

## **Große Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Jersch, Norbert Hackbusch, Heike Sudmann,  
Olga Fritzsche, Sabine Boeddinghaus, Deniz Celik, Dr. Carola Ensslen,  
Metin Kaya, Cansu Özdemir, Dr. Stephanie Rose, David Stoop, Insa Tietjen  
und Mehmet Yildiz (DIE LINKE) vom 23.10.20**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Sedimentmanagement in der Elbe**

*Um die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherstellen zu können, ist eine durchgehende Gewährleistung der für die Schifffahrt garantierten Wassertiefen erforderlich. Kontinuierliche Sedimentablagerungen in der Fahrrinne und in den Hafengewässern erschweren dies. Das Management dieser Sedimentablagerungen fällt in die Zuständigkeit der Hamburg Port Authority AöR (HPA). Für dieses Sedimentmanagement stehen der HPA nach unserer Kenntnis zwei Umlagerstellen zur Verfügung: erstens in der Tideelbe bei der Elbinsel Neßsand und zweitens bei der Tonne E3 in schleswig-holsteinischem Seegebiet.*

*Vonseiten der Umweltverbände wird beschrieben, dass die Umlagerung bei Neßsand ökologisch besonders bedenklich ist, weil dadurch die Trübung des Gewässers zu- und die Sauerstoffsättigung abnimmt. Zusätzlich drängen die dort abgelagerten Sedimente durch den veränderten Tidenhub schnell wieder in den Hamburger Hafen zurück (Kreislaufbaggerei).*

*„ZEIT ONLINE“ hat am 23. September 2020 unter der Überschrift „Hafenschlick bedroht Elbvertiefung“ über eine Präsentation berichtet, in der die HPA mitteilte, der Hafen habe ein größeres Problem mit Schlick als gemeinhin angenommen. Wenn es nicht bis Frühjahr 2021 gelinge, neue Umlagerungsmöglichkeiten für das Baggergut zu erschließen, dann bestehe das Risiko, die nach Fertigstellung der sogenannten Fahrrinnenanpassung neuen Solltiefen nicht für den Verkehr freigeben zu können. In diesem Fall sei die Elbvertiefung im Grunde umsonst vorgenommen worden und könne als gescheitert angesehen werden.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

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

- 1. Laut obiger Pressedarstellung könnte ab 2021 keine Verkehrsfreigabe für die neuen Solltiefen erfolgen. Besteht diese Gefahr? Und entspricht es dem aktuellen Stand?*
- 2. Welche Auswirkung hat eine solche Situation auf den Seeschiffsverkehr der Untereibe und im Hamburger Hafen?*
- 3. Seit wann ist es der HPA und dem Senat bekannt, dass die Verkehrsfreigabe für die neuen Solltiefen ab 2021 gefährdet ist?*

Nach derzeitigem Planungsstand erfolgt die Verkehrsfreigabe 2021.

*Gründe für die Verschlickung*

4. *Wie hat sich die am Sperrwerk Geesthacht abfließende Oberwassermenge in den letzten 20 Jahren verändert? Bitte tabellarisch aufführen.*

Jahresmittelwerte des Abflusses (MQ, in Kubikmeter/Sekunde) am Pegel Neu Darchau seit dem Jahr 2000. Der Abfluss der Mittelelbe wird am rund 50 km stromauf des Wehres Geesthacht gelegenen Pegel Neu Darchau erfasst, um einen von Sturmflutiden unbeeinflussten Abflusswert zu erhalten. Die dort gemessenen Werte sind aber auch für Geesthacht repräsentativ, da die Elbe zwischen diesen beiden Stationen keine größeren Zuflüsse mehr aufweist. Die Werte beziehen sich auf das in der Hydrologie übliche Gewässerkundliche Jahr (1.11. bis 31.10.)

Jahr	Mittlerer Jahresabfluss in m³/s
2000	655
2001	548
2002	990
2003	838
2004	470
2005	695
2006	706
2007	581
2008	745
2009	611
2010	886
2011	955
2012	635
2013	990
2014	498
2015	478
2016	501
2017	518
2018	534
2019	394
2020	386*

\* enthält ungeprüfte Rohdaten für den Oktober 2020

5. *Wie hat sich die Gesamtoberfläche der dem Tidehub ausgesetzten Gewässer in Hamburg in den letzten 20 Jahren geändert? Bitte tabellarisch aufführen.*

Maßnahmen und daraus resultierende Veränderungen der tidebeeinflussten Wasserfläche in Hamburg seit dem Jahr 2000.

