

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Norbert Hackbusch und Stephan Jersch (DIE LINKE)
vom 17.03.21

und Antwort des Senats

Betr.: Elbvertiefung umgesetzt?

Einleitung für die Fragen:

Laut Medienberichten („Hamburger Abendblatt“, 26.02.) wollen HPA und WSV Mitte April die laufenden Maßnahmen zur Elbvertiefung umgesetzt haben. Tatsächlich scheint es jedoch angesichts der noch zu baggernden Sedimentmengen schwierig zu sein, die planfestgestellte Tiefe wie angekündigt gleichzeitig im Hamburger Hafen als auch in der Fahrrinne zu erreichen. Nach wie vor scheint unklar, ob und wie ein dauerhaft tragfähiges Sedimentmanagement aussehen kann und wie hoch die Kosten sein werden.

Wir fragen den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Die Baggerarbeiten zur Anpassung der Fahrrinne sind auf der gesamten planfestgestellten Ausbaustrecke vom Hamburger Hafen bis zur Außenelbe abgeschlossen und abgenommen. Die neuen Solltiefen sind somit allesamt hergestellt. Um diese der Schifffahrt verlässlich zur Verfügung zu stellen, ist ungeachtet der Fertigstellung des Ausbaus eine kontinuierliche Wassertiefeninstandhaltung erforderlich. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und die Hamburg Port Authority AöR (HPA) haben daher die diesbezüglichen Arbeiten aufgenommen. Der Umfang der hierfür erforderlichen Baggerungen hängt von einem komplexen Gefüge unterschiedlicher hydromorphologischer und meteorologischer Faktoren ab und kann daher nicht vorhergesagt werden.

Neben den Baggerarbeiten muss im Zuge des Neubaus der Richtfeuerlinie Blankenese noch der Rückbau des alten Oberfeuers abgeschlossen werden. Ferner stehen Restarbeiten für die annähernd fertiggestellte ökologische Kompensationsmaßnahme Tideschluss Billwerder Insel an, außerdem sind Baumaßnahmen für die ökologische Ausgleichsmaßnahme Zollenspieker sowie die Sicherung der Uferböschung am Ostufer des Köhlbrands durchzuführen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der HPA wie folgt:

Frage 1: *Wann wird die Elbvertiefung laut aktuellem Plan fertiggestellt beziehungsweise abgenommen sein?*

Antwort zu Frage 1:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 2: *In den Kennzahlen der Produktgruppe Hafen im Haushaltsplan-Entwurf 2021/2022 wird die Note für die durchschnittliche Verfügbarkeit der Bundeswasserstraße „Unterelbe“ von den bisherigen 1,6 für die*

kommenden Jahre auf die Note 1,8 hochgesetzt. Für die Bundeswasserstraße „Köhlbrand“ wird sie von bisherigen 1,5 auf 1,8 hochgesetzt. Was sind die konkreten Auswirkungen dieser Notenveränderungen bezogen auf die Wassertiefe und die Verfügbarkeit?

Antwort zu Frage 2:

Eine mit 1,8 bewertete Verfügbarkeit stellt einen realistischen und angestrebten Wert dar, der bereits für das Jahr 2019 als Planzahl zugrunde gelegt und für die kommenden Jahre fortgeschrieben wurde. Die Planzahlen wurden somit nicht angehoben. Bei den hier genannten Werten (1,6 für die Unterelbe und 1,5 für den Köhlbrand) handelt es sich um die Ist-Zahlen des Jahres 2019, die die Planzahl übertroffen haben. Das heißt, es wurde im Jahr 2019 eine bessere Verfügbarkeit erreicht als ursprünglich erwartet.

Frage 3: *Welche Arbeitsschritte müssen noch erfolgen, bis die Elbvertiefung fertiggestellt beziehungsweise abgenommen werden kann?*

Frage 4: *Welche konkreten Baumaßnahmen stehen noch aus?*

Frage 5: *Welche Unterhaltungsmaßnahmen müssen wo noch erfolgen, um die planfestgestellte Tiefe überall herzustellen (und abnehmen zu können)?*

Frage 6: *Wie viele Tonnen Sediment (tTS) müssen dafür noch gebaggert werden? Wohin soll dieses Sediment verbracht werden?*

Frage 7: *Ist dabei die gesamte Maßnahme vollumfänglich sowohl in der Fahrrinne als auch in den Hafenbecken umgesetzt und sind dabei an jedem Punkt alle Solltiefen erreicht?
Wenn nein, warum nicht?*

Frage 8: *Bleiben auch nach der offiziellen Verkündung der Umsetzung der Elbvertiefung Mindertiefen?
Wenn ja, wo?*

Antwort zu Fragen 3 bis 8:

Siehe Antwort zu 2 und Vorbemerkung.

