

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kruse und Dr. Kurt Duwe (FDP) vom 12.01.17

und Antwort des Senats

Betr.: Verbringung von Sedimenten (XXIV) – Wie groß sind die tatsächlichen Mengen und welche Kosten sind Hamburg im Jahr 2016 entstanden?

Auch im Jahr 2016 sind umfangreiche Baggerarbeiten im Hamburger Hafen zur Beseitigung von Hafenschlick notwendig gewesen. Bereits Ende August 2016 wurden rund 8,5 Millionen Kubikmeter Profilmass ausgebaggert. In 2015 waren es bis Ende August circa 6,1 Millionen Kubikmeter Profilmass.¹ Lediglich in begrenztem Umfang können Sedimente aus dem Hamburger Teil der Elbe zur Tonne E3 verbracht werden. Unklar sind bisher die Gesamtmengen und Kosten für das Jahr 2016. Gerade vor dem Hintergrund der Entscheidung über die Fahrrinnenanpassung im Februar 2017 und der notwendigen Sicherstellung der Wassertiefen und der damit verbundenen Schifffbarkeit der Elbe braucht es endlich ein langfristiges Konzept zur Beseitigung des Schlicks.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

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

- 1. Wie viel Schlick in Kubikmetern wurde insgesamt vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 aus dem Hamburger Hafen ausgebaggert? Welche Gesamtkosten sind dabei in 2016 entstanden? Wie viel Schlick wurde insgesamt im gleichen Zeitraum in 2015 ausgebaggert und welche Kosten sind dabei insgesamt entstanden?*

In der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 wurden 3,69 Millionen Kubikmeter (in Laderaumvolumen* (LRV)) bei „Tonne E3“ im Schlickfallgebiet der Nordsee, 7,4 Millionen Kubikmeter (in Profilmass**) in der Stromelbe bei der Insel Neßsand und 0,36 Mio. Kubikmeter (in Profilmass) an Land verbracht. Zu den Gesamtkosten im Jahr 2016 können noch keine abschließenden Angaben gemacht werden, da sich der Jahresabschluss derzeit in der Bearbeitung befindet.

¹ Vergleiche Schriftliche Kleine Anfrage Drs. 21/5910 vom 20.09.2016.

* Laderaumvolumen: Tatsächliches Volumen im Laderaum des Baggergerätes einschließlich des während des Baggervorgangs aufgenommenen Wassers.

** Profilmass: Rechnerisch ermitteltes Volumen (insbesondere aus Ladungsvolumen und Ladungsmasse).

Nach Neßsand sowie an Land verbrachtes Baggergut wurde in den Monitoringberichten der HPA stets in „Profilmass“ ausgewiesen, weshalb im Interesse der Vergleichbarkeit diese Maßeinheit bisher fortgeschrieben wurde. Der Genehmigung Schleswig-Holsteins für die Verbringstellung bei „Tonne E3“ legt dagegen das „Laderaumvolumen“ oder „Trockensubstanz“ als Maßstab zugrunde. Daraus resultiert die Verwendung verschiedener Volumenmaße je nach Verbringstellung.

In der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 wurden 2,0 Millionen Kubikmeter (Laderaumvolumen) bei „Tonne E3“ im Schlickfallgebiet der Nordsee, 8,05 Kubikmeter (in Profilmass) in der Stromelbe bei der Insel Neßsand und 0,68 Millionen Kubikmeter (in Profilmass) an Land verbracht. Die Gesamtkosten für die Wassertiefeninstandhaltung im Hamburger Hafen (inklusive der Kosten für Landbehandlung und -deponierung) beliefen sich im Jahr 2015 auf 85 Millionen Euro.

2. *Welche Sedimentmengen in Kubikmetern sind vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 zur Tonne E3 verbracht worden (bitte monatlich differenziert angeben)? Welche Kosten sind dabei entstanden (bitte die Kosten nach Monaten gegliedert auflisten)?*

Monat	Kubikmeter in LRV in 2016
1	0 *
2	0 *
3	155.008
4	0 *
5	0 *
6	474.771
7	750.859
8	668.185
9	674.094
10	823.699
11	151.953
12	0 *
Summe	3.698.569

* Keine Verbringung von Sedimenten zur Tonne E3.

Zu den Kosten im Jahr 2016 siehe Antwort zu 1.

3. *Welche Sedimentmengen in Kubikmetern wurden im gleichen Zeitraum im Jahr 2015 zur Tonne E3 verbracht (bitte monatlich differenziert angeben)?*

Monat	Kubikmeter in LRV in 2015
1	0 *
2	0 *
3	0 *
4	0 *
5	0 *
6	0 *
7	169.870
8	403.862
9	790.289
10	644.983
11	0 *
12	0 *
Summe	2.009.004

* Keine Verbringung von Sedimenten zur Tonne E3.

4. *Welche Kosten sind dabei entstanden*
a. für das Verbringen des Schlicks?

17,2 Millionen Euro.

- b. als Zahlung an das Land Schleswig-Holstein?*

4,01 Millionen Euro.

- c. für sonstige Aufwendungen?*

0,92 Millionen Euro für die begleitenden Monitoringaktivitäten in der Nordsee.

5. *Wie viele Sedimentmengen plant der Senat im Jahr 2017 in die Nordsee zur Tonne E3 zu verbringen? Rechnet der Senat mit einer geringeren Baggermenge?*

Die HPA plant, den vom Land Schleswig-Holstein genehmigten Rahmen von 1,5 Millionen Tonnen Trockensubstanz (tTS) voll auszuschöpfen.