Maßnahme	Zweck/Anlass	Beginn	Ende	Wasserflächenveränderung (ha)
Kohlenschiffhafen	Hafenentwicklung	Vor 2000	2000	-17,5
Rüschkanal	Hafenentwicklung	Vor 2000	2000	3,0
Grasbrookhafen	Hafenentwicklung	2001	2001	-2,1
Mühlenberger Loch	DASA-Erweiterung	2002	2002	-140,0
Steinwerder Hafen	Hafenentwicklung	2009	2019	-4,0
Spadenlander Busch/Kreetsand	Pilotprojekt zur Schaffung von Tidevolumen	2012	2022	30,0
Aufweitung Zufahrt Mittlerer Hafen	Hafenentwicklung	2015	2020	3,0
Tideanschluss Billwerder Insel	Ausgleichsmaßnahme FAE	2019	2021	7,0
Äußerer Veringkanal	Hafenentwicklung/Sanierung	2016	2020	-0,7
Baakenhafen	Stadtentwicklung	2014	2016	-4,0

6. *Wie hat sich der Tidehub in Hamburg in den letzten 20 Jahren entwickelt? Bitte tabellarisch aufführen.*

Jahresmittelwerte des Tidehubs (MThb, in Zentimeter) am Pegel St. Pauli seit dem Jahr 2000. Die Werte beziehen sich auf das Gewässerkundliche Jahr (1. November bis 31. Oktober).

Jahr	MThb St. Pauli (cm)
2000	359
2001	362
2002	366
2003	358
2004	363
2005	366
2006	363
2007	365
2008	366
2009	366
2010	368
2011	365
2012	374
2013	372
2014	379
2015	383
2016	384
2017	387
2018	383
2019	374
2020	378*

\* enthält ungeprüfte Rohdaten für den Oktober 2020

7. *Welche Gründe neben den geringeren Niederschlägen sind dem Senat für die sinkende Oberwassermenge in der Elbe bekannt?*

Im Einzugsgebiet der Elbe inklusive der Nebenflüsse in Tschechien befinden sich 116 Talsperren und im deutschen Einzugsgebiet existieren 149 Talsperren. Nutzungen, für die Flusswasser entnommen beziehungsweise zurückgehalten wird, sind zum Zwecke der Energieerzeugung, Trinkwasserversorgung, Niedrigwassererhöhung, Brauchwasserversorgung, Beregnung/Bewässerung, fischereiliche Nutzung (Teichwirtschaft) und Naherholung (Wasserspiegelhaltung in Tagebauseen).

Zudem haben auch Wasserentnahmen zur Auffüllung von Bergbaufolgeseen und die Reduktion der Tagebauentwässerung beziehungsweise Grundwasserabsenkung nach Aufgabe mehrerer Braunkohleabbaustätten, sowie eine erhöhte Verdunstung infolge der vermehrt aufgetretenen heißen Sommermonate zu den geringeren Oberwasserabflüssen der letzten Jahre beigetragen. Darüber hinaus hat sich durch die lang anhaltenden Trockenphasen in weiten Teilen des Einzugsgebietes ein Grundwasserdefizit eingestellt, welches dazu führt, dass die aktuellen Niederschläge vom Oberflächenwasser vermehrt durch Uferinfiltration ins Grundwasser versickern.

8. *Welchen Einfluss hat nach Kenntnis des Senats der Klimawandel auf die Sediment-Mengenentwicklung im Hamburger Bereich von Elbe und Hafen?*

Im Zuge des Klimawandels könnten die Niederschläge tendenziell gegenüber der für klimatische Betrachtungen gewählten Referenzperiode (1961 bis 1990) leicht abnehmen. Die durch den Klimawandel bedingte Erhöhung der Jahresdurchschnittstemperaturen führt auch dazu, dass in den Wintermonaten weniger Schnee in den Mittelgebirgslagen des Elbe-Einzugsgebiets fällt, welcher über Wochen bis Monate als Wasserspende im gefrorenen Zustand vor Ort verbleibt. Dies hat zur Folge, dass die bisher typischen Frühjahrshochwässer der Elbe – als Resultat der Schneeschmelzen, einhergehend mit den Regenereignissen – seltener werden sowie im Ausmaß geringer ausfallen. Zusätzlich führen die erhöhten Durchschnittstemperaturen im Einzugs-

