

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Prof. Dr. Götz Wiese (CDU) vom 28.01.21

und Antwort des Senats

Betr.: Sedimentmanagement in der Elbe – neue Verbringstellen

Einleitung für die Fragen:

Die zunehmende Verschlickung der Tideelbe ist eine lange bekannte Gefahr für die Schiffbarkeit der Elbe bis zum Hamburger Hafen. Zur Erhaltung der Schiffbarkeit der Tideelbe auf dem Gebiet der Stadt Hamburg lässt die HPA jährlich Millionen Tonnen Schlick abbaggern und umlagern. Die beiden verfügbaren Orte zur Verbringung des Schlicks, die der Stadt Hamburg momentan zur Verfügung stehen, sind die Elbinsel Neßsand auf Hamburger Gebiet und ein Gebiet bei Tonne E3 auf schleswig-holsteinischem Gebiet. Ebenfalls bekannt ist, dass diese beiden Verbringstellen in Zukunft ihre Eignung für die Deponierung von Elbschlick mit großer Wahrscheinlichkeit verlieren werden. Die Schlickverbringung zur Insel Neßsand stellt sich als nicht nachhaltige „Kreislaufbaggerei“ heraus, weil bedeutende Mengen des dorthin verbrachten Schlicks mit dem die Elbe hinaufziehenden Flutstrom wieder in die Fahrrinnen in Richtung Hamburger Hafen geschwemmt werden. Die Schlickverbringung zu Tonne E3 geschieht auf Grundlage einer Zulassung des Landes Schleswig-Holstein, deren Gesamtvolumen in den nächsten zwei bis drei Jahren erschöpft sein wird. Eine Verlängerung der Zulassung oder eine Erhöhung des zugelassenen Gesamtvolumens ist von Schleswig-Holstein bis jetzt abgelehnt worden.

Um die ungestörte Schiffbarkeit der Elbe für die Hamburger Hafenwirtschaft im Jahr 2021 und darüber hinaus garantieren zu können, müssen also neue Verbringstellen für den Schlick gefunden werden. Dafür gibt es einige Vorschläge, die allerdings jeweils mit Problemen behaftet sind.

Eine vom Wirtschaftssenator vorgeschlagene Deponierung des Schlicks vor der Insel Scharhörn hätte wohl starke negative Umweltauswirkungen, würde den angrenzenden Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer eventuell seinen Status als UNESCO-Weltkulturerbe kosten und birgt ebenfalls das Risiko nicht nachhaltiger „Kreislaufbaggerei“.

Eine Deponierung des Schlicks mitten in der Nordsee in der deutschen Außenwirtschaftszone erfordert ein bis heute nicht durchgeführtes Genehmigungsverfahren beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), für das der Senat und die HPA seit spätestens 2017 einen Antrag stellen wollen. Dessen Einreichung ist aus für uns nicht nachvollziehbaren Gründen erst auf 2019 und dann noch einmal auf 2021 (!) verschoben worden. Da ein Genehmigungsverfahren nach Antragstellung einige Jahre dauern würde, haben der Senat und die HPA eine eventuelle Zulassung der Deponierung von Schlick in der AWZ auf irgendwann Mitte der 2020er-Jahre verzögert.

Die HPA hat die Dringlichkeit des Schlickproblems unlängst erkannt. Im Sommer warnte sie eindringlich, dass schnellstmöglich neue Verbringstellen für den Elbschlick gefunden werden müssen. Sonst könnten eventuell sogar die

neuen Solltiefen in den Fahrrinnen, die das Ergebnis der Elbvertiefung sein sollten, nicht freigegeben werden.

In der Sitzung des Wirtschaftsausschusses im Januar 2021 blieben die Aussagen von Senat und HPA zum Sedimentmanagement allzu vage.

Um eine dauerhafte Beschiffbarkeit der Elbe für die Hamburger Hafenwirtschaft zu sichern und um die fast abgeschlossene Elbvertiefung nicht im Nachhinein zwecklos zu machen, muss der Senat nun endlich Lösungen für das Schlickproblem produzieren.

Eine bis jetzt vom Senat und der HPA nicht öffentlich erwogene Lösung des Schlickproblems ist die Verbringung von Schlick in Schlickdeponien in den Niederlanden. Entsprechende Vorschläge wurden 2020 von Akteuren der Hamburger Hafenwirtschaft beim Wirtschaftssenator eingereicht. Senat und HPA sind jedoch bis jetzt in Bezug auf diese Vorschläge untätig geblieben.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

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

Fragen zur Möglichkeit, Schlick in den Slufter bei Maasvlakte in Rotterdam zu verbringen

Frage 1: *Hatte der Senat/die HPA von der Möglichkeit Kenntnis, Schlick in den Slufter, eine Schlickdeponie im Hafengebiet Maasvlakte der Stadt Rotterdam, zu verbringen?*

Frage 2: *Wenn nein, warum wurden entsprechende Vorschläge aus den Reihen der Hamburger Hafenwirtschaft, die per Post an den Wirtschaftssenator geschickt wurden, nicht studiert und ausgewertet?*

Frage 3: *Wenn ja, hat der Senat/die HPA diese Lösungsmöglichkeit für das Schlickproblem in seine Überlegungen miteinbezogen? Wurden die Effizienz, Effektivität und Umweltverträglichkeit einer Verbringung von Schlick in den Slufter bei Rotterdam mit den Möglichkeiten bei Scharhörn oder der AWZ verglichen? Wie ist die Position des Senats und der HPA zu dieser Option?*

Antwort zu Fragen 1, 2 und 3:

Die Möglichkeit, Sedimente in den Slufter zu verbringen, wurde bereits im Forum Strombau- und Sedimentmanagement Tideelbe (in den Jahren 2013 bis 2015) ausführlich diskutiert. Der Slufter ist für hochbelastete Sedimente vorbehalten. Das vergleichsweise saubere, frisch abgelagerte Unterhaltungsbaggergut Hamburgs erfüllt die Annahmekriterien nicht, sodass die Verbringung in den Slufter nicht in Betracht kam beziehungsweise kommt. Die Möglichkeit, Baggergut aus Hamburg in den Slufter zu verbringen, stellt lediglich eine Alternative zur Deponierung hochbelasteter Sedimente an Land dar und ist in der aktuellen Situation keine sinnvolle Ergänzung zum Hamburger Sedimentmanagement. Der Transport der hochbelasteten Sedimente würde zudem erhebliche Kosten verursachen.

