

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Eva Viehoff, Christian Meyer, Meta Janssen-Kucz, Miriam Staudte und Hans-Joachim Janßen (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung

Verklappungen von Elbe-Schlick vor Cuxhaven geht weiter: Hat die Landesregierung ihr Einvernehmen erteilt?

Anfrage der Abgeordneten Eva Viehoff, Christian Meyer, Meta Janssen-Kucz, Miriam Staudte und Hans-Joachim Janßen (GRÜNE), eingegangen am 01.02.2022 - Drs. 18/10660
an die Staatskanzlei übersandt am 02.02.2022

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung vom 02.03.2022

Vorbemerkung der Abgeordneten

Abhängig von der Tide ist die Unterelbe bis Hamburg nun für Schiffe mit bis zu 14,50 m Tiefgang passierbar, tidenunabhängig mit 13,50 m Tiefgang. Nach Abschluss der Vertiefung stehen nun fortlaufende Unterhaltungsbaggerungen an, um die Solltiefen zu erhalten.

Die *Cuxhavener Nachrichten* berichten am 22.01.2021 über Kritik des NABU: „Umweltschützer vermuten, dass die vertiefte Fahrrinne ihren Tribut fordert; Sedimente würden danach von den steilen Böschungen in die vertiefte Fahrrinne abrutschen. Das habe wiederum verstärkte Baggertätigkeit zur Folge.“ Demnach werde derzeit gebaggert wie nie zuvor: „Es seien aktuell allein drei Großraumbagger in der sogenannten hamburgischen Delegationsstrecke der Unterelbe bzw. direkt im Hafengebiet tätig. Laut seinen Informationen müssten dort 500 000 m³ Sediment gebaggert werden. Für Cuxhaven sei insbesondere tragisch, dass die drei Großraumbagger aus dem Hamburger Raum mit Genehmigung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes etwa 12 km unterhalb von Cuxhaven am Rande des Fahrwassers auf dem ‚Neuen Lüchtergrund‘ verklappen. Der vierte Bagger werde im Cuxhavener Unter- und Außenelberegion eingesetzt. Verklappt wird zwischen Scharhörn Nord und Neuwerk. Schroh vermutet, dass die im Elbemündungsgebiet liegende Klappstelle bei der Tonne E 3 als bisherige ‚Deponie‘ für das Hamburger Baggergut ihre maximale Aufnahmekapazität erreicht habe. Angesichts des angrenzenden Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer stelle sich laut NABU die Frage, warum diese Verklappungen trotz der in dem Sediment enthaltenen Schadstoffe vom Bund genehmigt worden seien.“

Auf die Kleine Anfrage zur kurzfristigen Beantwortung von Stefan Wenzel und Eva Viehoff (GRÜNE) in der Drucksache 18/8593 antwortete die Landesregierung zuletzt im März 2021 (Drs. 18/8743): „Die Landesregierung sieht aber die Verbringung von Feinsediment, insbesondere aus dem Hafengebiet Hamburg, zum Neuer Lüchtergrund kritisch. Vor dem Hintergrund der befürchteten nachteiligen Auswirkungen auf die Wattenbereiche im Raum Cuxhaven hat die Landesregierung mit den Bundesbehörden vereinbart, diese Auswirkungsprognose zu aktualisieren bzw. neu zu erstellen. Hierüber wird im Einzelnen noch verhandelt. Der Bund hat zugesagt, die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein dabei eng einzubeziehen. Ob und unter welchen Bedingungen das Land Niedersachsen sein Einvernehmen zu künftigen Umlagerungsmaßnahmen, insbesondere zur Verbringungsstelle Neuer Lüchtergrund, erteilen kann, hängt von den Ergebnissen der neuen Auswirkungsprognose ab und wird von der Landesregierung kritisch gesehen.“

Was die Planungen der Hamburg Port Authority zur Verklappung von Hafenschlick bei Scharhörn anbelangt, lehnt die Landesregierung das Vorhaben komplett ab, da Schäden für das Ökosystem im Bereich der Elbmündung zu befürchten sind. Nach Auffassung der Landesregierung ist anzunehmen,

dass in dem von der Freien und Hansestadt Hamburg erwogenen Verbringungsgebiet bei Scharhörn aufgrund der dort bestimmenden Sedimenttransportwege keine Lagestabilität für das zu verbringende Material erreicht werden kann. Daher sind kurzfristig und andauernd Verdriftungen von schadstoffbelastetem Feinsediment aus dem Hamburger Hafen in die angrenzenden küstennahen Gebiete nicht auszuschließen. Hiervon wären insbesondere die niedersächsischen Gemeinden im Bereich der Untereibe und der Außenweser betroffen. Dies ist nicht akzeptabel.“

