

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kruse und Dr. Kurt Duwe (FDP) vom 28.01.16

und Antwort des Senats

Betr.: Verbringung von Sedimenten (VI) – Alternativen für Hamburg in Sicht?

Unverändert sind die Hamburger Hafenbereiche von hohen Sedimentablagerungen betroffen. Erst im Frühjahr 2016 soll ein neues Sedimentmanagementkonzept vom Senat vorgelegt werden. Nach den eigenen Angaben des Senats wurden die Optionen der Verbringung von Baggergut außerhalb der Zwölf-Meilen-Zone im Rahmen des Forums Strombau- und Sedimentmanagement geprüft (vergleiche Schriftliche Kleine Anfrage, Drs. 21/1681 vom 29.09.2015). Nach dem Ergebnisbericht des Forums vom 27.07.2015 würden bei dieser Verbringung „voraussichtlich keine ökologisch bzw. touristisch wichtigen Küstenbereiche betroffen sein“. Zudem würden „durch den vollständigen Austrag bei einer Verbringung in die AWZ keine Konflikte mit der Nutzung der Tideelbe als Wirtschafts-, Erholungs- und Lebensraum bestehen. Dieser wird vielmehr entlastet, mit positiven Effekten für die Nutzung.“

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Die Option der Verbringung von Hamburger Baggergut in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) hat die HPA geprüft, Informationen dazu transparent aufbereitet und deren Vor- und Nachteile im Rahmen des Dialogforums Tideelbe umfassend diskutiert (siehe Ergebnisbericht, Seite 66 fortfolgende sowie Anhänge II und III, Seite 118 fortfolgende). Derzeit werten die Behörden auf dieser Grundlage aus, welche Optionen sich für die Verbringung von Sedimenten eignen, hierzu zählt auch die Verbringung in die AWZ. Bis ein neues Sedimentmanagementkonzept vorliegt, verfügt Hamburg über Restmengen aus dem bestehenden Einvernehmen mit Schleswig-Holstein, die – nach Beprobung und Analyse der Sedimente - zur Tonne E3 verbracht werden können.

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

1. *Ist zu der Verbringung von nicht schadstoffbelasteten Sedimenten eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt worden?*

Wenn ja, bitte beifügen.

Wenn nein, warum nicht?

Die verschiedenen abwägungsrelevanten Aspekte der unterschiedlichen Verbringoptionen wurden von der HPA und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) aufbereitet, dem Forum Strombau- und Sedimentmanagement vorgestellt, diskutiert und bewertet. Hierzu zählen auch die Kosten-Nutzen-Aspekte.

2. *Hat die zuständige Behörde einen Auftrag erhalten, ein Konzept zur Verbringung des Baggerguts auf See außerhalb der Zwölf-Meilen-Zone zu erarbeiten?*

Wenn ja, wann, von wem beziehungsweise von welcher zuständigen Stelle und wann wird das Konzept fertig sein?

Wenn ja, warum wurde bisher nicht die Erarbeitung eines Konzeptes zur Verbringung des Baggerguts auf See außerhalb der Zwölf-Meilen-Zone vom Senat beziehungsweise der HPA in Betracht gezogen?

Siehe Vorbemerkung.

Im Übrigen siehe: <http://www.dialogforum-tideelbe.de/wp-content/uploads/2015/07/Ergebnisbericht-des-Dialogforums-Strombau-und-Sedimentmanagement-Tideelbe.pdf> sowie Antwort zu 4.

3. *Wie beurteilt der Senat beziehungsweise die HPA nach aktuellem Kenntnisstand die wirtschaftliche Realisierbarkeit der Verbringung des Baggergutes auf See außerhalb der Zwölf-Meilen-Zone, insbesondere die Kosten? (Im Ergebnisbericht des Forums Strombau- und Sedimentmanagement Tideelbe heißt es dazu auf der Seite 75 lediglich: „Durch große Entfernung der AWZ von der Tideelbe sind aus Sicht der Unterhaltung die Transportkosten im Vergleich zu allen anderen Verbringoptionen am höchsten.“)*

Die in der Frage genannte Einschätzung hat weiterhin Bestand.