Fragen zu den schon bekannten neuen Möglichkeiten zur Schlickverbringung

Frage 4: *Welche Möglichkeiten zur Verbringung von Schlick neben den bestehenden Orten Neßsand und Tonne E3 werden vom Senat und der HPA erwogen und diskutiert? Bitte alle auflisten.*

Antwort zu Frage 4:

Weitere Verbringoptionen, die erwogen werden, sind die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ), die Hamburger Außenelbe sowie die Mitnutzung der bestehenden Verbringstellen des Bundes in der Tideelbe. Im Übrigen sind die Planungen noch nicht abgeschlossen.

Frage 5: *Besteht die Gefahr, dass im Jahr 2021 neue Solltiefen der Fahrinnenanpassung nicht freigegeben werden können?
Wenn ja, seit wann wissen die HPA und der Senat jeweils von dieser Gefahr?*

Antwort zu Frage 5:

Siehe Drs. 22/1859.

Frage 6: *Welche Schritte hat der Senat konkret eingeleitet, um die Umweltauswirkungen einer Schlickdeponierung vor Scharhörn zu prüfen? Bitte einzeln auflisten.*

Frage 7: *Gibt es bereits Ergebnisse von Prüfungen zu Umweltauswirkungen einer Schlickdeponierung vor Scharhörn?*

Antwort zu Fragen 6 und 7:

Bei dem in Prüfung befindlichen Vorhaben handelt es sich nicht um eine Deponierung, sondern um die Einrichtung einer Verbringstelle in Anlehnung an die Elbeverbringstellen des Bundes. Hierzu werden eine Auswirkungsprognose sowie verschiedene Fachbeiträge nach Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) und Arten-, Biotop- und Naturschutz erstellt, bei denen alle relevanten Schutzbelange geprüft werden. Bestandteile der Untersuchungen sind unter anderem Peilungen, Modellrechnungen anhand unterschiedlicher Szenarien, Sedimentqualität, Makrozoobenthos, Fische, Vögel, aber auch Nutzungsbelange und Betroffenheiten. Im Übrigen sind die Planungen noch nicht abgeschlossen.

Frage 8: *Wurden rechtliche Schritte von Umweltschutzverbänden oder Umweltschutzaktivisten gegen oder in Bezug auf eine mögliche Verbringung von Schlick vor Scharhörn eingeleitet?
Wenn ja, welche?*

Antwort zu Frage 8:

Dies ist der zuständigen Behörde und der HPA nicht bekannt.

Frage 9: *Das von Schleswig-Holstein zugelassene, noch verfügbare Gesamtvolumen für Schlickdeponierung an Tonne E3 beträgt 3,36 Millionen Tonnen (Stand November 2020). Jährlich verbringt die Stadt Hamburg seit 2016 über 1 Million Tonnen Schlick an Tonne E3. Die zu verbringenden Schlickvolumina werden laut Prognosen nicht sinken.
Teilt der Senat vor dem Hintergrund dieser Fakten die Einschätzung, dass das restliche Gesamtschlickvolumen an Tonne E3 bald (in den nächsten zwei Jahren) erschöpft ist und ohne neue Zulassung von Schleswig-Holstein an Tonne E3 dann keine weitere Schlickdeponierung erfolgen kann?*

Antwort zu Frage 9:

Siehe Drs. 22/1859.

Frage 10: *Hat der Senat Bemühungen angestrengt, eine Verlängerung der Zulassung von Schlickdeponierung bei Tonne E3 oder eine Vergrößerung des zugelassenen Gesamtvolumens von Schleswig-Holstein zu bekommen? Gibt es hierzu bereits Ergebnisse?*

Antwort zu Frage 10:

Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

Frage 11: *Welche konkreten Faktoren haben den Antrag der HPA auf Verbringung von Schlick in die AWZ beim BSH, der 2017 bereits geplant war und nun erst im Jahr 2021 eingereicht werden soll, um so viele Jahre verzögert? Bitte die größten Faktoren zur Verzögerung einzeln auflisten und jeweils erklären, wieso diese zu Verzögerung geführt haben.*

Antwort zu Frage 11:

Bei dem Verfahren für die AWZ handelt es sich um ein komplexes Genehmigungsverfahren, mit dem ein erhöhter Abstimmungsbedarf einhergeht. Die Verfügbarkeit von Daten ist im Vergleich zu anderen etablierten Verbringbereichen nicht gegeben, sodass die HPA zunächst eine belastbare fachliche Grundlage für eine qualifizierte Antragsunterlage schaffen musste. Zudem ist die Zahl geeigneter Umweltgutachter begrenzt. Somit stellt sich die Antragserstellung als iterativer Prozess dar, der größte Sorgfalt erfordert, da viele Fragestellungen berücksichtigt werden müssen, für die es bislang noch keine standardisierte Methodik gibt.

Frage 12: *In welchem Jahr rechnet der Senat frühestens mit einem Bescheid des BSH zum Antrag auf Verbringung von Schlick in die AWZ?*

Antwort zu Frage 12:

Siehe Drs. 22/1859.