Vorbemerkung der Landesregierung

Beim angefragten Umlagerungsbereich beim Neuen Lüchtergrund handelt es sich um eine bestehende Klappstelle, die bereits seit Jahren von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) genutzt wird. Die laufenden Unterhaltungsbaggerungen dienen dem Erhalt der planfestgestellten Fahrinne der Tideelbe einschließlich der Begegnungsbox. Unterhaltungsarbeiten der Bundeswasserstraße bedürfen keiner Genehmigung (§ 7 Abs. 3 WaStrG). Auch die Delegationsstrecke zwischen Ortkathen und der Landesgrenze (Finkenwerder bzw. Tinsdal) ist Bundeswasserstraße. Im Rahmen der neu erstellten Auswirkungsprognose der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) wurde im Sinne eines verwaltungsübergreifenden Sedimentmanagements nun auch Baggergut aus der Hamburger Delegationsstrecke integriert.

Zur Verklappung bei Scharhörn hatte die Landesregierung Mitte Januar Informationen über konkrete Planungen der Hansestadt Hamburg erhalten. Mit Schreiben von Umweltminister Olaf Lies (20. Januar 2022) an die Hamburger Senatoren Kerstan (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft) und Westhagemann (Behörde für Wirtschaft und Innovation) wurde Hamburg gebeten, die Planungen und Daten offenzulegen und eine umfassende Abstimmung zu dem Vorhaben sicherzustellen. Die Hamburg Port Authority (HPA) hat mit einem Schreiben vom 8. Februar 2022 die Untersuchungen und begleitende Gutachten zu der von HPA geplanten Verklappung bei Scharhörn übersandt. Darüber hinaus hat HPA in einer erweiterten Abteilungsleitungssitzung Tideelbe einen Überblick über die Planungen und die Auswirkungen der Maßnahme gegeben. In dieser Sitzung hat Niedersachsen für ein alternatives adaptives Sedimentmanagement konstruktive Vorschläge vorgestellt, die auch Hamburger Interessen berücksichtigen. Mit Schreiben vom 17. Februar 2022 an die Senatoren Kerstan und Westhagemann hat Minister Lies einen ausreichenden Zeitraum für eine niedersächsische Stellungnahme eingefordert und seine Erwartung geäußert, dass Hamburg ohne ausreichende Konsultation hinsichtlich der niedersächsischen Interessen keine vollendeten Tatsachen schafft.

- 1. Hat das Land das Einvernehmen zu Schlickverklappungen am Neuen Lüchtergrund erteilt? Wenn ja:**
 - a) Wann und für welchen Zeitraum?**
 - b) Auf welche Maßnahmen bezieht sich das Einvernehmen (bitte darstellen, inwiefern auch Maßnahmen im Hamburger Delegationsbereich umfasst sind)?**
 - c) Für welche Verklappungsmengen und Sedimentfraktionen?**

Zur Beantwortung der Fragen 1 a) bis c) wird auf die Vorbemerkungen sowie auf die entsprechenden Antworten der Landesregierung auf die Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung „Nachfragen zur Baggergut-Verklappung in der Elbmündung am Neuen Lüchtergrund“ in der Drucksache 18/6705 verwiesen.

- 2. Wann stehen die nächsten Entscheidungen über niedersächsisches Einvernehmen zur Verklappung von Elbe-Schlick an? Um welche Maßnahmen geht es dabei?**

Es wird zunächst auf die Regelungen des Bundeswasserstraßengesetzes verwiesen. Ein förmliches Einvernehmen bezieht sich gemäß § 4 WaStrG allein auf die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft. Ein neues Einvernehmen wäre gegebenenfalls bei der Einrichtung einer Umlagerungsstelle in einem Bereich mit niedersächsischer Zuständigkeit erforderlich.