gebiet der Elbe dazu, dass die Evapotranspiration (Wasserverdunstung der Pflanzen sowie Verdunstung von Boden- und Wasseroberflächen) zunimmt und damit einhergehend der Gebietsabfluss (Liter pro Sekunde und Quadratkilometer) abnimmt. Der daraus langfristig abzuleitende weitere Rückgang des Abflusses könnte in Verbindung mit dem von der Klimaforschung prognostizierten Meeresspiegelanstieg das tidal pumping, mit dem Sedimente aus der Brackwasserzone und von den Umlagerstellen im Gewässer stromauf in Richtung Hamburg transportiert werden, verstärken.

9. *Welche Rolle spielten nach Kenntnis des Senats die verschiedenen Elbvertiefungen für die Sedimentablagerung im Hamburger Hafen?*

Die tatsächliche Sedimentation im Hamburger Hafen ist abhängig von einer Vielzahl von Einflussgrößen, insbesondere vom Oberwasserabfluss und den Verbringorten (zum Beispiel Kreislaufbaggerei oder nachhaltiger Austrag). Aber auch die morphologischen Veränderungen der Vergangenheit haben einen Einfluss auf das Sedimentationsgeschehen. Hierzu zählen neben natürlichen dynamischen Veränderungen des Ästuars auch Eindeichungen, Absperrungen von Nebenarmen, Verfüllungen und die Fahrrinnenanpassungen. Welchen Anteil die verschiedenen Veränderungen in der Vergangenheit jeweils hatten, lässt sich jedoch nicht zuordnen.

10. *Welche zusätzlichen Sedimentmengen werden nach Abschluss der derzeit laufende Elbvertiefung voraussichtlich in welchem Zeitraum anfallen?*

Ausweislich der hierfür von der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) durchgeführten Untersuchung werden die Sedimentmengen und damit die jährlichen Unterhaltungsbaggermengen durch die derzeit im Bau befindliche Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe im Bereich des Hamburger Hafens nicht signifikant ansteigen. Zu einer geringfügigen Zunahme der Sedimentmengen wird es ausbaubedingt stromabwärts, im Zuständigkeitsbereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kommen.

11. *Das Problem der sinkenden Oberwassermengen war schon länger bekannt und Gegenstand von verschiedenen Studien und Prognosen. Wie hat sich die Einschätzung des Senats bezüglich der Wassermengen aus dem Oberlauf der Elbe entwickelt?*

Siehe Antworten zu 7. bis 10.

12. *Wurde diese prognostizierte Abnahme der Oberwassermengen auch in Modellplanungen zur Elbvertiefung berücksichtigt?*

*Wenn ja, in welchen?*

Ja. In den mit einem numerischen Modell von der BAW durchgeführten Untersuchungen der hydromorphologischen Auswirkungen des Fahrrinnausbaus wurden auch sehr niedrige Oberwasserzuflüsse berücksichtigt.

13. *Wenn ja, wie konnte es trotzdem zur Gefährdung der Verkehrsfreigabe kommen?*

Siehe Antwort zu 1, 2 und 3.

*Umlagerungsstellen bei Neßsand und der Tonne E3*

14. *Welche Sedimentmengen sind 2010 bis 2020 bei Neßsand umgelagert worden und welche Mengen sind zur Tonne E3 verbracht worden? Bitte in Tabellenform.*

Jahresbaggermengen zur Umlagerung bei Neßsand und Verbringung bei Tonne E3 in Tonnen Trockensubstanz (tTS)

Jahr	Baggermengen Neßsand (tTS)	Baggermengen Tonne E3 (tTS)
2010	933.800	373.100
2011	425.100	0
2012	1.574.600	0

Jahr	Baggermengen Neßsand (tTS)	Baggermengen Tonne E3 (tTS)
2013	2.148.500	0
2014	1.186.800	434.900
2015	3.255.400	930.400
2016	2.979.900	1.494.500
2017	2.852.744	1.460.339
2018	1.333.824	1.248.091
2019	1.566.932	1.499.783

Die Zahlen für das Jahr 2020 liegen noch nicht vor.

