3. November 2023

**Schriftliche Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Prof. Dr. Götz Wiese (CDU)** **vom 26.10.2023**

**und Antwort des Senats**

**- Drucksache 22/13352 -**

**Betr.: Elbvertiefung und Sedimentmanagement – Wie ist der aktuelle Stand im Jahr 2023?**

Einleitung für die Fragen:

Das Sedimentmanagement verschlinge hohe Summen, für die der Bund nicht allein aufkommen könne. „Die Kosten sollten geteilt werden. Dafür müssen wir kurzfristig, mittelfristig und langfristig mit den Ländern eine Lösung finden“, sagte der maritime Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janacek, mit Blick auf Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen am 16.3.2023 im Hamburger Abendblatt.

Auch in Hinblick auf den sogenannten Schlickfrieden sowie auf die perspektivische Verbringung der Sedimente in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) bleiben einige Fragen offen.

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

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

1. Welche Menge an Sedimenten wurde im Jahr 2022 sowie im 1., 2. und 3. Quartal 2023 ausgebaggert? Bitte nach entsprechenden Baggerstellen auflisten.

Unterhaltungsbaggerungen finden über das Jahr verteilt bedarfsgerecht in allen Hafenbereichen statt. Im Folgenden werden die Baggermengen in Tonnen Trockensubstanz des Jahres 2022 nach den einzelnen Verbringstellen dargestellt.

|  |  |
| --- | --- |
| Verbringstelle | Menge in Mio. Tonnen Trockensubstanz |
| Nordsee Tonne E3 | 1,54 |
| Neuer Lüchtergrund | 0,73 |
| St. Margarethen | 0,49 |
| Neßsand | 1,95 |
| Landbehandlung und -entsorgung | 0,19 |

Die Baggermengen für das Jahr 2023 liegen noch nicht abschließend vor.

1. Wie hoch sind die Kosten für Wassertiefeninstandhaltung bzw. Sedimentmanagement in den Landeshafengewässern im Jahr 2022 sowie im 1., 2. und 3. Quartal 2023? Bitte jeweils nach Unterhaltung, Sanierung und Strombau aufgliedern sowie Kosten für die Posten Personal, Treibstoff/Bunker, Chartergebühr, Wartung/Reparatur aufschlüsseln.
2. Wie hoch sind die Kosten für Wassertiefeninstandhaltung bzw. Sedimentmanagement auf der Delegationsstrecke/Stromelbe im Jahr 2022 sowie im 1., 2. und 3. Quartal 2023? Bitte jeweils nach Unterhaltung, Sanierung und Strombau aufgliedern sowie Kosten für die Posten Personal, Treibstoff/Bunker, Chartergebühr, Wartung/Reparatur aufschlüsseln.

Die Kosten werden von der HPA nur in der im Jahresbericht über die Wassertiefeninstandhaltung dargestellten Form vorgehalten; siehe https://www.tideelbe.info/fileadmin/user\_upload/Downloads/Berichte/WTI-Jahresbericht\_2022\_final.pdf. Die Kosten für das Jahr 2023 liegen noch nicht vor.

1. Wie viel kostet die Verbringung eines Kubikmeters Sediment heute bzw. was würde es kosten, wenn er in die AWZ verbracht würde? Bitte jeweils nach Verbringstellen Neßsand, Neuer Lüchtergrund, St. Margarethen, Tonne E3, Scharhörn und AWZ auflisten.

Die Verbringkosten sind von vielen Randbedingungen und Faktoren wie Verbringort, Sedimentbeschaffenheit, Treibstoffkosten usw. abhängig. Die reinen Verbringkosten für eine mögliche Verbringung in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) werden aufgrund der längeren zurückzulegenden Strecke allein transportbedingt vermutlich rund 25 % über den Kosten für eine Verbringung zur Tonne E3 liegen. Eine genaue Abschätzung ist derzeit nicht sinnvoll möglich, da andere Randbedingungen noch nicht vorhersehbar sind. Im Übrigen siehe Antworten zu 1 bis 3.

1. Grundsätzlich soll die sogenannte Kreislaufbaggerei, bei der Sedimente auf Hamburger Gebiet und der angrenzenden Bundeswasserstraße Tideelbe entnommen und stromabwärts wieder in der Elbe und ihren Seitenräumen abgelagert werden, vermieden werden. Wie groß war die Menge an Sedimenten aus der Kreislaufbaggerei im Jahr 2022 sowie im 1., 2. und 3. Quartal 2023? Bitte auch in Relation zu der Gesamtmenge angeben.
2. Wie hoch waren die Kosten der Kreislaufbaggerei im Jahr 2022 sowie im 1., 2. und 3. Quartal 2023? Bitte auch in Relation zu den Gesamtkosten angeben.

