

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Ralf Niedmers (CDU) vom 16.07.18

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Sachstand Verschlickung der Elbe und des Hamburger Hafens (III)**

*Die wiederkehrende Diskussion über die Verschlickung von bestimmten Teilen des Hafens und Elbgebieten schadet der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens und damit der gesamten Wirtschaft der Hansestadt. Die Aufgabe des Senats ist es, die vorgesehene Fahrrinntiefe dauerhaft zu gewährleisten. Dafür ist mit dem Land Schleswig-Holstein vereinbart worden, Baggergut bei der Tonne E3 in der Nordsee zu verbringen. Diese Vereinbarung ist zunächst auf fünf Jahre bis 2021 befristet worden. Die Kosten pro Kubikmeter verbrachtes Baggergut sind für Hamburg dabei deutlich angestiegen. Für diese Übergangslösung hat Hamburg im vergangenen Jahr allein 100 Millionen Euro ausgegeben.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Im Jahr 2017 beliefen sich die Gesamtkosten des Sedimentmanagements auf 96,5 Millionen Euro, darin enthalten sind die Kosten für die Verbringung in die Nordsee in Höhe von 24 Millionen Euro (zuzüglich Ausgleichszahlungen in Höhe von 8,5 Millionen Euro). Im Übrigen siehe Drs. 21/12299.

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

1. *Wie viele Kubikmeter Baggergut hat Hamburg seit Beginn 2018 in der Nordsee bei Tonne E3 verbracht?*

Bis zum 17. Juli 2018 wurden 373.000 Kubikmeter Baggergut in die Nordsee bei Tonne E3 verbracht.

2. *Mit welchen Gesamtkosten für die Schlickbaggerei rechnet der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde für das Jahr 2018 und wie viele davon werden schätzungsweise auf die Umlagerungsbaggerei zur Tonne E3 zurückfallen?*

Die tatsächlichen Gesamtkosten der Wassertiefenunterhaltung und die Kosten für die Verbringung von Baggergut in die Nordsee hängen von den natürlichen Sedimentationsbedingungen und den nautisch erforderlichen Baggerbedarfen ab. Sie werden nach derzeitiger Schätzung unterhalb der im Jahr 2017 entstandenen Kosten liegen.

3. *Welche Maßnahmen wurden im ersten Halbjahr 2018 seitens der HPA zur Herstellung einer ausreichenden Wassertiefe ergriffen, wie häufig jeweils und mit welchen Kosten waren diese im Einzelnen verbunden?*

Die HPA hat im ersten Halbjahr 2018 durchgängig eine bedarfsgerechte Wassertiefenunterhaltung durchgeführt. Die Wassertiefen im Hamburger Hafen und seinen Zufahrten werden kontinuierlich durch Peilungen der HPA überwacht. Ergibt die Peilung eines Gebietes Mindertiefen, so werden diese im Hinblick auf die Sicherheit des

Schiffsverkehrs bestehende Tiefanganforderungen und andere nautische Randbedingungen ausgewertet und bedarfsgerecht beseitigt. Dabei kamen je nach spezifischer Anforderung unterschiedliche Geräte zum Einsatz, so zum Beispiel verschiedene Laderaumsaugbagger, Greiferbagger, Wasserinjektionsgeräte oder Schlickpflüge. Die Kosten werden nach Abschluss des Wirtschaftsjahres vorliegen.

4. *Welche Alternativen zur Umlagerung von Baggergut werden derzeit, neben der Verbringung in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ), vom Senat beziehungsweise den zuständigen Behörden parallel abgewogen und gegebenenfalls fachlich und juristisch geprüft? Auf welchem Stand befinden sich die jeweiligen Abwägungs- und/oder Planungsprozesse und wann ist mit ersten Ergebnissen zu rechnen?*

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) ist eine Alternativenprüfung rechtlich zwingend. Mit Ergebnissen ist Anfang des Jahres 2019 zu rechnen.

5. *Welche Prüfungsgesellschaften, Unternehmen, Kanzleien oder sonstige Firmen wurden wann für die Prüfung von alternativen Möglichkeiten zur Verbringung von Baggergut beauftragt?*

Keine.

6. *Laut NDR-Bericht vom 16. Juni 2018 halte die HPA den Eigenbetrieb eines städtischen Saugbaggers für zu riskant. Die Klassifizierungsgesellschaft DNV-GL komme im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu dem Ergebnis, dass ein Eigenbetrieb eines Hoperbaggers unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht sinnvoll erscheine. Was sind die zentralen Gründe, mit denen die DNV-GL ihre Einschätzung untermauert?*

Für die untersuchten Baggergrößen von 3.000 und 5.000 Kubikmetern ergeben sich keine beziehungsweise nur geringfügige rechnerische Vorteile gegenüber dem derzeitigen Preis externer Betreiber. Dagegen lassen erhebliche Risiken eine niedrigere Produktivität erwarten, welche bei einer negativen Abweichung von nur 10 Prozent dazu führt, dass die rechnerischen Kosten des Eigenbetriebs den derzeitigen Marktpreis externer Betreiber übersteigen.

Wesentliche Risiken, die im Falle eines Eigenbetriebs durch die HPA eine niedrigere Produktivität erwarten lassen, sind:

- Mangelnde Erfahrung der HPA in Bau und Betrieb eines Laderaumsaugbaggers
- Fehlende Skaleneffekte beim Betrieb nur eines Laderaumsaugbaggers
- Fehlende Sicherheit der Vollauslastung eines eigenen Laderaumsaugbaggers
- Starke Schwankungen in der jährlich anfallenden Umlagerungsmenge
- Unklarheit bezüglich der langfristigen Genehmigungslage (optimale Geräteauswahl)

7. *Liegt dem Senat beziehungsweise der zuständigen Behörde ein vollständiges Gutachten zur Bewertung der Fragestellung hinsichtlich einer Anschaffung und dem Einsatz eines städtischen Schlickbaggers vor?*

*Wenn ja, welche konkreten Erkenntnisse gehen hieraus hervor und ist dieses öffentlich einsehbar?*

Ja, es ist auf Anfrage öffentlich einsehbar. Im Übrigen siehe Antwort zu 6.

8. *Welche Saugbagger werden seit Beginn 2018 in welchen Hafengebieten und darüber hinaus eingesetzt?*

Im Jahr 2018 wurden die Laderaumsaugbagger Ijsseldelta, Amazone und James Cook eingesetzt. Ijsseldelta und Amazone kamen in nahezu allen Hafengebieten und in der Stromelbe zum Einsatz, James Cook bislang im Köhlbrand und im Parkhafen.