15. *Welche Umlagerungskapazitäten stehen der Stadt Hamburg im Rahmen der existierenden Vereinbarung mit Schleswig-Holstein noch bei der Tonne E3 zur Verfügung und in welchem Zeitraum wird diese Restkapazität nach derzeitiger Kenntnis erschöpft sein?*

Es stehen noch rund 3,36 Millionen tTS Verbringkapazitäten bei Tonne E3 zur Verfügung (Stand 2. November 2020). Wann diese Restkapazität erschöpft sein wird, hängt von der Entwicklung der Oberwasserabflüsse ab und kann nicht verlässlich vorhergesagt werden.

16. *Wie hat sich die Restmenge seit Januar dieses Jahres entwickelt?*

Von Januar des Jahres 2020 bis Ende Oktober des Jahres 2020 wurden rund 1 Million tTS zur Tonne E3 verbraucht. Um diesen Betrag hat die Restmenge abgenommen.

17. *Die Umlagerung bei Neßsand wird häufig als „Kreislaufbaggerei“ bezeichnet, weil die Sedimente offenbar sehr schnell wieder in das Hamburger Gebiet von Hafen und Elbe zurückbefördert werden. Wie lange dauert es nach Einschätzung des Senats im Durchschnitt, bis das bei Neßsand umgelagerte Material wieder auf Hamburger Gebiet sedimentiert?*

Der Sedimenttransport in der Unterelbe ist ein Prozess, der durch eine Vielzahl räumlich und zeitlich stark variierender physikalischer Randbedingungen gesteuert wird. Dazu zählen neben der dominierenden Einflussgröße des Oberwassers auch die örtliche im Spring-Nipp-Zyklus und Jahrgang schwankende Stärke der Tideströmung, die Tidephase, in der das Material ins Gewässer eingebracht wird, sowie die Zusammensetzung der Kornfraktionen des umgelagerten Materials und anderes. Da über die Dauer einer Umlagersaison (7. November bis 31. März) nie stationäre oder gar mittlere Zustände herrschen, werden auch der bei mittleren Winterabflüssen überwiegender Abtransport und der bei schlechter werdenden Abflussbedingungen einsetzender Rücktransport des zunächst stromab verdrifteten Materials unterschiedlich lange Wege (Schleifen) beschreiten, was die Angabe einer durchschnittlichen Dauer unmöglich macht. Die HPA hat jedoch bereits auf diese grundsätzlichen Erkenntnisse reagiert und ihre Umlagerstrategie dahin gehend angepasst, bei sehr geringen Abflüssen nur noch ein Minimum an Mengen bei Neßsand umzulagern und zur Kompensation den nachhaltigen Austrag von Baggergut zur Tonne E3 in die Nordsee in der zweiten Jahreshälfte zu verlängern.

18. *Wie bewertet der Senat die ökologischen Schäden, die durch die Umlagerungen bei Neßsand im Ökosystem der Tideelbe entstehen?*

Die Umlagerung bei Neßsand wird nach den Vorgaben eines zwischen der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) und HPA abgestimmten Handlungskonzepts so ausgeführt, dass alle geltenden umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden. Dies wird unter anderem dadurch sichergestellt, dass die Umlagerung auf das Winterhalbjahr begrenzt ist, dass Tidefenster berücksichtigt werden und dass die Umlagerung im unbedingt erforderlichen Umfang erfolgt. Zudem werden höher belastete Sedimente an Land behandelt und entsorgt, sodass durch die Umlagerung keine Erhöhung der ohnehin in diesem Bereich vorhandenen elbetypischen und überwiegend oberstrombürtigen Sedimentbelastung erfolgt. Dies wird mit Untersuchungen regelmäßig überprüft. Gleichwohl ist das mit der Umlagerung bei Neßsand verbundene mehrfache Entnehmen und Einbringen desselben Materials im Rahmen

der sogenannten Kreislaufbaggerungen der Umweltqualität nicht zuträglich. Eine nachteilige Beeinflussung der Umweltqualität ist insbesondere bei lang anhaltenden niedrigen Abflüssen möglich – etwa durch erhöhte Aufsedimentation von Flachwasserbereichen im Umfeld. Insofern ist es auch aus Umweltgründen anzustreben, mehr Sediment nachhaltig aus dem Ästuar hinauszubringen. Im Übrigen siehe Antworten zu 7. bis 10. und 17.