3. **Liegt eine aktualisierte Auswirkungsprognose für die Verklappungen am Neuen Lüchtergrund vor?**
- a) **Falls ja, zu welchen Ergebnissen kommt diese? Welche Konsequenzen hat die Landesregierung aus der Auswirkungsprognose gezogen?**
- b) **Falls nein, auf welcher Grundlage entscheidet die Landesregierung über das Einvernehmen zu Verklappungen?**
- c) **Falls nein, wann soll die Aktualisierung vorliegen?**

Wegen des Sachzusammenhanges werden die Fragen 3 a) bis c) gemeinsam beantwortet:

Die möglichen Auswirkungen der Umlagerung wurden detailliert im Rahmen einer umfassenden aktualisierten ökologischen Auswirkungsprognose (entsprechend den Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern/GÜBAK) geprüft. Im Ergebnis wurden keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen prognostiziert. Die Verbringung wird durch ein regelmäßiges Monitoring begleitet. Die aktualisierte Auswirkungsprognose ist digital veröffentlicht und für die Öffentlichkeit zugänglich (https://www.kuestendaten.de/media/zdm/kuestendaten/publikationen/Datencontainer/G/AP_730_740_GUEBAK.pdf). Die betrachteten jährlichen Mengen und die Herkunft ergeben sich aus der Tabelle 2-1 der Auswirkungsprognose.

Herkunft Baggerabschnitt	max. Menge neu [Millionen m ³ pro Jahr]	max. Menge bisher [Millionen m ³ pro Jahr]	Zeitraum der Verbringung	Art des Baggerguts (DIN 18311)
BA 10 bis BA 17	4	3,7	ganzjährig	nicht bindig (NB)
BA 12	3,5	3,5	1,75 Mio. m ³ vom 15.04. bis 30.09.	bindig (BOB)
			1,75 Mio. m ³ vom 1.10. bis 14.04.	
Elbseitige Vorhäfen des NOK	1	1	1.10. bis 14.04.	bindig (BOB)
Begegnungsstrecke bis einschließlich BA 3	2	1*	1.10. bis 14.04.	bindig (BOB)
Delegationsstrecke (Köhlbrand und Norderelbe Blatt 7)	1	-	1.10. bis 14.04.	bindig (BOB)
Summe	11,5	9,2		
davon NB	4	3,7		
davon BOB	7,5	5,5		

* bisher BA 1 bis BA 3

Tab. 2-1 der Auswirkungsprognose (BfG 2021, Bericht 2067)

4. **Welche Mengen zur Verklappung am Neuen Lüchtergrund sind nach Auffassung der Landesregierung bzw. der Hamburger Port Authority im Planfeststellungsbeschluss über welche Zeiträume genehmigt?**

Die Planfeststellungsbeschlüsse sehen eine Begrenzung der Baggergutmengen nicht vor.

5. **Wurden seither zusätzliche Mengen zur Verklappung beispielsweise aus der Unterhaltung genehmigt? Wenn ja, wann und wofür?**

Zur Frage der Notwendigkeit einer Genehmigung s. Vorbemerkungen

6. Welche Mengen wurden seither am Neuen Lüchtergrund verbracht?

In der Auswirkungsprognose wurden bestimmte Mengen zugrunde gelegt (s. Antwort zu Frage 3). Konkrete Mengen für einen bestimmten Zeitraum können bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) bzw. der Hamburg Port Authority (HPA) abgefragt werden.

7. Wie sind der Stand sowie das weitere Verfahren für die von Hamburg angestrebten Schlickverklappung vor Scharhörn? Welche Position vertritt die Landesregierung diesbezüglich, und wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen?

Zum Stand wird auf die Vorbemerkungen verwiesen. Die Position der Landesregierung hat sich gegenüber der Beantwortung der Kleinen Anfrage zur kurzfristigen Beantwortung vom März 2021, Drs. 18/8743, auf die in der Vorbemerkung der Abgeordneten Bezug genommen wird, nicht geändert. Die von Hamburg vorgelegten Unterlagen werden zurzeit eingehend geprüft. Parallel wurde eine Fachkanzlei mit der Wahrnehmung der niedersächsischen Rechtsschutzinteressen beauftragt.

8. Ist es zutreffend, dass die maximal zulässige Kapazität der Verklappstelle Tonne E 3 vor Helgoland bald erreicht ist?

Erkenntnisse hierüber liegen der Landesregierung nicht vor.