Die Sedimentmengen, die in Kreisläufen in den Hafen zurückgeführt werden, hängen von vielen Randbedingungen ab und können daher nicht exakt beziffert werden. Folglich können damit auch nicht quantitative Kosten abgeleitet werden, zu denen im Übrigen auch ökologische Kosten gerechnet werden müssten; hier fehlt es an gesicherten Berechnungsmethoden. Grundsätzlich finden sowohl von Neßsand als auch von St. Margarethen unter den zuletzt vorherrschenden hydrologischen Bedingungen Rücktransporte statt. Im Übrigen siehe Antwort zu 1 bis 3.

1. Wie viele Schiffe sind zurzeit beim Sedimentmanagement bzw. für die Baggerei im Einsatz? Bitte nach Schiffstyp, Kosten und danach, welchen Privatunternehmen die Schiffe gehören und sie betreiben, angeben.

Im Zuständigkeitsbereich der HPA (tidebeeinflusste Hafengewässer sowie Delegationsstrecke innerhalb der Hamburger Landesgrenzen) arbeiteten folgende Geräte für die Wassertiefeninstandhaltung im Auftrag der HPA (Stand 26. Oktober 2023). Ausbauarbeiten sowie ggf. durch Dritte vorgenommene Maßnahmen im Gewässer abseits der Wassertiefeninstandhaltung sind nicht berücksichtigt. Der Einsatz der Geräte ist immer temporär und erfolgt immer innerhalb der genehmigten Zeiträume sowie bedarfsgerecht.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Name | Schiffstyp | Unternehmen |
| KAISHUU | Laderaumsaugbagger | Jan de Nul |
| MEDWAY | Laderaumsaugbagger | Boskalis |
| IJSSELDELTA | Laderaumsaugbagger | Meyer & van der Kamp |
| KEES JR. | Bed Leveler | Baggerbedrijf de Boer |
| CHICAGO | Bed Leveler | Flotte Hamburg |
| MODI | Seilgreifbagger | Flotte Hamburg |

Kosten können aus wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht unternehmens- oder gerätespezifisch veröffentlicht werden.

1. Wie hoch war die Auslastung der Verbringstellen Neßsand, Neuer Lüchtergrund, St. Margarethen, Tonne E3 und Scharhörn von Hafenschlick im Jahr 2022 sowie im 1., 2. und 3. Quartal 2023?

Eine Auslastung der Umlagerstelle Neßsand (maximal 4,5 Mio. Tonnen Trockensubstanz) ist nicht sinnvoll, da es das Ziel ist, diese ökologisch auf Dauer bedenklichen Kreislaufbaggerungen so weit wie möglich zu reduzieren. Die Verbringstelle Hamburger Außenelbe bei Scharhörn wird bislang nicht genutzt. Alle anderen Verbringstellen wurden zu 100 % ausgelastet. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

1. Wurden die Kapazitäten bei der Tonne E3 über zwei Millionen Tonnen Trockensubstanz hinaus gesteigert bzw. wurden andere Optionen für Restmengen erschlossen? Wenn ja, welche und wie viele Tonnen wurden dafür eingeplant?

Nein.

1. Die HPA hat am 24.6.2022 einen Antrag auf Erlaubnis zur Verbringung von Hamburger Baggergut in die AWZ beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) eingereicht. Am 9.12.2022 erfolgte vom BSH die Rückmeldung, dass noch weitere digitale Daten nachgereicht werden sollen. Wurden die gewünschten Ergänzungen bereits vollständig an das BSH übermittelt? Wenn ja, wann? Wie hat das BSH reagiert und an welchem genauen Datum den Antrag für die Verbringung in die AWZ bewilligt? Wann genau rechnet der Senat andernfalls mit einer Bewilligung? Wenn nein, warum nicht?

Die umfangreichen Datenpakete wurden nach Rücksprache mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zusammengestellt und am 12. April 2023 nachgereicht, das BSH hat den Empfang bestätigt. Wann das Genehmigungsverfahren abgeschlossen sein wird, ist dem Senat nicht bekannt.

1. Wie viele Tonnen Sediment wurden in der Anlage für mechanische Trennung von Hafensedimenten (METHA) im Jahr 2022 sowie im 1., 2. und 3. Quartal 2023 behandelt? Wie hoch war die Auslastung der Anlage? Wie hoch war der Anteil schadstoffbelasteter Ablagerungen, wie hoch der Anteil unbelasteten Sands? Welche Kosten sind dafür im Jahr 2022 sowie im 1., 2. und 3. Quartal 2023 angefallen? Wann rechnet der Senat mit dem Ende des Planfeststellungsverfahrens für die Kapazitätserhöhung der Deponie Feldhofe?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Menge [Tonne Trockensubstanz] | Auslastung [%] | Kosten [Mio. EUR] |
| 2022 | 182.649 | 79,5 | 13,7 |

Der Anteil des abgetrennten Sands liegt im Mittel bei ca. 14 %.

