordernis im Bereich Parkhafen besonders groß. Die geringe Sedimentation im Waltershoferhafen und der darauf resultierende niedrige Aufwand für die Baggerei entsprechen der Regel.

Das operative Alltagsgeschäft orientiert sich an der regulären Hafenkarte und den darin enthaltenen, gängigen lokalen Abgrenzungen. Eine spezielle Kartenskizze für die Baggerei liegt nicht vor.

- 4) *Es wird vom Senat zwischen Baggerungen zur Instandsetzung von Böschungen und Baggerungen zur Tiefenhaltung unterschieden.*
 - a) *Nach welchen Regelwerken zum Baggern (GüBAK, HABAK, Übergangsregelung zum Handlungskonzept Umlagerung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen in der Stromelbe) wird bei derartigen umfangreichen Baggerungen bei Instandsetzungsarbeiten vorgegangen?*

Es wird nach der Übergangsregelung zum Handlungskonzept Umlagerung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen in der Stromelbe vorgegangen.

- b) *Nach welchen objektiven Kriterien lassen sich Baggerungen zur Böschungsinstandhaltung und Baggerungen für Tiefenhaltung unterscheiden?*

Baggerungen zur Böschungsinstandhaltung erfolgen nach Bedarf, um die Standsicherheit des Stützkörpers zu erhalten oder wiederherzustellen. Baggerungen für die Tiefenhaltung werden aus nautischen Gründen durchgeführt.