

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung
der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

**„Elbvertiefung/Fahrrinnenvertiefung
Hier: „Schlickfonds“ und Sedimentverbringung“**

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Dennis Thering**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 5. Februar 2021. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, dass die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe kurz vor dem erfolgreichen Abschluss stehe. Der Hamburger Hafen könne dadurch als größter deutscher Seehafen für die internationalen Reedereien wettbewerbsfähiger gemacht werden und so weiterhin einen wichtigen Beschäftigungs- und Wirtschaftsfaktor für den gesamten Norden und die Industrie in Deutschland darstellen. Wegen der hoheitlichen Delegation des Hamburger Abschnitts der Bundeswasserstraße auf die Hansestadt handele es sich um ein Gemeinschaftsprojekt des Bundes und der Freien und Hansestadt Hamburg. Die ersten nautischen Freigaben stünden bevor und würden demnächst digital präsentiert. Mit Ausnahme belasteter Altsedimente, die Hamburg aus dem Gewässer entferne und deponiere – womit die Stadt jährlich einen wertvollen Beitrag für die Gewässerökologie in Elbe und Nordsee leiste –, würden die Sedimente entlang der Bundeswasserstraße und im Hafen gebaggert und wieder ins Gewässer verbracht. Dies erachteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, wenn die Verbringung an geeignete Stellen erfolge, als ein effizientes und ökologisch vorteilhaftes Vorgehen.

Da Hamburg für einen dauerhaften Austrag der Sedimente Verbringstellen jenseits der eigenen Landesgrenzen benötige, sei man Schleswig-Holstein für die Verbringungsmöglichkeit bei der Tonne E3 in den vergangenen Jahren sehr dankbar. Weil angesichts der anfallenden Sedimentmengen die derzeitige Genehmigung voraussichtlich Ende 2022 auslaufen werde, befänden sich die Hamburg Port Authority (HPA), die Behörde für Wirtschaft und Innovation sowie die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft in konstruktiven Gesprächen mit dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (MELUND) über eine Fortsetzung des Handlungsrahmens. Entsprechend den Koalitionsvereinbarungen, die auf ein flexibel adaptives Sedimentmanagement zielten, müssten aber auch

je nach den Verhältnissen in der Tideelbe noch andere geeignete Optionen zur Sedimentverbringung ermittelt werden. Die HPA betreibe daher ein sehr komplexes Genehmigungsverfahren beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ). Dessen Ausgang werde nicht vor Ende 2024 erwartet und könne aktuell noch nicht abgeschätzt werden. Neben der gewünschten Verlängerung für die Verbringstelle bei Tonne E3 würden daher auch erste Untersuchungen für das Gebiet in der Hamburger Außenelbe durchgeführt. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, dass mögliche ökologische Auswirkungen einen zentralen Aspekt jeglicher Planung bildeten und die gesetzlichen Hürden in dem Zusammenhang sehr hoch seien. Auch deshalb müssten für gangbare Lösungen verschiedene Optionen geprüft werden. Sie hoben hervor, dass die Sedimente sehr viel sauberer seien als früher und auch einen wichtigen Bestandteil eines Gewässersystems bildeten. Um den Folgen des Klimawechsels und dem Anstieg des Meeresspiegels zu begegnen, könne es sich langfristig vielleicht sogar als sinnvoll erweisen, saubere Sedimente zur Verfügung zu stellen. Aus Hamburger Sicht bilde das Sedimentmanagement, das auch durch sinkende Oberwasserabflüsse vor großen Herausforderungen stehe, eine sehr komplexe, gemeinsame norddeutsche Aufgabe, die sie mit den Beteiligten zu einer guten Lösung zu bringen suchten.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter berichteten, dass sie in Anbetracht der großen Bedeutung des Hamburger Hafens seit 2005 Ablagerungsflächen für belastete Sedimente bei der Tonne E3 zur Verfügung stellten. Bis 2016 seien dort 10 Millionen Kubikmeter belastetes Sediment, ursprünglich aus der Hamburger Delegationsstrecke der Bundeswasserstraße, abgelagert worden, seit 2016 nähmen sie entsprechend einem Hamburger Antrag dort auch Sedimente aus dem Hamburger Hafen auf. Vereinbarungsgemäß könne Hamburg seitdem bis zum Jahr 2024 in zwei Tranchen jeweils 5 Millionen Tonnen Trockenmasse ablagern. Weil die Sedimentmengen auch durch den fehlenden Oberwasserzufluss enorm angestiegen seien, sei das erste Kontingent bereits 2019 ausgeschöpft und ein vorzeitiger Zugriff auf die zweite Tranche erforderlich gewesen. Hiervon stünden nun noch 3 Millionen Tonnen aus, sodass bei einer Ablagerung von jährlich 1,5 Millionen Tonnen Sediment nur noch bis 2022 mit dieser Verbringungsmöglichkeit gerechnet werden könne. Sie fassten zusammen, dass sie so seit 2005 mit einem Ablagerungsvolumen von 20 Millionen Tonnen die Hamburger Sedimentverbringung unterstützt hätten. Durch ein Monitoring, das den Zulassungsprozess mit strengen Auflagen unterfüttert habe, hätten sie festgestellt, dass die festgelegten Kriterien, beispielsweise hinsichtlich der Lagestabilität, eingehalten werden könnten. So bezeichneten sie die Entscheidung für die Zulassung an der Stelle auch im Nachhinein als gut.