Die Daten für das Jahr 2023 liegen noch nicht abschließend vor.

Mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für die Kapazitätserhöhung der Deponie Feldhofe wird nicht vor Mitte des Jahres 2025 gerechnet.

1. Wie viel aufbereitetes Material wurde im Jahr 2022 sowie im 1., 2. und 3. Quartal 2023 deponiert? Wie viel aufbereitetes Material wurde für welche anderen konkreten Zwecke eingesetzt?

Im Jahr 2022 wurden 178.829 m3 eingebaut. Die Daten für das Jahr 2023 liegen noch nicht abschließend vor.

Konkrete andere Verwertungswege wie beispielsweise der Einsatz im Deichbau stehen aktuell nicht zur Verfügung.

1. Wie bewertet der Senat die Option, die Verbringung der Sedimente bzw. des Schlicks in Eigenregie durchzuführen, statt diese Leistungen auszuschreiben? Wie genau sieht hierfür die Kostenrechnung aus, aufgrund derer der Senat seine Entscheidung begründet?
2. Plant der Senat, ein eigenes Baggerschiff anzuschaffen? Sind die Überlegungen zur Anschaffung von eigenen Baggerschiffen abgeschlossen worden? Wenn ja, mit welchem Ergebnis bzw. welche weiteren Überlegungen gibt es dazu? Wenn nein, warum nicht?

Derzeit ist die Anschaffung eines eigenen Hopperbaggers nicht vorgesehen. Zur Begründung siehe Drs. 21/13797.

1. Welche maximalen Tiefgänge sind derzeit und waren im 1., 2. und 3. Quartal 2023 tideunabhängig möglich?
2. Welche maximalen Tiefgänge sind derzeit und waren im 1., 2. und 3. Quartal 2023 tideabhängig möglich?
3. Anfang November 2022 hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes entschieden, die nautisch nutzbare Tiefe der Tideelbe vom 1.12.2022 bis 30.11.2023 um einen Meter zu reduzieren. Welche nautisch nutzbare Tiefe wird nach Informationen des Senats ab dem 1.12.2023 gelten? Ist eine Verlängerung der Maßnahme geplant?

Seit dem 1. Dezember 2022 liegen die maximal zulässigen, tideunabhängige Frischwassertiefgänge für einlaufende und auslaufende Schiffe bei 12,90 m und die maximal zulässigen, tideabhängigen Frischwassertiefgänge für einlaufende Schiffe bei 15,20 m und für auslaufende Schiffe bei 13,80 m.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) verfolgt mit Hochdruck das Ziel, der Schifffahrt die planfestgestellten nautischen Tiefen auf Unter- und Außenelbe schnellstmöglich wieder zur Verfügung zu stellen; wann dieses Ziel erreicht sein wird, ist derzeit nicht bekannt.

1. In einer Stellungnahme der Behörde für Wirtschaft und Innovation vom 20.12.2022 heißt es: „Einer langfristigen Verbesserung der Sedimentqualität kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, bedeutsam ist insofern die Sanierung der Oberelbe.“ Wie unterstützt der Senat dieses Vorhaben konkret und mit welchen Mitteln? Wurde das Thema im Bundesrat oder bei Treffen mit den Regierungen der entsprechenden Bundesländer besprochen?
2. Laut dem gemeinsamen Eckpunktepapier zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein vom April 2023 setzen sich beide Länder für einen Solidarfonds zur Sanierung von Elbsedimenten ein. Wie ist der aktuelle Stand bei diesem Projekt? Wurde das Thema im Bundesrat oder bei Treffen mit der Bundesregierung besprochen? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen? Wenn nein, weshalb nicht?

Der Themenkomplex Sedimentmanagement im internationalen sowie nationalen Elbeeinzugsgebiet zur Verbesserung des Sedimentstatus wird als Aufgabe in der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) sowie national in der Flussgebietsgemeinschaft Elbe (FGG Elbe) wahrgenommen. Mit den in der IKSE und FGG Elbe entwickelten Sedimentmanagementkonzepten („Vorschläge für eine gute Sedimentmanagementpraxis im Elbegebiet zur Erreichung überregionaler Handlungsziele“) haben sich die Mitgliedsstaaten der IKSE, Tschechische Republik und Bundesrepublik Deutschland, sowie innerhalb Deutschlands der Bund und die zehn Elbeanrainer-Bundesländer auf ein gemeinsames Vorgehen zur Verbesserung des Sedimenthaushalts geeinigt und entsprechende Maßnahmen zur Sedimentsanierung empfohlen. Die FHH als Teil der FGG Elbe und mittelbar auch der IKSE ist an diesem fortdauernden Prozess aktiv beteiligt. Außerdem hat Hamburg im Jahr 2010 das ELSA-Projekt, eine Kooperation zwischen BWI, HPA und BUKEA, ins Leben gerufen, um Maßnahmen, die der Verbesserung der Schadstoffsituation der Elbe und insbesondere der Elbsedimente dienen, zu initiieren, fachlich zu begleiten und bei Bedarf finanziell zu unterstützen.