19. *Welche Untersuchungen zu ökologischen Schäden werden wie oft unternommen, und wo kann man deren Ergebnisse einsehen?*

Das Umlagern von Baggergut aus der hamburgischen Tideelbe sowie den angrenzenden Landeshafengewässern nach Neßsand begleitet die HPA mit einem umfangreichen Monitoringprogramm. Alle Untersuchungen werden in den Jahresberichten „Umgang mit Baggergut aus dem Hamburger Hafen“ auf der Internetseite der HPA veröffentlicht (<https://www.hamburg-port-authority.de/de/info-port/download-terminal/>). Hierzu zählen auch Untersuchungen zu Schadstoffen und ökotoxikologischen Auswirkungen.

20. *Wie hoch sind die Kosten für das Sedimentmanagement im Hamburger Hafen für die Jahre 2010 bis heute? Bitte in Tabellenform jährlich aufgeteilt auf Kosten für Monitoring/Beprobung und Kosten für Baggerarbeiten.*

Kosten des Sedimentmanagements für den Hamburger Hafen in Millionen Euro seit 2010

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gesamtkosten Sedimentmanagement	55,57	51,00	61,74	64,17	69,08	85,30	98,80	96,00	89,46	94,83
davon: Baggerarbeiten	10,81	4,80	14,93	15,48	22,84	37,37	49,87	49,45	42,19	44,38
davon: Probenahmen/Monitoring/Analytik	0,93	0,70	0,48	0,72	0,97	1,30	1,68	1,51	0,56	0,76

Neben Baggerarbeiten und Probenahmen/Monitoring/Analytik umfassen die Gesamtkosten des Sedimentmanagements noch weitere Kosten, etwa für die Landbehandlung und -entsorgung belasteten Baggerguts.

*Zusätzliche Ablagerungsstellen*

*Laut Senat befand sich der Antrag zur Genehmigung von Umlagerungen in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) zum Zeitpunkt der Drs. 21/14269 noch in Vorbereitung und sollte im Frühjahr des Jahres 2019 von der HPA beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) eingereicht werden.*

21. *Wurde dieser Antrag eingereicht?*

*Wenn nein, warum nicht?*

22. *Wie lange dauert gegebenenfalls die Bearbeitung und wann ist mit einer Antwort zu rechnen?*

Der Antrag soll Anfang des Jahres 2021 beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) eingereicht werden, da die Erarbeitung der umfangreichen Antragsunterlagen derzeit noch nicht abgeschlossen ist. Mit einem Bescheid ist erst nach Abschluss eines mehrstufigen und mehrjährigen Beteiligungsverfahrens zu rechnen.

23. *Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) betreibt auch Sedimentmanagement in den Elbbereichen, die unter ihre Zuständigkeit fallen, und unterhält dazu auch eigene Ablagerungsstellen. Wo befinden sich diese?*

Umlagerungsstellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) für Feinsedimente aus definierten Baggerstrecken werden in den Bereichen Elbe-km 686/690 (St. Margarethen), 699/700 (NOK Vorhäfen), 713 (Medem) und 730/740 (Neuer Luechtergrund) betrieben.

24. *Welche Sedimentmengen werden dort abgelagert, welche Ablagerungskapazitäten weisen sie noch auf und warum kann die Stadt Hamburg dorthin keine Sedimente umlagern?*

Die tatsächlichen Umlagerungsmengen schwanken bedarfsabhängig. Die derzeitigen jährlichen Maximalmengen (aus definierten Baggerabschnitten und unter definierten Randbedingungen entsprechend der aktuell gültigen Auswirkungsprognosen) sind wie folgt:

- 686/690 (St. Margarethen): 5,5 Millionen m<sup>3</sup>
- 730/740 (Neuer Luechtergrund): 8,2 Millionen m<sup>3</sup>
- 699/700 (NOK Vorhäfen) einschließlich 713 (Medem): 1 Million m<sup>3</sup>

Diese Verbringstellen können grundsätzlich unbefristet genutzt werden, solange sich die Randbedingungen nicht wesentlich ändern. Über die Möglichkeit, in Zukunft auch Baggergut aus Hamburg zu den benannten Verbringstellen des Bundes zu verbringen, werden fortlaufend fachliche und politische Gespräche mit den Nachbarn geführt. Eine Mitnutzung dieser Verbringstellen durch Hamburg würde zu dem angestrebten flexibel-adaptiven Sedimentmanagement passen, bei dem Sedimente nicht nach Herkunft (Bundeswasserstraße in Zuständigkeit der WSV oder Hamburger Delegationsstrecke), sondern nach aktueller Qualität verbracht werden.

