

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Claudia Müller, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar,
Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Elbvertiefung und Auswirkungen auf die Verschlickung des Flusses und des Hamburger Hafengebiets

Seit 2019 setzt die Bundesregierung zusammen mit der Freien und Hansestadt Hamburg (in deren Stadtgebiet) die sog. Elbvertiefung („Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe) um. Mit diesem von vielen Seiten bereits lange im Vorfeld kritisierten Projekt (<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/hafen/verstehen/Chronologie-Die-Debatte-um-die-Elbvertiefung.geschichteelbvertiefung100.html>) ist auch die Ertüchtigung des Gebiets des Hamburger Hafens verbunden, um Schiffe bis zur Liegestelle im Containerhafen einen gleichbleibenden Tiefgang gewähren zu können.

Doch vor dem Hintergrund der „Verschlickung“ und Sedimentablagerung der Elbe in Hamburg, aber auch an vielen weiteren Flussabschnitten, stellt dies eine besondere Herausforderung dar und war bereits vor den 2019 gestarteten Baumaßnahmen ein Problem: Prognosen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gehen auch nach der Elbvertiefung an der Unterelbe von 3 bis 10 Prozent Zunahme der Baggergutmengen aus. Allein für das Gebiet des Hamburger Hafens summiert sich der Aufwand für Ausbaggerungen auf rund 100 Mio. Euro pro Jahr, für das Gebiet der Unterelbe, wofür der Bund zuständig ist, auf über 50 Mio. Euro pro Jahr (<https://www.welt.de/regionales/hamburg/article168894026/Im-Hamburger-Hafen-schnappt-die-Schlickfalle-zu.html>). Nach der Elbvertiefung dürfte nach Ansicht der Fragesteller dieser Aufwand noch weiter zunehmen.

Aber auch die Stellen für die Verklappung des Hafenschlicks sind begrenzt. Bisher wurde der Schlick aus dem Hamburger Hafen an der Hamburger Gewässergrenze bei der Insel Neßsand und in der Nordsee südöstlich von Helgoland verklappt. Für die Verbringung in der Nordsee (Tonne E3) besteht eine Vereinbarung zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Land Schleswig-Holstein. Sie enthält strikte Umweltauflagen und Obergrenzen für die Sedimentmengen – sowohl absolut als auch jährlich. Diese Vereinbarung muss bis 2022 neu verhandelt werden (<https://www.welt.de/regionales/hamburg/article220522398/Verklappung-von-Schlick-Der-Kampf-um-die-Elbe-geht-weiter.html>). Aktuell existiert allerdings ein so stark erhöhtes Sedimentaufkommen im Hamburger Hafen, dass Hamburg nach zusätzlichen Verbringstellen sucht. Eine diskutierte Option ist die Verklappung von Sedimenten bei der Insel Scharhörn auf Hamburger Gebiet, in direkter Nähe zum Nationalpark Wattenmeer.

Weiter zunehmende Ausbaggerungen aufgrund des sog. „tidal pumping“-Effekts, (wonach Schlick durch die Tidebewegungen wieder zurück gespült wird), aber auch die Suche nach zusätzlichen Verklappungsoptionen macht deutlich, dass der Hamburger Hafen ein sehr akutes Schlickproblem aufweist. Dieses ist nach Auffassung der Fragesteller nicht nur sehr teuer, sondern kann in letzter Konsequenz auch dazu führen, dass die Elbvertiefung in Bezug auf ihre eigentlichen Ausbauziele für die Schifffahrt unwirksam wird, weil die neue Solltiefe gar nicht vorzuhalten ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Baggergutmengen im Zuge der Sicherstellung der Befahrbarkeit der Elbe seeseitig bis Hamburg wurden in den Jahren seit 2013 jährlich jeweils entnommen und verklappt (bitte für Unter- und Außenelbe sowie Hamburg nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils getrennt ausweisen)?
2. Welche Kosten sind dem Bund sowie nach Kenntnis der Bundesregierung der Freien und Hansestadt Hamburg dadurch p. a. seit 2013 jeweils entstanden (bitte jeweils getrennt aufschlüsseln in Kosten, die dem Bund bzw. Hamburg entstanden sind)?
3. In welchen Gebieten wurden die Ausbaggerungsmengen an Schlick jeweils verbraucht (bitte die Verklappungsgebiete unter Nennung der jeweiligen Kapazität und die jeweilige Herkunft des Schlicks in Kubikmetern aufschlüsseln)?
4. Welche Vereinbarungen zwischen welchen Gebietskörperschaften gibt es für die Verklappung des Schlicks aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung?
5. Welche Vereinbarungen laufen zu welchem Datum aus und müssen bis wann mit welchen Zielen (neue voraussichtliche Baggergutmengen) neu verhandelt werden?
6. Welche Planungen gibt es seitens des Bundes und der WSV auf dem Gebiet der Unter- und Außenelbe hinsichtlich jährlicher Baggergutmengen und Kosten dafür pro Jahr bis 2030 (bitte jährlich nach Kubikmetern aufschlüsseln)?
7. Welche Planungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Freien und Hansestadt Hamburg auf dem dortigen Gebiet der Elbe und des Hafens hinsichtlich jährlicher Baggergutmengen und Kosten dafür pro Jahr bis 2030 (bitte jährlich nach Kubikmetern aufschlüsseln)?
8. Welche Kapazität bzw. vertragliche Deckelung haben nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen aktuell genutzten Ablagerungsflächen für Schlick aus der Elbe und dem Hafen Hamburg (bitte jeweilige Gesamtmenge in Kubikmetern des jeweiligen Verklappungsgebietes bis zum jeweiligen Datum nennen)?
9. Welche weiteren Ablagerungsflächen für Verklappungen durch den Bund bzw. die Freie und Hansestadt Hamburg mit welcher Lage und welcher jeweiligen Kapazität bzw. Deckelung sind jeweils geplant?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse des Forums Tideelbe, in dessen Arbeit die WSV mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) als Trägerin eingebunden war?
11. Haben nach Kenntnis und den Schlussfolgerungen der Bundesregierung die empfohlenen Maßnahmen des Forums Tideelbe das Potenzial, Tideenergie zu dämpfen und so den Sedimenteintrag in die Tideelbe, der sich