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) und Schleswig-Holstein setzen sich gemeinsam für die Einrichtung eines Solidarfonds für die Sanierung von Elbsedimenten ein. Die Findung von Finanzierungsmöglichkeiten zur Umsetzung geeigneter Sedimentsanierungsmaßnahmen ist auch Gegenstand der Diskussion im Jahr 2023 unter Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) eingerichteten Gremium Sedimentmanagementboard, siehe Drs. 22/11136. Die Ausgestaltung des Fonds ist Gegenstand der fortlaufenden Gespräche zwischen dem Bund, der FHH, Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Ferner wurde die Einrichtung eines Solidarfonds zur Finanzierung überregional wirkender Sanierungsmaßnahmen im Oberlauf der Elbe von der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) im Prozess des Bundes zur Erarbeitung einer Nationalen Hafenstrategie als Maßnahmevorschlag eingebracht. Inwiefern dies in der Nationalen Hafenstrategie berücksichtigt wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt.

1. Welchen Geldbetrag hat die FHH an das Land Schleswig-Holstein im Jahr 2022 sowie im 1., 2. und 3. Quartal 2023 im Rahmen des Sedimentmanagements gezahlt?

Zahlungen im Zusammenhang mit der Verbringung von Sedimenten bei Tonne E3 an die Landeskasse Schleswig-Holstein fallen ausschließlich für Baggergut aus den Landeshafengewässern an. Im Jahr 2022 wurden hierfür 1.849.900 EUR fällig. Im Übrigen siehe Antwort zu 3.

1. Das Projekt Fahrrinnenanpassung besteht aus vier Teilprojekten, u.a. Köhlbrand-Ost. Hier soll eine Vorsetze gebaut und eine Böschung ertüchtigt werden. Dies erfordert, so Auftragsbekanntmachungen der HPA, umfangreiche Nassbaggerarbeiten, Sicherung über und unter Wasser mit Wasserbausteindeckwerk sowie die Neuprofilierung der Böschung zwischen ca. -20m bis +3m NHN auf einer Länge von 1,7 km. Die Ausführung sollte bis März/April 2023 dauern. Wurde das Projekt erfolgreich abgeschlossen? Wenn nein, wie ist der aktuelle Stand des Teilprojekts und wann wird mit der Fertigstellung gerechnet? Welche der genannten Arbeiten sind bereits abgeschlossen? Wie viele der 1,7 km wurden bereits erfolgreich bearbeitet? Wie hoch sind die Gesamtkosten laut Plan und inkl. Abweichung?

Die umfangreichen Arbeiten zur Umsetzung des Teilprojektes Köhlbrand-Ost wurden im Oktober des Jahres 2022 vergeben und werden plangemäß im Frühsommer des Jahres 2024 abgeschlossen sein. Derzeit haben die Arbeiten einen Bearbeitungsstand von ca. 50 % erreicht. Die Kosten für diese Maßnahme betragen ca. 16,7 Mio. EUR. Angaben darüber, ob und in welcher Höhe es zu Änderungen der Baukosten kommt, können erst mit Abschluss der Maßnahme gemacht werden.

1. Welche Informationen liegen dem Senat zur Frage vor, welchen logistischen und finanziellen Aufwand die Häfen der Nordrange in Sachen Sedimente bzw. Schlick betreiben?

Die Bereitstellung und Unterhaltung sicherer und bedarfsgerechter Wassertiefen ist in allen Häfen der Nordrange eine wichtige Aufgabe und mit hohem Aufwand und entsprechenden Kosten verbunden. OSPAR (Oslo-Paris-Konvention) -Daten zeigen, dass im Geltungsbereich jedes Jahr über 100 Mio. Tonnen Trockensubstanz Sedimente gebaggert und verbracht werden müssen. Im Jahr 2019 waren es allein in Deutschland knapp 34 Mio. Tonnen Trockensubstanz. Über aktuelle Mengen und Kosten der anderen Nordrangehäfen liegen dem Senat keine Informationen vor.