

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Detlef Ehlebracht (AfD) vom 09.11.20

und Antwort des Senats

Betr.: Hafenschlick (II)

Einleitung für die Fragen:

Aus der Beantwortung der Drs. 22/1065 ergibt sich zusätzlicher Klärungsbedarf.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

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

Frage 1: *Wie viele Beschwerden liegen der HPA seit 2015 von Anrainern der Wasserflächen Äußerer Schmidtkanal, Neuhöfer Kanal, Spreehafen, Ernst-August-Kanal (elbseitig der Schleuse), Grasbrookhafen, Steinwerder Kanal, Querkanal, Reiherstieg-Schleusenfleet, Saalehafen, Hovekanal, Moorkanal, Marktkanal, Oberhafen, Billhafen, Oberhafenkanal, Haken, Holzhafen, Alte Dove-Elbe, Tidekanal, Industriekanal, Moorfleeter Kanal, Steendiekkanal und Rüschanal aktuell vor, verbunden mit der Aufforderung, die aufgeführten Wasserflächen auszubaggern, dem aber noch nicht im Sinne der Aufforderung nachgekommen werden konnte?*

Frage 2: *Wie viele der Beschwerden wurden seitens der HPA in Bezug auf den Beschwerdegrund anders bewertet und daher in diesem Sinne abgelehnt?*

Frage 3: *Nennen Sie bitte Gründe dafür, dass die HPA den aus ihrer Sicht berechtigten Beschwerden mitsamt den entsprechenden Aufforderungen bis heute nicht entsprechen konnte?*

Frage 4: *Wurde jede Beschwerde, welche verbunden wurde mit der Aufforderung, die unter Frage 1 aufgeführten Wasserflächen auszubaggern, seitens der HPA beantwortet, unabhängig davon, ob der Aufforderung entsprochen werden konnte oder nicht?*

Antwort zu Fragen 1 bis 4:

Im Rahmen ihres operativen Geschäfts tauscht sich die HPA routinemäßig und anlassbezogen mit den Mietern und Kunden des Hafens zu vielfältigen Belangen einschließlich der Wassertiefen aus. Die verschiedenen Kommunikationsinhalte werden nicht statistisch erfasst und liegen daher nicht vor. Zudem werden wettbewerbsrelevante Informationen, die Rückschlüsse auf einzelne Hafenunternehmen zulassen, aus Rücksicht auf die Interessen und die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Unternehmen grundsätzlich nicht erteilt.

Für die genannten Hafenbereiche sind vereinzelte Anfragen zu Mindertiefen erfolgt. Gründe für bislang nicht erfolgte Baggermaßnahmen sind neben der Prüfung der Anspruchsgrundlagen unter anderem Biotopschutzauflagen sowie planrechtliche oder beihilferechtliche Fragestellungen.

Frage 5: *Wie viel Baggergut wurde, aufgeteilt nach Jahren und Standort, in den letzten zehn Jahren an der Tonne E3 bei Neßsand und an Land in Hamburg verbracht, angegeben in Kubikmeter und tTS?*

Antwort zu Frage 5:

Verbrachte Mengen in Millionen Kubikmetern beziehungsweise Millionen Tonnen Trockensubstanz (tTS):

Tabelle 1

	Neßsand		Nordsee, Tonne E3		Landbehandlung und -entsorgung	
Jahr	m³	tTS	m³	tTS	m³	tTS
2009	2,93	1,14	0,24	0,11	0,99	0,52
2010	2,44	0,93	0,88	0,37	0,65	0,41
2011	1,11	0,43	0,00	0,00	0,73	0,34
2012	3,91	1,57	0,00	0,00	0,66	0,39
2013	5,01	2,15	0,00	0,00	0,54	0,34
2014	2,74	1,19	1,04	0,43	0,40	0,27
2015	8,06	3,26	2,18	0,93	0,68	0,45
2016	7,41	2,98	3,68	1,49	0,38	0,29
2017	7,22	2,85	3,64	1,46	0,36	0,23
2018	3,45	1,33	3,08	1,25	0,29	0,18
2019	3,86	1,57	3,78	1,50	0,31	0,20

Frage 6: *Um den Folgen des Tidal-Pumping-Effekts zu begegnen, wurde vor Wedel ein Versuch mit der Ausbaggerung einer Sedimentenwanne durchgeführt. Wie fällt die abschließende Bewertung dieses Versuches aus? Über welchen Zeitraum ging dieser Versuch? Wurden weitere Versuche dieser Art an anderer Stelle vorgenommen?*

Wenn ja, wann, über welchen Zeitraum, wo und mit welchem Ergebnis?

Frage 7: *Wird das Ausbaggern von Sedimentenwannen derzeit bereits als Mittel angewandt, um dem Tidal-Pumping Effekt zu begegnen?*

Wenn ja, an welchen Orten und in welchem Umfang? Gibt es Pläne, dieses Verfahren nochmals zu testen oder gar anzuwenden?

Wenn ja, wann soll dies geschehen und wo?