- a. *Trifft das vorgenannte Kostenargument auch dann noch zu, wenn man bedenkt, dass für die Verbringung nach Schleswig-Holstein Gelder in noch zu gründende Stiftung eingezahlt werden müssen?*

Ja. Hier ist zu bedenken, dass auch bei einer möglichen Verbringung in die AWZ die Festsetzung von Ausgleichszahlungen als Ergebnis des Genehmigungsverfahrens nicht auszuschließen ist.

- b. *Welche Planungen hat das Land Hamburg beziehungsweise das Land Schleswig-Holstein bezüglich der vorgenannten Stiftung bereits getätigt?*

Die Stiftung soll Umweltschutzmaßnahmen fördern. Die noch nicht gegründete Stiftung liegt im alleinigen Zuständigkeitsbereich Schleswig-Holsteins. Die Freie- und Hansestadt Hamburg (FHH) ist an der weiteren Konkretisierung nicht beteiligt. Im Übrigen siehe:

<http://www.nationalpark-wattenmeer.de/sh/misc/nationalpark-stiftung-auf-den-weg-gebracht/3265>

und

http://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/V/Presse/PI/2015/1115/MELUR_151118_NP_Stiftung.html.

4. *Wie beurteilt der Senat beziehungsweise die HPA nach aktuellem Kenntnisstand die rechtliche Realisierbarkeit der Verbringung außerhalb der Zwölf-Meilen-Zone? Gibt es aus Sicht des Senats beziehungsweise der HPA einen neuen Ansatz dazu?*

Wenn ja, welchen?

Nach derzeitiger Einschätzung wäre ein umfassendes Genehmigungsverfahren nach dem Hohe-See-Einbringungsgesetz (HSEG) erforderlich, bei dem unter anderem alle 16 Bundesländer und das Bundesamt für Naturschutz anzuhören sind. Der Ausgang eines solchen Verfahrens ist ungewiss (vergleiche §5 Absatz 2 sowie §8 HSEG). Siehe dazu auch http://www.dialogforum-tideelbe.de/wp-content/uploads/2014/10/FOSUST-FF-Sediment-3.Sitzung-TOP-5_Ausschließliche-Wirtschaftszone.pdf

5. *Welcher technische Aufwand entsteht nach aktuellem Kenntnisstand für die Verbringung des Baggerguts außerhalb der Zwölf-Meilen-Zone?*

Der technische Aufwand wird insbesondere durch die längere Entfernung bestimmt. So würde ein Bagger etwa eine Stunde in Hamburg baggern und hätte anschließend - je nach Verbringort in der AWZ – eine Fahrtzeit von mindestens 20 Stunden. Hinzu

käme, dass nur sehr große Bagger wirtschaftlich sinnvoll einsetzbar wären, die in engeren Hafenbecken nicht operieren könnten.

6. *Gibt es aus Sicht des Senats beziehungsweise der HPA Abweichungen zu den Prüfungsergebnissen im Ergebnisbericht des Forums Strombau- und Sedimentmanagement Tideelbe vom 27.07.2015?*

Wenn ja, welche und warum?

Wenn nein, warum nicht?

Nein, die Ergebnisse haben weiterhin Bestand. Neue Erkenntnisse liegen seither nicht vor.

7. *Welche weiteren Alternativen zur Verbringung von Sedimenten aus den Hafenbecken werden aktuell geprüft? Wie ist dazu der Sachstand und/oder das Prüfungsergebnis? Welche genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen müssen dafür jeweils erfüllt sein?*

Die Optionen wurden im Rahmen des Dialogforums Tideelbe umfassend diskutiert und geprüft. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

8. *Wann plant der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde die vertraglich vereinbarten und derzeit nicht hergestellten Wassertiefen durch welche Maßnahmen wiederherzustellen?*

Es besteht das Ziel, die erforderlichen Wassertiefen in allen relevanten Hafenbereichen im Zuge der planmäßigen Unterhaltung zum Ende der regulären Umlagersaison (31. März 2016) wiederherzustellen.