

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller,
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/27269 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Sedimentauf-

kommen 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.

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)?

Unterhaltungsbaggermengen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) (Unternehmer – Hopper) im Hauptfahrwasser der Unter- und Außenelbe seit 2013:

	WSA Hamburg und Cuxhaven Hauptfahrwasser
Jahr	Hopper [Mio. m ³]
2013	13
2014	11
2015	14
2016	16
2017	13
2018	14
2019	10
2020	11,60 (vorläufig)

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)?

Ausgaben der WSV für Baggerungen (Unternehmer-Hopper) im Hauptfahrwasser der Unter- und Außenelbe seit 2013:

Jahr	Kosten Hopper WSV [Mio. Euro]
2013	43
2014	33
2015	43
2016	43
2017	35
2018	54
2019	40

Angaben für 2020 liegen noch nicht vor.

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)?

Das Unterhaltungsbaggergut aus dem inneren Ästuar enthält neben den bindigen Bestandteilen („Schlick“) immer auch eine signifikante Menge an Feinsand und Mittelsand. Die Zuordnung der Baggermengen nach Baggerabschnitten und Umlagerungsstellen ist der Tabelle im Anhang zu entnehmen.

Zur Kapazität wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hat keine Vereinbarungen zur Verbringung von Baggergut geschlossen. Er verwaltet die Bundeswasserstraße hoheitlich und regelt daher seine Belange im Zuge von Benehmen und/oder Einvernehmen mit den ggf. zuständigen Landesbehörden.

Der Bundesregierung liegen über den Inhalt der Genehmigung, die Schleswig-Holstein der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) zur Baggergutverbringung zur Tonne E3 erteilt hat, keine eigenen Informationen vor.

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)?

Aufgrund der Prognosen zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe wird von einer Erhöhung der durchschnittlichen Unterhaltungsbaggermengen um rd. 10 Prozent im Bereich der Zuständigkeit des Bundes ausgegangen. Die WSV orientiert sich bei der Abschätzung der Ausgabenentwicklung in den kommenden Jahren an diesem Wert.

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)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

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)?

Die Unterbringungsbereiche der WSV sind infolge der Tidedynamik in der Kapazität nicht begrenzt. Für die Unterbringung von Feinsedimenten werden Auswirkungsprognosen erstellt, denen Mengenannahmen abgeleitet aus Erfahrungswerten zugrunde liegen.

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?

Seitens des Bundes sind keine weiteren Flächen, über die in der Antwort zu den Fragen 3 und 9 hinaus genannten, beplant.

Darüber welche Ablagerungsflächen die FHH konkret beplant und welchen Stand diese Planungen haben, liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist das offene und transparente Dialogforum unter Beteiligung aller Betroffenen, eine wichtige Komponente für wechselseitiges fachliches Verständnis und die Erarbeitung von Empfehlungen unter Einbeziehung der Belange der beteiligten Stakeholder. Daher hat sie auch die finanzielle und personelle Beteiligung an einer Fortsetzung in Aussicht gestellt.

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)?

Das Forum Tideelbe hat eine Vielzahl von Maßnahmen mit unterschiedlichem Wirkungsschwerpunkt erarbeitet. Diese Maßnahmen sind teilweise auch miteinander zu kombinieren. Für einzelne Maßnahmen liegen bislang Machbarkeitsstudien zur Umsetzung vor, für andere grobe Vorkonzepte. Nach Auffassung der Bundesregierung sind die Maßnahmen eine Möglichkeit zur Senkung der Tideenergie im inneren Ästuar und damit auch zur Reduzierung des Sedimenteintrages in die Tideelbe.

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)?

In welchem Umfang sich der Bund auch an der Umsetzung einzelner Maßnahmen des Forums Tideelbe beteiligt oder diese in eigener Zuständigkeit umsetzt, hängt von der konkreten Maßnahme selbst ab.

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?

Die Fragen 13a und 13b werden gemeinsam beantwortet.

Die Arbeiten der WSV im Bereich der Fahrrinne sollen voraussichtlich im April 2021 abgeschlossen sein.

Die Freigabe der fertiggestellten Bauabschnitte erfolgt stufenweise, bislang sind bereits die neuen Breiten für den Schiffsverkehr in zwei Stufen freigegeben worden. Voraussichtlich im Mai und in der zweiten Jahreshälfte 2021 werden in zwei Schritten auch die Tiefen für den Verkehr freigegeben.

14. Hat die Bundesregierung Hinweise darauf, dass die Sicherheit der sog. Unterwasserablagerungsflächen (UWA) nicht gewährleistet werden kann, z. B. weil die Randaufschlüsse (u. a. der UWA Medemrinne/Neufelder Sand) aufgrund der starken Strömung im Mündungsbereich der Elbe erodieren (bitte begründen)?