Auf die Frage der CDU-Abgeordneten nach dem aktuellen Stand bezüglich der geplanten Sedimentverbringung bei Scharhörn erläuterten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass die dafür erforderlichen umfangreichen Untersuchungen zu möglichen Umweltauswirkungen noch andauerten. Nach Vorlage der Ergebnisse würden sie weitere Schritte planen.

Von den CDU-Abgeordneten nach den Reaktionen von Umweltverbänden auf diese Option gefragt, wiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter auf eine rege presseöffentliche Kommunikation dazu hin. Rechtliche Schritte seien aufgrund des Verfahrensstandes noch nicht möglich.

Die Abgeordneten der GRÜNEN teilten, auch mit Bezug auf den Koalitionsvertrag, die Auffassung, dass bei diesem wirtschaftlich und ökologisch sehr komplexen Thema gemeinsam vorangegangen werden solle, und begrüßten, dass die Regierungen dazu bereits in gutem Austausch stünden. Sie würdigten die Angebote aus Schleswig-Holstein hinsichtlich der Sedimentverbringung in den vergangenen Jahren als sehr großzügig.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten fragten nach den Modalitäten und möglichen finanziellen Entschädigungsvarianten für die zusätzlich erforderlichen Flächen. Sie baten um nähere Informationen zum sogenannten Schlickfonds, der zur finanziellen Entschädigung von an der Elbe liegenden und von der Verschlickung betroffenen Häfen in Schleswig-Holstein habe dienen sollen. Insbesondere interessierten sie die Nachfrage und die Verteilung der darin vorhandenen Mittel.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter führten aus, dass nach einem Beschluss der Landesregierung erste Gespräche über eine Anschlusslösung bei der Tonne E3 aufgenommen worden seien. Für eine weitere Verbringung an dieser Stelle müsste Hamburg eine neue Zulassung beantragen. Es könne nicht auf der derzeitigen Zulassung aufgesetzt werden, da das Verfahren dazu abgeschlossen sei und alle Träger öffentlicher Belange und weitere Beteiligte in diesen Vorgang einbezogen werden sollten. Auch über die finanziellen Aspekte brauche es aus ihrer Sicht eine neue Vereinbarung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter fügten hinzu, dass ein neuer Antrag neue Berechnungen, Auswirkungsprognosen und Fachgutachten erfordere und in engem Kontakt mit dem MELUND erarbeitet werden müsse, wobei finanzielle Aspekte bislang noch nicht diskutiert worden seien. Hamburg zahle derzeit pro Tonne Trockensubstanz 16 Euro, 5 Euro für die Stiftung Wattenmeer sowie zusätzlich einen Naturschutzausgleich, was Hamburgs Engagement um ökologische Verbesserungen in dem Bereich deutlich mache. Bezüglich des sogenannten Schlickfonds, id est die Stiftung Elbefonds, informierten sie unter Bezugnahme auf das Gründungsgesetz über deren Zweck, finanzielle Ausstattung und Vergabebedingungen. Da unter anderem eine Fördermöglichkeit nach Abschluss der Fahrrinnenanpassung vorgesehen sei, erwarteten sie, dass sich die zuständigen Gremien dann damit befassen würden, welche Anträge in welchem Umfang bewilligt werden könnten.

