

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

N i e d e r s c h r i f t

Wirtschaftsausschuss

gemeinsam mit dem

Wirtschaftsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft

16. WP - 55. Sitzung

am Dienstag, dem 6. November 2007, 17:00 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtages

Abgeordnete des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages

Hans-Jörn Arp (CDU)	Vorsitzender
Johannes Callsen (CDU)	
Jürgen Feddersen (CDU)	
Karsten Jasper (CDU)	
Thomas Stritzl (CDU)	
Anette Langner (SPD)	
Birgit Herdejürgen (SPD)	i. V. von Regina Poersch
Bernd Schröder (SPD)	
Olaf Schulze (SPD)	
Günther Hildebrand (FDP)	i. V. von Dr. Heiner Garg
Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	
Lars Harms (SSW)	

Abgeordnete des Wirtschaftsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft

Ingo Egloff (SPD)	in Vertretung des Vorsitzes
Barbara Ahrons (CDU)	
Dittmar Lemke (CDU)	
Olaf Ohlsen (CDU)	
Dietrich Rusche (CDU)	
Hans Christoff Dees (SPD)	
Uwe Grund (SPD)	
Karin Timmermann (SPD)	
Jens Kerstan (GAL)	

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:	Seite
1. Aktuelle Informationen zum Stand der Maßnahmen	4
- Elbvertiefung (Fahrrinnenanpassung)	
- Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals	
- Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	
- Tideelbmanagement	
2. Berichte zur Kraftwerksplanung in Hamburg und in Schleswig-Holstein	10
3. Kooperation der Länder Schleswig-Holstein und Freie und Hansestadt Hamburg im Bereich des Tourismus	13
4. Fluglärm in der Umgebung des Hamburger Airports gleichmäßiger verteilen	14
Antrag der Fraktion der FDP	
Drucksache 16/849	

Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages, Abg. Arp, eröffnet die gemeinsame Sitzung mit den Mitgliedern des Wirtschaftsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft um 17:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Aktuelle Informationen zum Stand der Maßnahmen

- Elbvertiefung (Fahrrinnenanpassung)
- Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals
- Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals
- Tideelbmanagement

Der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Herr Dr. Witte, widmet sich zunächst dem Thema der **Elbvertiefung**. Auch unter Bezugnahme auf das Referat des Leiters des Wasser- und Schifffahrtsamtes Hamburg in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 6. Juni 2006 in Hamburg weist Herr Dr. Witte zunächst darauf hin, dass im Jahr 2006 über den Träger des Vorhabens der Antrag auf die Elbvertiefung gestellt worden sei. Anschließend sei das formale Verfahren abgelaufen, seien die Antragsunterlagen ausgelegt worden. Die Auslegung sei seit einiger Zeit beendet und das Ergebnis der Auslegung sei, dass die beiden Planfeststellungsbehörden Bund und Hamburg weit über 5.000 Einwendungen erhalten hätten. Grob eingeteilt, handele es sich dabei um naturschutzfachliche Belange und um wasserwirtschaftliche Themen (z. B. Fragen der Deichsicherheit).

Zur Deichsicherheit fährt Herr Dr. Witte fort, die angestellten Untersuchungen zeigten auf, dass auch aus Sicht der Gutachter der jetzt anstehende Ausbau der Tideelbe keine Auswirkungen auf die Deichsicherheit habe. Unbenommen dieser fachlichen Aussage sei aber auch stets zu beachten, dass bei den Bewohnern hinter den Deichen ganz andere Aspekte eine Rolle spielten wie zum Beispiel der emotionale Aspekt des Sich-sicher-Fühlens. Insofern werde in Niedersachsen gerade der Frage der Deichsicherheit besonders intensiv nachgegangen. Man versuche sicherzustellen - dies betreffe dann genauso Schleswig-Holstein -, dass die Deckwerke, die überwiegend durch die Schifffahrt auf der Elbe belastet seien, dann in der Zuständigkeit des Bundes lägen und der Bund die Aufgabe habe, diese Deckwerke instand zu halten und damit den Schutz der dahinterliegenden Deiche, die eindeutig Landesaufgabe seien,

sicherzustellen. Hierbei handele es sich durchaus um einen aufwendigen Weg, aber man finde sich in positiven Gesprächen.