Der Bundesregierung liegen keine solchen Hinweise vor.

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-20090101-2009-29-99-758198>), 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)?

Die Fragen 15a bis 15c werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die in der genannten Quelle dargelegten Informationen zum Sedimentaufkommen im Bereich der FHH weder die planmäßige Umsetzung der laufenden Fahrrinnenanpassung noch die dauerhafte Unterhaltung gefährden.

16. Wie ist der aktuelle Stand der Diskussion über ein gemeinsames Sedimentmanagement von WSV und HPA im Bereich der Tideelbe?

Sedimentmanagement ist sehr komplex und betrifft dynamische Naturvorgänge. Die Bundesregierung strebt daher ein mit allen betroffenen Behörden abgestimmtes flexibles und adaptives Sedimentmanagementkonzept an. Der Dialog dazu findet fortlaufend statt.

17. Gibt es konkrete Überlegungen oder Aktivitäten der WSV, die bestehenden Verbringstellen bei St. Margarethen und Neuer Luechtergrund für Unterhaltungsbaggergut der Hamburg Port Authority zu öffnen, um sie gemeinsam mit Hamburg zu nutzen?

Aufgrund des gemeinsamen Naturraums ist eine gemeinsame Bewirtschaftung bereits seit Langem Bestandteil der Sedimentmanagementkonzepte der WSV und der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts. Die im Jahr 2017 aufgestellten Untersuchungen der Auswirkungsprognose für den Unterbringungsbereich St. Margarethen beinhalten ebenso wie die in Erarbeitung befindlichen Untersuchungen zur Auswirkungsprognose für den Neuen Luechtergrund optional Anteile von Unterhaltungsbaggergut aus der Hamburger Bundeswasserstraße.

18. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Vorschlag der Freien und Hansestadt Hamburg, Sedimente auf Hamburger Gebiet bei der Insel Scharhörn zu verbringen?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist nachvollziehbar, dass die FHH ihre Sedimentverbringung regelmäßig einer Überprüfung unterzieht und dabei alle Möglichkeiten auch unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten prüft.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Erkenntnisse vor.

19. a) Wie ist der aktuelle Stand der Diskussion zur Neugestaltung der Gemeinsamen Übergangsregelung für den Umgang mit Baggergut (GÜBAK)?
b) Liegt hierzu bereits eine neue Regelung vor, wenn ja, mit welchen ggf. veränderten Passagen bzw. Parametern?

Die Fragen 19a und 19b werden gemeinsam beantwortet.

Für die überarbeitete Fassung der Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in Küstengewässern befindet sich der sogenannte Gelbdruck kurz vor Fertigstellung. Dieser wird danach zur Kommentierung an betroffene Behörden versandt. Die überarbeitete Fassung enthält im Wesentlichen die Fortschreibung unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Gesetzgebung, die Aktualisierung der Richtwerte für einzelne Stoffe und einzelne klarstellende Formulierungen zum einfacheren Verwaltungsvollzug.

2015 Baggenmergenverteilung - Zuordnung (Gesamt)

Table with 17 columns: Bereich, Abschnitt, Elbe-Km, 888, 887, 889, 889_1, 889, 714, 727, 732, 738, 748, 754, Summe. Rows include Weidel, Lufesand, Junissand, Stadtrand, Pagenrand, Rhinplate, Wilschlofen, Freuburg, Scheelenhuth, Bronsbüttel, Osteriff, Miedengrund, Altbruch, Letzt. Cuvhal, Ostl. Mittelri, Westl. Mittelri, and Summe.

2014 Baggenmergenverteilung - Zuordnung (Gesamt)

Table with 17 columns: Bereich, Abschnitt, Elbe-Km, 688, 687, 689, 689_1, 689, 704, 714, 719, 727, 732, 738, 748, 754, Summe. Rows include Weidel, Lufesand, Junissand, Stadtrand, Pagenrand, Rhinplate, Wilschlofen, Freuburg, Scheelenhuth, Bronsbüttel, Osteriff, Miedengrund, Altbruch, Letzt. Cuvhal, Ostl. Mittelri, Westl. Mittelri, and Summe.

2013 Baggenmergenverteilung - Zuordnung (Gesamt)

Table with 17 columns: Bereiche, Abschnitte, Elbe-Km, 688, 687, 689, 689_1, 689, 704, 714, 719, 727, 732, 738, 748, 754, Summe. Rows include Weidel, Lufesand, Junissand, Stadtrand, Pagenrand, Rhinplate, Wilschlofen, Freuburg, Scheelenhuth, Bronsbüttel, Osteriff, Miedengrund, Altbruch, Letzt. Cuvhal, Ostl. Mittelri, Westl. Mittelri, and Summe.