Auf Nachfrage der schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten, ob und wie die Antragsberechtigten über ihre Möglichkeiten informiert worden seien, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass der Stiftungsvorstand ihres Wissens nach in intensivem Dialog mit zahlreichen Sportboothäfen stehe. Der vierköpfige Vergabeausschuss sei mit Vertreterinnen und Vertretern aus Hamburg und je einer Vertretung eines niedersächsischen und eines schleswig-holsteinischen Sportboothafens besetzt, sodass die Entscheidungen nicht allein von Hamburger Seite getroffen würden.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen bezeichneten es als sehr positiv, dass Hamburg und Schleswig-Holstein bei dieser Thematik vertrauensvoll zusammenarbeiteten. Eine zufriedenstellende Lösung erscheine ihnen schwierig, da die Sedimentmenge enorm ansteige und sich die Problematik daher künftig immer wieder stellen werde. Sie hielten es für gut, dazu im Interesse eines ganzheitlichen Blicks auf die Elbe, der auch künftige Veränderungen in Betracht ziehe, Expertinnen und Experten verschiedener Fachgebiete im Dialog zu versammeln.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter machten darauf aufmerksam, sich in der Auswertung des Ergebnisberichts des Forums Tideelbe auf eine gemeinsame Betrachtung verständigt zu haben, welche Einflussfaktoren auf Gewässerqualität und -zustand, Sedimentierung und Unterhaltung im Bereich der Unter- und Außenelbe berücksichtigt werden müssten. Daher hätten sich Hamburg und die Nachbarländer für eine Fortsetzung des Forums Tideelbe mit einer erweiterten Aufgabenstellung ausgesprochen. Man müsse im Hinblick auf die gewässerökologischen Bedingungen auch die Verhältnisse am Oberlauf der Elbe betrachten und in einem breiten Dialog mit allen Beteiligten Möglichkeiten zur Verbesserung der Wasserqualität eruieren, wobei auch die Auswirkungen des Klimawandels in den Blick zu nehmen seien. Dies solle aber losgelöst von dem Verfahren um die Sedimentverbringung an der Tonne E3 geschehen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter hoben hervor, dass man weiterhin bei den Anliegern am Oberlauf der Elbe und beim Bund darauf hinwirken müsse, dass Schadstoffe am Entstehungsort aus dem System entfernt und insgesamt Schadstoffentfrachtungen realisiert würden, damit Probleme am Unterlauf der Elbe vermieden würden. Je sauberer das Sediment sei, desto flexibler könne man damit umgehen. Auch sie plädierten sehr für eine Untersuchung möglicher Auswirkungen des Klimawandels und weiterer komplexer Vorgänge auf das System Elbe und sahen sich in dem Bemühen um ein Verständnis derartiger Veränderungen auf einem guten Weg. Das Forum Tideelbe stelle dabei eine Plattform dar, wobei sich zeigen werde, ob es zur Berücksichtigung aller Aspekte ausreiche. Grundsätzlich wiesen sie darauf hin, dass Sedimente bei der Stabilisierung des Systems hilfreich sein könnten.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE kritisierten die Vorhaben als konservativ, denn es solle nach bisherigem Verfahren mit einer Verlängerung nach üblichem Muster weiter vorgegangen werden, anstatt die Ursachen anzugehen. Zu Recht hätten die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen darauf hingewiesen, dass die Sedimentmengen zunehmen und sich die Verbringungsthematik wiederholen werde. Die sich abzeichnenden Bedarfe seien nicht überraschend entstanden, sodass man ein weiteres Vorgehen entsprechend den wissenschaftlichen Erkenntnissen schon früher hätte in Angriff nehmen können. Ihrer Meinung nach werde der Preis auch dementsprechend höher ausfallen. Sie interessierte, ob die erwähnten Gespräche mit Schleswig-Holstein auch auf eine Minimierung der Schlickmenge zielten, die direkt vor Hamburg in die „Kreislaufbaggerei“ gelange, und wie es um die Weiternutzung der Schlickdeponie Feldhofe stehe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter informierten bezüglich der Schlickdeponie Feldhofe, dass die zusätzliche Ablagerung von Sedimenten in Francop beendet sei, sodass – auch entsprechend dem Koalitionsvertrag – das Verfahren mit einer Anpassung der Kapazitäten in Feldhofe betrieben werde. Derzeit laufe das Planfeststellungsverfahren. Die Umlagerstelle für Sedimente in Neßsand, so fügten sie hinzu, sei nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch problematisch. Eine Intensivierung des Baggerns dort wäre keine gute Lösung, da eine „Kreislaufbaggerei“ nicht zu einer ökologischen Überbeanspruchung führen dürfe. Auch vor diesem Hintergrund plädierten sie für eine ländergrenzenüberschreitende Betrachtung des gesamten Systems der Elbe.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass bei der Tonne E3 Sediment abgelagert werde, das den Richtwert 2 nach den Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in Küstengewässern überschreite. In welchem Umfang dies anfele, könnten sie derzeit nicht sagen.