Frage 9: *In den Hafenbecken behindert sogenannter Fluid Mud offensichtlich die den Reedereien gegenüber zugesagte Tiefe. In welchen Bereichen des Hafens ist das Phänomen des „Fluid Mud“ bisher aufgetreten?*

Frage 10: *Wie geht HPA mit dem Problem um?*

Frage 11: *Gibt es eine Strategie zur Lösung des Problems?*

Antwort zu Fragen 9, 10 und 11:

Hochkonzentrierte Schlicksuspensionen (Fluid Mud) bilden sich in Bereichen aus, in denen hohe Schwebstoffeinträge zu verzeichnen sind. Der hohe Schwebstoffgehalt verhindert eine zuverlässige Peilung, sodass die betroffenen Bereiche nahe der Gewässersohle nautisch nicht freigegeben werden können.

Die Entstehung von Fluid Mud ist ein natürliches, seit jeher auftretendes Phänomen, welches vor allem durch die großräumigen meteorologischen Randbedingungen (Abfluss und Produktion von organischem Material im Einzugsgebiet durch erhöhte Sonnenstrahlung) gesteuert wird. Die Ausbautätigkeiten für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe spielen hierbei keine Rolle.

Fluid Mud ist in Jahren mit niedrigem Oberwasser und damit hoher Schwebstoffzufuhr vom Unterstrom und hohen organischen Schwebstofffrachten vom Oberstrom häufig in Bereichen zu verzeichnen, die tiefer liegen als die anschließenden Zufahrten. Aufgrund

des Schwebstoffgradienten im Hafen sind dabei weiter westlich liegende Bereiche stärker betroffen.

Da die großräumigen natürlichen Randbedingungen nicht beeinflusst werden können, die zur Entstehung des Fluid Mud führen, hat die HPA das Projekt „Nautische Tiefe“ gestartet, bei dem überprüft wird, ob durch Anpassung der Peiltechnik ein nautisch sicherer Horizont auch innerhalb des Fluid Mud liegen kann. Die HPA arbeitet in diesem Rahmen international auch mit anderen Häfen zusammen.

Frage 12: *Sind durch den sogenannten Banking Effect (Festsaugen der Schiffe an der Kaikante) bereits Probleme bei der Abfertigung von Schiffen entstanden?*

Antwort zu Frage 12:

Nein.

Frage 13: *Entstehen gegenwärtig zusätzliche Kosten, weil die zugesagten Tiefen nicht eingehalten werden können?
Wenn ja, in welcher Höhe? Bitte auflisten.*

Antwort zu Frage 13:

Nein, für das Projekt Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe entstehen keine zusätzlichen Kosten. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 14: *Wie viel vom bei Neßsand von den Baggerschiffen abgelagerten Schlick ist wann zurück im Hafen?*

Antwort zu Frage 14:

Der Rücktransport ist von verschiedenen Faktoren abhängig, und zwar insbesondere vom Oberwasserabfluss, der nur bedingt vorhergesagt werden kann. Dabei mischt sich das umgelagerte Baggergut mit dem natürlichen Sedimentationsgeschehen und kann dann nicht mehr davon getrennt betrachtet werden. Genaue Zahlen lassen sich daher nicht angeben.

Frage 15: *Der Abfallwirtschaftsplan (AWP) Baggergut sollte nach Bekunden seitens des Senates Ende 2020 vorgelegt werden (vergleiche Drs. 22/574). Wann ist mit der Vorlage zu rechnen?*

Antwort zu Frage 15:

Mit der Vorlage des Abfallwirtschaftsplans (AWP) Baggergut ist im 3. Quartal des Jahres 2021 zu rechnen.

Frage 16: *Der Bund verbringt Sedimente an den westlich von Scharhörn gelegenen Neuer Lüchtergrund. Wird die Freie und Hansestadt Hamburg gegebenenfalls dort Sedimente verbringen können?
Wenn ja:*

Frage 17: *In welcher Menge?*

Frage 18: *In welcher Qualität?*

Frage 19: *Wann wurde, wenn, diese Lösung ausgehandelt?*

Frage 20: *Wurden oder werden zu den zusätzlichen Hamburger Mengen Umweltgutachten erstellt und die Auswirkungen auf das Weltenerbe Wattenmeer ermittelt?*

Antwort zu Fragen 16 bis 20:

Die Untersuchungen und Gespräche hierzu dauern an. Ob und in welcher Menge und Qualität Baggergut aus Hamburg beim Neuen Lüchtergrund verbracht werden könnte, kann erst nach Vorliegen der Auswirkungsprognose beurteilt werden.