Antwort zu Fragen 6 und 7:

Der sogenannte Sedimentfang bei Wedel hat die Sedimentation im Hamburger Hafen nur in vergleichsweise geringem Umfang reduzieren können. Allerdings wurden bei der Durchführung Vorteile für die Bewirtschaftung aufgezeigt. So konnten durch die gezielte Aufnahme der Sedimente innerhalb des Sedimentfangs die Baggerarbeiten im Gesamtbereich wesentlich effizienter durchgeführt werden. Der Sedimentfang Wedel wird seit dem Jahr 2008 bewirtschaftet. Weitere Versuche an anderer Stelle sind nicht geplant, zumal sie keinen Einfluss auf den Tidal-Pumping-Effekt haben.

Frage 8: *Wie groß ist die jeweilige Wasserfläche der Hafenbecken und -kanäle Schmidtkanal, Neuhöfer Kanal, Spreehafen, Ernst-August-Kanal (elbseitig der Schleuse), Grasbrookhafen, Steinwerder Kanal, Querkanal, Reiherstieg-Schleusenfleet, Saalehafen, Hovekanal, Moorkanal, Marktkanal, Oberhafen, Billhafen, Oberhafenkanal, Haken, Holzhafen, Alte Dove-Elbe, Tidekanal, Industriekanal, Moorfleeter Kanal, Steendiekkanal und Rüschkanal?*

Antwort zu Frage 8:

Tabelle 2

Kanal bzw. Wasserfläche	Fläche (m²) Stand: Mitte 2019
Billbrooker Kanäle (entspricht der Summe aus Tidekanal, Industriekanal, Moorfleeter Kanal*)	397.476
Fleete/Speicherstadt (inkl. Oberhafen, Billhafen, Oberhafenkanal*)	106.408
Grasbrookhafen	38.848
Haken	13.761
Müggendorfer-/Hovekanal	394.178
Neuhöfer Kanal	94.772
Querkanal	18.304
Saalehafen	94.289
Spreehafen	421.867
Steinwerder Kanäle (inkl. Moorkanal)	102.813
Marktkanal	11.737
Ernst-August-Kanal (elbseitig der Schleuse)	19.236
Schmidtkanal	26.881
Reiherstieg Schleusenfleet	10.183
Rüschkanal	rd. 136.000
Steendiekkanal	rd. 87.000
Holzhafen	444.533
Alte Dove-Elbe	116.448

* Zu diesen Kanälen/Wasserflächen liegen die Daten nur summarisch vor.

Frage 9: Wann und für wie lange ist das Este-Sperrwerk in den vergangenen 20 Jahren aufgrund von Verschlickung nicht betriebsbereit gewesen?

Frage 10: Wie viele Fälle hat es in den vergangenen Jahren 20 Jahren gegeben, in denen die Verschlickung am Este-Sperrwerk zu dessen Beschädigung führte?

Antwort zu Fragen 9 und 10:

Das Sperrwerk Estemündung war in den letzten 20 Jahren vom 11. November 2019 bis zum 20. November 2019 sedimentationsbedingt nicht betriebsbereit. Am 8. Dezember 2011 kam es zu einer Havarie des westlichen binnenseitigen Stemmtoflügels wegen stark verdichteter Sedimentablagerungen an der Sperrwerkssohle. Die Betriebsbereitschaft blieb erhalten.

Frage 11: In der Antwort auf Frage 15 von Drs. 22/1065 verweist der Senat auf die Gesamtstrategie der HPA. Diese erwähnt in dem entsprechenden Dokument, dass ein Antrag auf die Verbringung von Baggergut in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) in Arbeit ist. Wurde dieser Antrag zwischenzeitlich gestellt beziehungsweise bis wann soll die besagte Antragseinreichung spätestens erfolgt sein?

Antwort zu Frage 11:

Der Antrag soll nach derzeitigem Stand Anfang des Jahres 2021 beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) eingereicht werden.

Frage 12: Da eine Antragseinreichung in Arbeit ist, muss es bereits weitere Planungen seitens der HPA geben, wie zu verfahren ist, wenn der Antrag positiv beschieden wird. Wie stellt sich die HPA die Verbringung von Baggergut in die AWZ konzeptionell vor?

Antwort zu Frage 12:

Dem Antrag folgt ein mehrstufiges Genehmigungsverfahren. Bei positivem Bescheid könnte die Verbringung analog zur bisherigen Verbringung zur Tonne E3 erfolgen.

Frage 13: *Ist für den Fall einer Genehmigung des Antrages geplant, die eigene Transportkapazität auszubauen?*

Wenn nein, warum nicht?

Frage 14: *Ist für den Fall einer Genehmigung des Antrages geplant, die eigenen Baggerkapazitäten auszubauen, oder soll dies weiterhin überwiegend an Fremdfirmen vergeben werden?*

Antwort zu Fragen 13 und 14:

Hierüber wurde bislang nicht entschieden.