- durch den Effekt des sog. tidal pumping verstärkt, nachhaltig zu reduzieren (bitte jeweils begründen, ggf. entsprechende Zahlen nennen)?
12. Plant die Bundesregierung, sich mit finanziellen Mitteln an der weiteren Planung und Umsetzung von Strombaumaßnahmen an der Tideelbe zu beteiligen (falls ja, in welcher Höhe, falls nein, warum nicht)?
 13. a) Wann werden die Arbeiten der neunten Fahrrinnenanpassung im Abschnitt der WSV voraussichtlich abgeschlossen sein?
b) Wann ist mit einer Freigabe der neuen Solltiefen im Gesamtprojekt (Bund und Hamburg) zu rechnen?
 14. Hat die Bundesregierung Hinweise darauf, dass die Sicherheit der sog. Unterwasserablagerungsflächen (UWA) nicht gewährleistet werden kann, z. B. weil die Randdämme (u. a. der UWA Medemrinne/Neufelder Sand) aufgrund der starken Strömung im Mündungsbereich der Elbe erodieren (bitte begründen)?
 15. a) Wie bewertet die Bundesregierung Aussagen in einer internen Präsentation der Hamburg Port Authority (HPA; <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-hamburg-westhagemann-elbvertiefung-durch-schlick-nicht-gefaehrdet-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-200929-99-758198>), dass das Sedimentaufkommen in den verkehrskritischen Bereichen des Fahrwassers und der Liegeplätze im Hamburger Hafen so umfangreich ist, dass eine Freigabe der neuen Solltiefen der Fahrrinnenanpassung gefährdet ist und eine dauerhafte Unterhaltung der neuen, planfestgestellten Wassertiefen im Hamburger Hafen nicht garantiert werden kann (bitte begründen)?
b) Inwieweit ist dadurch nach Auffassung der Bundesregierung eine planmäßige Umsetzung der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe gefährdet (bitte begründen)?
c) Inwieweit wird dadurch nach Auffassung der Bundesregierung eine dauerhafte und flächendeckende Aufrechterhaltung der geplanten Solltiefe gefährdet (bitte begründen)?
 16. Wie ist der aktuelle Stand der Diskussion über ein gemeinsames Sedimentmanagement von WSV und HPA im Bereich der Tideelbe?
 17. Gibt es konkrete Überlegungen oder Aktivitäten der WSV, die bestehenden Verbringstellen bei St. Margarethen und Neuer Luechtergrund für Unterhaltungsbaggertgut der Hamburg Port Authority zu öffnen, um sie gemeinsam mit Hamburg zu nutzen?
 18. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Vorschlag der Freien und Hansestadt Hamburg, Sedimente auf Hamburger Gebiet bei der Insel Scharhörn zu verbringen?
 19. a) Wie ist der aktuelle Stand der Diskussion zur Neugestaltung der Gemeinsamen Übergangsregelung für den Umgang mit Baggertgut (GÜBAK)?
b) Liegt hierzu bereits eine neue Regelung vor, wenn ja, mit welchen ggf. veränderten Passagen bzw. Parametern?

Berlin, den 9. Februar 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

