5. August 2025

**Schriftliche Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Prof. Dr. Götz Wiese und Prof. Dr. Michael Becken (CDU) vom 30.07.2025**

**und Antwort des Senats**

**- Drucksache 23/1075 -**

Betr.: Vollständige Elbvertiefung und Schlickverbringung in der AWZ – Wann sind wir endlich da?

Einleitung für die Fragen:

Wie der Norddeutsche Rundfunk (NDR) am 10. August 2024 berichtete, wurden bei Untersuchungen in der Elbmündung ca. 200 verdächtige Gegenstände gefunden. „Baggern ist so lange tabu“, sagte Eric Oehlmann, der Chef der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. „Die Kampfmittelräumer müssen erst mal grünes Licht geben, damit wir tatsächlich in die Baggerarbeiten hineinkommen.“ Zu allem Überfluss musste dann auch ein Spezialschiff, das zum Räumen der Munition vorgesehen war, monatelang repariert werden. Eigentlich war die Elbvertiefung um einen Meter bereits Anfang 2022 vollständig freigegeben worden. Aber nach nur wenigen Monaten musste dann in Teilen zurückgerudert werden, weil sich zu viel Sand und Schlick in der Fahrrinne abgelagert hatte. Nach dem NDR-Bericht galt Mitte 2025 als neues Ziel für die vollständige Elbvertiefung.

In dem Bericht des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein vom 21. November 2023 heißt es: „Auf Fragen aus den Ausschüssen berichtet Staatsrat Rieckhof zum Antrag auf Genehmigung zur Verbringung von Sedimenten in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ). Dieser liege nach Einreichung nun bei der Bundesanstalt [sic!] für Seeschifffahrt und Hydrographie. Es sei vor Ende 2024 nicht mit einer Entscheidung zu rechnen. Die Option stehe somit frühestens 2025 zur Verfügung.“ Diese Aussage des Staatsrats erfolgte nach der planmäßigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) durch das BSH.

Darüber hinaus lässt die Antwort auf meine Anfrage vom 14. Februar 2025 Fragen offen.

Ich frage den Senat:

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

1. Wurden alle Munitionsfunde an der Elbmündung beseitigt? Wenn ja, seit wann? Wenn nein, wie ist der aktuelle Stand?

Die GDWS weist darauf hin, dass Fragen, die Abschnitte der Tideelbe betreffen, in die Zuständigkeit des Bundes fallen. Sie liegen damit außerhalb des Verantwortungsbereichs des Senats und der parlamentarischen Kontrolle der Bürgerschaft und werden daher auch vom parlamentarischen Fragerecht nicht erfasst.

1. Wann genau wird die vollständige Elbvertiefung erreicht sein?

Die GDWS weist darauf hin, dass die Ausbauaktivitäten zur Fahrrinnenanpassung im Jahr 2021 abgeschlossen wurden und in der Fahrrinnenfreigabe am 21. Dezember 2021 mündeten. Im Bereich der Hamburger Delegationsstrecke ist die Maßnahme ebenso abgeschlossen. Die Aufrechterhaltung der fertiggestellten Tiefen erfordert kontinuierliche Unterhaltungsaufwendungen.

1. Welche Tiefgänge gelten derzeit tideabhängig und tideunabhängig und wie lange?

Die GDWS weist darauf hin, dass aktuell die Höchsttiefgänge auf der Elbe gelten, die mit Allgemein-verfügung vom 1. November 2022 veröffentlicht wurden, siehe auch Anlage. Eine neue Allgemeinverfügung mit einer Vergrößerung der zulässigen Höchsttiefgänge ist derzeit in Vorbereitung. Im Übrigen siehe Drs. 22/13352.

1. Laut Staatsrat Rieckhof steht die Option zur Verbringung von Sedimenten in der AWZ frühestens 2025 zur Verfügung. Wird die Option 2025 zur Verfügung stehen? Wenn ja, in welchem Monat? Wenn nein, wann genau? Wenn sich dies nicht sagen lässt, warum nicht?

Mit dem Antrag der Verbringung von Baggergut in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) wird fachlich und genehmigungsrechtlich Neuland betreten. Entsprechend groß ist der Abstimmungsbedarf zwischen den Verfahrensbeteiligten. Der in Drs. 22/18073 benannte Prozess zwischen der HPA als Antragstellerin, dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) als Genehmigungsbehörde sowie weiteren Bundesbehörden dauert deshalb noch an.

Die Fragen und Anforderungen aus dem Beteiligungsverfahren erstrecken sich auf nahezu alle Aspekte des Antrages. Zu nennen sind die Prognose der Vorhabenswirkungen, Minimierungsmöglichkeiten für die zu verbringende Sedimentmenge, Alternativen zur Verbringung in die Nordsee, alternative Einbringverfahren, die Überwachung der tatsächlich eintretenden Vorhabenswirkungen sowie die Kriterien für die Freigabe des Sediments vor Verbringung in die Nordsee.

Es wurden zu mehreren Themen Fachgespräche zwischen der HPA und dem BSH sowie dem Umweltbundesamt (UBA) und/oder dem Bundesamt für Naturschutz (BfN) geführt. Im November des Jahres 2024 fand ein Gespräch zu den Kriterien des Hohe See Einbringgesetzes statt. Im Februar des Jahres 2025 folgte ein Gespräch zur Prognose der Vorhabenswirkung auf die Schadstoffgehalte in der Nordsee, im März eines zu alternativen Einbringverfahren, im Juni eines zum Monitoring und im Juli eines zum Freigabekonzept. Zudem gibt es einen regelmäßigen Austausch (zweimal im Quartal) zwischen BSH und HPA zur besseren Abstimmung des Verfahrensablaufs.