Die SPD-Abgeordneten meinten, dass die Ausführungen der Regierungen einen sehr gewissenhaften Umgang mit der Problematik und den gemeinsamen Willen deutlich machten, eine gute Perspektive für das Gesamtsystem Elbe zu finden. Dass sich verwaltungsseitig auch sehr intensiv dessen angenommen werde, stimme zuversichtlich. Sie erkundigten sich nach aktuellen Überlegungen zu alternativen Verwendungen der Sedimente, sofern die Schadstoffbelastung diese zulasse.

Hierzu berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, man habe in der Vergangenheit in Hamburg bereits Sedimente nach einer Behandlung im Deichbau eingesetzt. Eine gemeinsame Untersuchung mit der Umweltbehörde habe dies auch für die Zukunft als mögliches Verwertungsfeld erkennen lassen. Darüber hinaus würden sie im Abstand von ein paar Jahren jeweils den öffentlichen Markt im Rahmen einer Ausschreibung nach weiteren Einsatzmöglichkeiten befragen. Nach der letzten Ausschreibung von vor drei Jahren habe man mit einem Interessenten aus Amerika über eine mögliche Verarbeitung des Sediments zu Pellets für den Straßenbau verhandelt, doch habe dieses Verfahren nun geschlossen werden müssen, da der Anbieter seine Versprechen dazu nicht habe einhalten können. Die Frage nach einer sinnvollen Verwendungsmöglichkeit der Sedimente verfolgten sie weiterhin.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten erkundigten sich nach dem Zeithorizont der einzelnen Phasen des Zulassungsverfahrens.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass für den neuen Antrag unter anderem eine Auswirkungsprognose der Bundesanstalt für Gewässerbau, eine Modellierung und zahlreiche Fachbeiträge unter anderem nach den Wasserrechtsrahmenrichtlinien, dem Arten- und dem Biotopschutz erforderlich seien und sie derzeit noch nicht benennen könnten, wann diese vollständig vorhanden und gemeinsam mit Schleswig-Holstein vorgeprüft seien. Vor Ende dieses Jahres rechneten sie nicht damit.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter fuhrten fort, dass das Verfahren nach Eingang der Antragsunterlagen die Prüfung, die Beteiligung aller Betroffenen, die Endredaktion und die Ausfertigung der Zulassung umfasse und vier bis sechs Monate benötigen werde.