Zusammenarbeit mit Schleswig-Holstein

Vorbemerkung: *Am 23.02. haben die Ministerpräsidenten von Schleswig-Holstein und Hamburg das Thema Schlick ausführlich erörtert. Bisher war von den Ergebnissen weder in der Presse noch anderswo zu lesen.*

Frage 21: *Welche Vereinbarungen wurden bei dem Treffen beschlossen?*

Frage 22: *Wie ist der Stand der Verhandlungen?*

Antwort zu Fragen 21 und 22:

Zum Stand laufender Gespräche erteilt der Senat aus Gründen der Vertraulichkeit grundsätzlich keine Auskunft.

Frage 23: *In Drs. 22/2064 gab der Senat Umlagerungsmengen bis zum Jahr 2019 an. Welche Sedimentmengen sind 2020 und bislang in 2021 bei Neßsand umgelagert worden und welche Mengen sind zur Tonne E3 verbracht worden?*

Antwort zu Frage 23:

Im Jahr 2020 wurden 2,0 Millionen Tonnen Trockensubstanz (tTS) bei Neßsand umgelagert und 1,5 Millionen tTS zur Tonne E3 verbracht. Im Jahr 2021 wurden bislang (Stand 15. März 2021, nach Abschluss und Auswertung der Baggerarbeiten kann diese Zahl gegebenenfalls noch korrigiert werden) rund 2,2 Millionen tTS bei Neßsand umgelagert. Zur Tonne E3 wurde im Jahr 2021 bislang noch kein Sediment verbracht.

Frage 24: *Welche Beschränkungen gibt es bezüglich der Lagerung von Sedimenten an der Tonne E3 bezüglich der Belastung der Sedimente, ihrer Menge und deren Ausbreitung?*

Antwort zu Frage 24:

Die bei Tonne E3 verbrachten Sedimente dürfen grundsätzlich nicht höher belastet sein als die früher verbrachten Sedimente. Dies wird durch Freigabebeprobungen der zu baggernden Sedimente sichergestellt. Die derzeit zugelassenen Mengen belaufen sich auf 5 Millionen tTS insgesamt sowie maximal 1,5 Millionen tTS pro Jahr. Die zulässige Ausbreitung der Sedimente ist grundsätzlich nicht begrenzt. Die Einhaltung der Maßgaben wird durch ein Monitoring überprüft und dokumentiert.

Frage 25: *Welche vereinbarte Restmenge steht laut Vereinbarung mit Schleswig-Holstein für die Tonne E3 damit aktuell noch zur Verfügung und wann wird diese nach aktueller Schätzung aufgebraucht sein?*

Antwort zu Frage 25:

Gemäß der geltenden Zulassungen verbleiben rund 3 Millionen tTS. Nach aktuellen Schätzungen könnte diese Menge Ende des Jahres 2022 aufgebraucht sein, wenn die derzeitigen Randbedingungen anhalten.

Frage 26: *Wofür nutzte Schleswig-Holstein die Mittel aus der Freien und Hansestadt Hamburg, deren Zahlung im Zuge der Schlickverbringung vereinbart wurde, bisher?*

Frage 27: *Wie ist die Geldzahlung an das Nachbarbundesland gegebenenfalls aufgeteilt?*

Antwort zu Fragen 26 und 27:

Als Zahlungen sind 5 Euro pro tTS festgesetzt, die der Nationalparkstiftung Schleswig-Holstein zufließen, deren Zweck die Förderung des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer ist. Für Baggergut aus den Landeshafengewässern zahlt Hamburg zusätzlich 1 Euro pro Kubikmeter als naturschutzfachlichen Ausgleich. Im Übrigen obliegt die Verwendung dieser Gelder dem Land Schleswig-Holstein.

Frage 28: *Wie trägt die sogenannte Kreislaufbaggerei mit der Schlickverbringung nach Neßsand zur Verschlickung schleswig-holsteinischer Elbhäfen bei?*

Frage 29: *Wie viel Schlick lagert sich im Hafen Wedel unter anderem in Sportboothäfen an der Elbe ab?*

Antwort zu Fragen 28 und 29:

Zur Sedimentablagerung in schleswig-holsteinischen Häfen liegen keine Informationen vor. Im Übrigen siehe Antwort zu 14.