25. *Stehen der Stadt zusätzliche Ablagerungsstellen für das Sedimentmanagement zur Verfügung?*

*Wenn ja, wo und mit welchen Mengenpotenzialen?*

Neben der Umlagerstelle Neßsand und der Verbringstelle Tonne E3 stehen Hamburg derzeit keine weiteren Verbringstellen im Gewässer zur Verfügung.

Höher belastetes Baggergut wird auch weiterhin an Land behandelt und entsorgt. Die Landentsorgung stellt jedoch aufgrund der unverhältnismäßig höheren Kosten und der begrenzten Kapazitäten keine Alternative für umlagerfähiges Baggergut dar.

26. *Welche Genehmigungen sind für die Erschließung dieser benannten alternativen Ablagerungsstellen im Bereich der Untereibe oder im Mündungstrichter der Elbe notwendig, und wie wird deren Zeitbedarf eingeschätzt?*

Entfällt.

*Potenzielle Ablagerungsstelle bei Scharhörn*

*Der Senat und die HPA ziehen als Ablagerungsfläche für die Sedimente ein Gebiet nördlich der Insel Scharhörn am Rande des Nationalparks Hamburgisches Wattenmeer in Betracht. Das Aktionsbündnis Lebendige Tideelbe, zu dem die Umweltorganisationen BUND, NABU und WWF gehören, sieht dies aus ökologischen Gründen sehr kritisch.*

27. *Seit wann wird diese neue Stelle geprüft, und welche Genehmigungen sind für die Erschließung dieses Gebiets als Ablagerungsfläche notwendig? Wie schätzt der Senat den Zeitbedarf für den Prozess bis hin zur Nutzung ein?*

Seit Oktober des Jahres 2020 bereitet die HPA die fachliche Prüfung zur Erstellung der Antragsunterlagen für eine Verbringung von Baggergut in der Hamburger Außenelbe vor. Genehmigungsbehörde ist die BUKEA. Welches Genehmigungsverfahren formal zur Anwendung kommt, wird derzeit noch abgestimmt. Erst daraus ergibt sich die voraussichtliche Dauer des Verfahrens.

*28. Ist aus Sicht des Senats aufgrund der Nähe zu den drei Nationalparks eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich?*

Dies hängt vom Ergebnis einer FFH-Vorprüfung ab.

*29. Wird das Forum Tideelbe in den Prozess der Prüfung dieser potenziellen Ablagerungsstelle einbezogen?*

Das Forum Tideelbe ist planmäßig abgeschlossen, über einen Nachfolgeprozess ist noch nicht entschieden.

*30. Werden die Hamburger und norddeutschen Umweltverbände zu einer möglichen Umlagerung bei Scharhörn gehört werden?*

*31. Werden die beiden Nachbarländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie die Bundeswasserstraßenverwaltung in das Genehmigungsverfahren für eine Umlagerung bei Scharhörn einbezogen?*

*32. Welche Sedimentmengen könnten an diese Stelle umgelagert werden?*

*33. Welche ökologischen Auswirkungen hätte die Nutzung dieses Gebiets als Sedimentablagerungsfläche?*

*34. Welche Schadstoffbelastungen könnten speziell für die Nationalparks Hamburgisches Wattenmeer, Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und Niedersächsisches Wattenmeer entstehen, und wie sind die Auswirkungen auf die Verschlickung an der Nordseeküste?*

*35. Wie kann der Senat garantieren, dass die nach Abschluss der laufenden Elbvertiefung zu erreichenden Solltiefen der Fahrrinne im kommenden Jahr für den Verkehr freigegeben und in den darauffolgenden Jahren sicher gewährleistet werden?*

Zu erwartende Umweltwirkungen sowie die möglichen Mengenszenarien werden durch die jetzt anlaufenden Untersuchungen ermittelt, sodass Aussagen dazu erst nach deren Abschluss möglich sind. Aufgrund des frühen Verfahrensstands ist die Einbeziehung der Nachbarländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie von Umweltverbänden noch in Klärung. Die zuständigen Verwaltungen stehen unabhängig davon jedoch im regelmäßigen Austausch mit den Verbänden. Im Übrigen siehe Drs. 22/1602 und 22/2064.