Der fraktionslose Abgeordnete wollte wissen, ob, wie vom Senat in 2020 angekündigt, Anfang dieses Jahres der Antrag auf eine Sedimentverbringung in die AWZ gestellt worden sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass die Antragstellung für die AWZ durch die HPA beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie im Frühjahr, das heiÙe bis zum Juni 2021, vorgesehen sei.

Der AfD-Abgeordnete äußerte seinen Dank, dass Schleswig-Holstein in dieser Problematik so eng mit Hamburg zusammenarbeite. Bezüglich der Stiftung Wattenmeer wies er darauf hin, dass sich seiner Kenntnis nach der Stiftungsrat nur aus schleswig-holsteinischen Vertreterinnen und Vertretern zusammensetze. Er wollte wissen, ob bei der Neuauflage der Vereinbarung auch an eine Hamburger Beteiligung gedacht werden könne, zumal das Stiftungskapital aus hamburgischen Mitteln bestehe. Die Kontrollmöglichkeiten und den Einfluss Schleswig-Holsteins wolle er damit nicht in Abrede stellen. Da seinem Verständnis nach die gemeinsamen Eckpunkte, die die Grundlage das Sedimentmanagements bildeten, auf Exekutivebene beschlossen worden seien, interessierte ihn, an welche parlamentarische Beteiligung hinsichtlich des bevorstehenden Verfahrens gedacht werde.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter konnten zur parlamentarischen Beteiligung derzeit noch keine Auskunft geben, die Vorgehensweise sei noch offen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter fügten dem für die Hamburger Seite nichts hinzu.

Die SPD-Abgeordneten fragten, wie hoch man die ökologischen Ausgleichskosten im Hinblick auf das Gesamtvolumen für die Elbvertiefung einschätze und was mit den vorherigen Lagerflächen geschehe, wenn der Schlick in Zukunft nordwestlich von Helgoland abgelagert würde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten zur Frage nach dem Budget für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, dass Hamburg für den Fahrrinnenausbau 286 Millionen Euro und der Bund 450 Millionen Euro an Investitionsmitteln aufwenden werde, worin die Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen enthalten seien. Die Kosten für die insgesamt 16 Einzelmaßnahmen würden insgesamt etwa 100 Millionen Euro betragen, von denen Hamburg etwa ein Viertel übernehmen werde. Zu der angesprochenen Verbringungsmöglichkeit nordwestlich von Helgoland – also in der AWZ – sagten sie, dass man mit einer einzigen Lösung nicht auskommen werde, auch wenn das AWZ-Verfahren positiv verlaufe.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen erkundigten sich nach der Verschlickungssituation im Sommer 2021 und gaben zu bedenken, ob man nicht angesichts des künftig zu erwartenden Baggeraufkommens feststellen müsse, dass die Natur hier der Schifffahrt in Hamburg Grenzen setze. Ihrer Ansicht nach würde man um die Überlegung einer norddeutschen Hafenkooperation nicht umhin kommen, wenn man den Wirtschaftskreislauf in Norddeutschland mit der Hafenwirtschaft in den Blick nähme.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, dass Hamburg sich schon entsprechend der Präambel seiner Verfassung als „Welthafen und Seestadt“ gehalten sehe, sich in seiner internationalen Funktion zu behaupten. Der Hafen spiele auch durch die Verknüpfung mit vielen anderen Wirtschaftszweigen eine bedeutende Rolle für die Beschäftigung und die Wirtschaftsabläufe in der Metropolregion und in Deutschland insgesamt, die Hamburg nicht aufs Spiel setzen werde. Eine Kooperation werde auf der Ebene der Terminalbetriebe diskutiert und von diesen auch zu beantworten sein.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.

Dennis Thering, Berichterstattung