6. *Welche Sedimentmengen in Kubikmetern sind vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 vor Neßsand verbracht worden (bitte monatlich differenziert angeben)?*

Monat	Kubikmeter in Profilmass in 2016
1	1.641.994
2	2.079.016
3	2.593.371
4	*
5	*
6	*
7	*
8	*
9	*
10	*
11	382.185
12	708.829
Summe	7.405.395

* Im Zeitraum 1. April bis 6. November fand zur Minimierung der Beeinträchtigung der Gewässerökologie keine Umlagerungen bei Neßsand statt. In Ausnahmefällen kann bereits ab dem 1. Oktober umgelagert werden, sofern der Sauerstoffgehalt oberhalb von 6 mg O₂/l und die Wassertemperatur unterhalb von 10 °C liegt.

7. *Welche Kosten sind dabei entstanden (bitte die Kosten nach Monaten gegliedert auflisten)?*

Siehe Antwort zu 1.

8. *Welche Sedimentmengen in Kubikmetern wurden im gleichen Zeitraum im Jahr 2015 vor Neßsand verbracht (bitte monatlich differenziert angeben)? Welche Kosten sind dabei entstanden?*

Monat	Kubikmeter in Profilmass in 2015
1	1.241.476
2	1.413.411
3	2.478.981
4	*
5	*
6	*
7	*
8	*
9	*
10	922.752
11	1.103.887
12	894.941
Summe	8.055.448

* Im Zeitraum 1. April bis 6. November fand zur Minimierung der Beeinträchtigung der Gewässerökologie keine Umlagerungen bei Neßsand statt. In Ausnahmefällen kann bereits ab dem 1. Oktober umgelagert werden, sofern der Sauerstoffgehalt oberhalb von 6 mg O₂/l und die Wassertemperatur unterhalb von 10 °C liegt.

Die Kosten betragen 10,1 Millionen Euro.

9. *Inwieweit beeinflusst die Verbringung der Sedimente innerhalb der Elbe einzelne Baumaßnahmen der geplanten Fahrrinnenanpassung?*
 a. *Welche Baumaßnahmen sind dabei betroffen?*

- b. *Wie sind diese Baumaßnahmen betroffen?*
- c. *Wie haben Senat, BWVI und oder HPA reagiert, als sie erfahren haben, dass die Verbringung von Sedimenten innerhalb der Elbe einen Einfluss auf geplante Maßnahmen der Fahrrinnenanpassung hat?*

Die HPA wird das Teilprojekt „Naßbaggerarbeiten“ im Rahmen der Fahrrinnenanpassung in bestimmten Bereichen erst durchführen, nachdem dort Unterhaltungsbaggerungen stattgefunden haben. Dies geschieht, um den Anteil „frischer“ Sedimente im Ausbaubaggergut gering zu halten und ist seit Beginn der Ausführungsplanung so vorgesehen. Die Durchführung der anderen Teilprojekte der Fahrrinnenanpassung steht in keinem Zusammenhang mit der Wassertiefeninstandhaltung.

- 10. *Welche Mengen an Sedimenten in Kubikmetern sind vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 in Deponien an Land verbracht worden (bitte anhand der Mengen je Deponie und monatlich differenziert angeben)? Welche Kosten sind dabei entstanden? Welche Mengen an Sedimenten in Kubikmetern sind in 2015 in Deponien an Land verbracht worden?*

Die tatsächlichen Einbaumengen in den Deponien liegen für das Jahr 2016 noch nicht vor. Sie müssen noch abschließend verifiziert werden.

- 11. *Hat der Senat beziehungsweise die HPA mittlerweile alternative Verbringungsoptionen erarbeitet für belastete Sedimente?*
Wenn ja, welche?
- 12. *Inwieweit beabsichtigt der Senat, die Verbringung in den sogenannten Slufter in Betracht zu ziehen?*

Bisher bestehen ausreichende Verbringungsoptionen. Gleichwohl prüft die HPA, ob sich weitere Möglichkeiten einer gesonderten Unterbringung von Baggergut erschließen lassen. Dazu gehört auch die Nutzung des subaquatischen Depots „De Slufter“ in der Nähe von Rotterdam. Zum jetzigen Zeitpunkt geht der Senat jedoch nicht davon aus, dass diese Option in Betracht gezogen werden muss.

- 13. *Wie sind die aktuellen PCB-Belastungen des Elbschlicks? Sind die Grenzwerte nach den Maßnahmen in Tschechien bereits zurückgegangen?*
Wenn nein, wann rechnet der Senat mit einem entsprechenden Effekt?

Die derzeitige Belastung der Sedimente im Hafen weist aktuell bei Konzentrationen von Polychlorierten Biphenylen (PCB) keine Auffälligkeiten im Hinblick auf die Umlagerungs- beziehungsweise Verbringwürdigkeit auf. Mit dem Abflussgeschehen der kommenden Monate wird sich entscheiden, ob und in welchem Umfang mit PCB belastete Sedimente am Mittel- und Oberlauf der Elbe remobilisiert und anteilig stromab bis in die hamburgische Tideelbe verfrachtet werden. Die durchgeführten Sanierungsmaßnahmen in Ustí nad Labem verhindern weitere Nachlieferungen des Schadstoffes. Die PCB-Menge, die bereits vor der Sanierung in den Fluss gelangte, konnte hierdurch jedoch nicht mehr beeinflusst werden.