Frage 15: *In dem Tideelbmanagement aus 2007 (Drs. 18/6207) kündigte der Senat an: „Des Weiteren soll die im Rahmen der Gewässerinstandhaltung begonnene Entschlickung von binnenschiffstiefen Hafenbereichen intensiviert werden. Das bei der Räumung anfallende Baggergut ist überwiegend kontaminiert und muss daher in der METHA behandelt und an Land untergebracht werden. Insgesamt befinden sich in dem Bereich des Hamburger Hafens ca. 5 Millionen m³ alte Sedimente, so dass für die Entsorgung des Baggerguts unter Berücksichtigung der zeitgleich laufenden Neusedimentation rd. 15 Jahre zu veranschlagen sind.“ Bestätigt der Senat, dass es seit 2007 eine Intensivierung der Entschlickung von binnenschiffstiefen Hafenbereichen gegeben hat und dass diese Strategie bis heute verfolgt wird?*

Frage 16: *Wenn ja, verdeutlichen Sie diese bitte anhand von Beispielen jeweils von 2018 im Vergleich zu 2017 und 2019 im Vergleich zu 2018.*

Antwort zu Fragen 15 und 16:

Die Strategie wird sukzessive weiterverfolgt. Dabei müssen vielfältige Randbedingungen beachtet werden, wie etwa die hafenwirtschaftlichen Bedarfe, die naturschutzrechtlichen Belange und die Kosten. Eine Intensivierung ist daher nicht erfolgt. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.

Frage 17: *Traf die Senatseinschätzung aus Drs. 18/6207 zwischenzeitlich ein, wonach es in wenigen Jahren kein kontaminiertes Baggergut mehr geben würde, welches in der Aufbereitungsanlage METHA zu behandeln sei? Wenn nicht, wie viel Baggergut wurde seit 2010 in der Aufbereitungsanlage METHA entsorgt, angegeben in Kubikmetern und tTS pro Jahr, und mit welchen geschätzten Mengen rechnet man pro Jahr für die weiteren fünf Jahre?*

Frage 18: *Wie lautet die gegenwärtige Einschätzung des Senats zum Aufkommen von kontaminiertem Hafenschlick, was Umfang und notwendige Entsorgungskapazitäten für die kommenden zehn Jahre angeht?*

Antwort zu Fragen 17 und 18:

Es gibt weiterhin belastetes Baggergut, welches an Land behandelt und entsorgt werden muss. Dieses stammt vorwiegend aus Bereichen mit alten Sedimenten. Auch ist nicht erkennbar, dass Sanierungsmaßnahmen jenseits der Hamburger Landesgrenzen im Bereich der Ober- und Mittelelbe mittelfristig zu einer spürbaren Senkung der Schadstoffeinträge aus der Binnen- in die Tideelbe führen werden. Für die kommenden Jahre geht die HPA davon aus, dass die in die Landbehandlung gehenden Mengen und der Bedarf an Entsorgungskapazitäten in etwa auf dem heutigen Niveau verbleiben. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.

Frage 19: *In der Antwort auf Frage 15 von Drs. 22/1065, ob derzeit nach weiteren Möglichkeiten gesucht werde, den Hafenschlick zu verklappen oder an Land zu bringen, welche Optionen dabei geprüft würden, und welche konkreten Möglichkeiten sich derzeit dazu anböten, verweist der Senat auf die Gesamtstrategie der HPA und unter anderem auf die Verbringung von Hafenschlick in die AWZ. Weder in der Antwort noch in der Gesamtstrategie der HPA ist davon die Rede, dass Hafenschlick zukünftig bei Scharhörn verklappt werden solle. Wurde nach Beantwortung von Drs. 22/1065 am 25.8.2020 die Idee, an besagter Stelle Hafenschlick zu verbringen, geboren, Gespräche mit allen zuständigen Institutionen geführt und binnen 33 Tagen so vorangetrieben, dass die Presse am 30.9.2020 darüber berichten konnte, dass ab 2023 dort Hafenschlick verklappt werden soll?*

Frage 20: *Wenn nein, warum hat der Senat bei Frage 15 von Drs. 22/1065 nicht angegeben, dass zukünftig auch bei Scharhörn Hafenschlick verklappt werden soll?*

Antwort zu Fragen 19 und 20:

Das grundsätzliche Erfordernis, den Handlungsrahmen für die Sedimentverbringung zu erweitern, wird in der Gesamtstrategie benannt.

Frage 21: *Wie ist der Stand der Dinge hinsichtlich einer Verklappung von Baggergut vor Scharhörn?*

Frage 22: *Welche Verklappungskapazität, gemessen in Kubikmeter und tTS pro Jahr, wird dort zu Verfügung stehen?*

Frage 23: *Wird diese Verklappungskapazität vor Scharhörn vertraglich, naturgegeben oder aus sonstigen Gründen lediglich zeitlich begrenzt zur Verfügung stehen?*

Wenn ja, bitte erläutern.

Antwort zu Fragen 21, 22 und 23:

Derzeit werden die notwendigen Prüfunterlagen und Gutachten für einen Genehmigungsantrag erarbeitet. Weitere Angaben werden nach Abschluss der Prüfung möglich sein.