Die Informationen aus diesen Gesprächen ermöglichen die Ergänzung und Überarbeitung der Antragsunterlagen, die derzeit parallel erfolgt. Sobald dieser Prozess abgeschlossen ist, wird die HPA den überarbeiteten Antrag zur Genehmigung im laufenden Verfahren beim BSH einreichen. Wie das Verfahren weiter verläuft, liegt im Ermessen der Genehmigungsbehörde.

1. Gemäß Drs. 22/18073 sind alle Kostenangaben für das Jahr 2024 vorläufig zu betrachten, da die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft die Prüfung des Jahresabschlusses noch nicht abgeschlossen habe. Wurde die Prüfung mittlerweile abgeschlossen? Wenn ja, welche Kostenangaben haben sich wie verändert? Wenn nein, warum nicht und wann ist mit dem Abschluss zu rechnen?

Nach Abschluss der Prüfung haben sich die Gesamtkosten auf 97,9 Mio. EUR reduziert. Die Differenz von 0,6 Mio. EUR verteilt sich zu 0,4 Mio. EUR auf die Kosten für Sanierung, also die Behandlung und Deponierung höher belasteter Sedimente und zu 0,2 Mio. EUR auf die Unterhaltung der Delegationsstrecke (Bundeswasserstraße).

1. Aus der planmäßigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sind laut Drs. 22/18073 zum Teil sehr detaillierte Fragen und neue Anforderungen entstanden. Welche sehr detaillierten Fragen und neuen Anforderungen sind dies genau? Bitte jeweils auflisten.
2. Wurden die detaillierten Fragen bereits beantwortet und die neu entstandenen Anforderungen erfüllt? Wenn ja, wann war dies jeweils der Fall? Wenn nein, warum nicht und wann genau wird das jeweils der Fall sein?
3. Welche Treffen haben zwischen FHH, BSH und den fachlichen Stellen des Bundes seit September 2023 bis heute stattgefunden? Welche Ergebnisse hatten die Treffen jeweils?

Siehe Antwort zu 4.

1. Laut Staatsrat Rieckhof „gebe es noch die Möglichkeit einer Verbringung auf der Tiefwasserreede in Niedersachsen, die getrennt hiervon zu betrachten sei.“ Wie ist der hierzu der aktuelle Stand?
2. Hat sich der Senat oder eine Senatskommission mit der Verbringung auf der Tiefwasserreede in Niedersachsen befasst? Wenn ja, wann genau und mit welchem Ergebnis?

Die Bearbeitung dieses Verfahrens wird nicht durch die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), sondern durch die GDWS vorangetrieben. Die GDWS weist darauf hin, dass Fragen, die Abschnitte der Tideelbe in der Zuständigkeit des Bundes betreffen, siehe Antwort zu 1.

1. Ist die Verbringung der Sedimente aus dem Hamburger Hafen und der Elbe für den Senat von überragendem öffentlichem Interesse in planungsrechtlichem Sinne? Wenn nein, warum nicht?

Ja. Die Verbringung der Sedimente dient dem Funktionserhalt des Hamburger Hafens und ist somit von entsprechender Bedeutung.

1. In dem Bericht des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein vom 21. November 2023 heißt es: „Insgesamt erwarte das Land Hamburg, dass der Bund zur Prüfung der entsprechenden Anträge personell und finanziell in diesem Bereich aufrüste.“ Hat der Senat seitdem bis heute entsprechende Initiativen im Bundesrat eingebracht oder das Thema bei der Bundesregierung angesprochen? Wenn ja, bitte chronologisch im Einzelnen samt jeweiligen Ergebnissen aufführen. Wenn nein, warum nicht?

Es fanden Gespräche im Rahmen des Sedimentmanagement-Boards sowie auf Fachbereichs- und Staatssekretärs-Ebene unter Beteiligung verschiedener Bundesministerien und -behörden statt, in denen insbesondere Verfahrensabsprachen bezüglich des AWZ-Verfahrens, der Schadstoff-Sanierung des Elbe-Oberlaufs sowie weitere Einzelthemen behandelt wurden. Im Übrigen siehe Drs. 22/18073.

1. Hat sich der Senat oder eine Senatskommission damit befasst, entsprechende Prozesse und Genehmigungsverfahren zur Verbringung von Sedimenten zu vereinfachen und zu beschleunigen? Wenn ja, wann genau war dies Thema? Wenn nein warum nicht?

Die Zuständigkeiten hinsichtlich der Entscheidungs- und Genehmigungskompetenzen für die entsprechenden Prozesse und Genehmigungsverfahren zur Verbringung von Sedimenten liegen nicht bei der FHH, sondern bei den zuständigen Genehmigungsbehörden des Bundes sowie anderer Länder. Die zuständigen Stellen der FHH arbeiten jedoch weiterhin eng und konstruktiv mit den Genehmigungsbehörden zusammen, um die Verfahren bestmöglich zu unterstützen und zu beschleunigen.