Zum Bereich Naturschutz betont Herr Dr. Witte sodann, dass man die Einwendungen, die diesbezüglich vor allem von Schleswig-Holstein und von Niedersachsen gekommen seien, sehr ernst nehme. In intensiven Gesprächen suche man den fachlichen Konsens, was gleichermaßen auch die Frage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen betreffe. Er hoffe, dass man auch hier sehr zeitnah zu belastbaren Ergebnissen kommen werde, wozu ein Stück weit auch Änderungen in den Planungen gehören würden.

Insgesamt - so Herr Dr. Witte vorerst abschließend - gehe man davon aus, dass die Erörterungstermine Anfang 2008 durchgeführt werden könnten, und es werde diese Erörterungstermine auch mit Sicherheit geben, obwohl nach dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz die Planfeststellungsbehörde darauf verzichten könnte. Auch dies diene letztlich einem sicheren Planfeststellungsbeschluss.

M Austermann unterstreicht, dass die schleswig-holsteinische Landesregierung dem Vorhaben positiv gegenüber eingestellt sei, sodass man nur die Anmerkungen zu machen habe, die sich aus der unmittelbaren Bautätigkeit und den Auswirkungen ergäben. Hierbei gehe es insbesondere um die Fragen der Deichsicherheit und der naturschutzrechtlichen Belange. Seit Monaten würden in Dreiergesprächen zwischen Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein die anstehenden Thematiken erschöpfend behandelt und nach den vorliegenden Unterlagen werde allen Forderungen Schleswig-Holsteins Rechnung getragen. Nennenswerte Änderungen bei der Wasserstandshöhe seien voraussichtlich nicht zu erwarten, die Sicherheit der vorhandenen Deiche bleibe gewährleistet und bezüglich sich ergebender Nachteile werde über Ausgleichsmaßnahmen gesprochen. Dabei gehe es um einen sogenannten Schlickfonds, aus dem Maßnahmen zur Bekämpfung der Sedimentierung in Hafen- und Nebenflussgebieten beglichen werden müssten. Er, M Austermann, blicke hier besonders auf die Häfen in Brunsbüttel und in Friedrichskoog. Er habe aber den Eindruck, dass sowohl die Wasser- und Schifffahrtsdirektion wie auch das Land Hamburg bei dieser Frage sehr kooperativ seien.

Staatsrat Bonz nimmt sodann zum Elbfonds Stellung, der zunächst mit 10 Millionen € ausgestattet werde. Aus den Erträgen des Fonds sollten die Maßnahmen finanziert werden, die erforderlich seien, um Verschlickungen in den Nebenflüssen der Elbe und der Unterelbe entgegenzuwirken. Diese Mittel stünden natürlich erst dann zur Verfügung, wenn das Vorhaben planrechtlich gesichert sei und tatsächlich umgesetzt werden könne. - Sodann unterstreicht Staatsrat Bonz das Erfordernis, dass das Vorhaben der Elbvertiefung zeitgerecht durchgeführt werde, denn die internationale Seeschifffahrt erwarte von der deutschen Seite planungsrecht-

liche Zuverlässigkeit, dass 2009 auch mit den entsprechenden Maßnahmen begonnen werden könne. Anderenfalls sei zu befürchten, dass sich der Schiffsverkehr vom Seehafen Hamburg nach Rotterdam verlagere. Derartige logistische Veränderungen würden auch das gesamte deutsche Hinterland betreffen, weil über Hamburg mehr als 50 % der Güter der deutschen Exportindustrie nach Übersee transportiert würden. - Sodann lenkt Staatsrat Bonz seinen Blick besonders auf die Situation der Elb- und Krabbenfischer, die von den Maßnahmen der Elbvertiefung während der Bauphase besonders betroffen seien. Er regt an, dass sich die Länder überlegen sollten, welche Perspektiven die deutsche Krabbenfischerei an der Küste insgesamt - immerhin handele es sich hier um 246 Krabbenfischer - habe.

Abg. Egloff begrüßt es vor allem, dass der Frage der Deichsicherheit so große Bedeutung beigemessen werde und dass man sich hier auf einem konstruktiven Weg befinde.

Abg. Kerstan weist darauf hin, dass die Fraktion der GAL zu denen gehöre, die die Elbvertiefung für ein unkalkulierbares Risiko hielten. Diese Aussage beziehe sich nicht nur auf die Deichsicherheit. Auch beim Elbefonds sei seine Fraktion skeptisch. Strombaumaßnahmen, Vordeichungen, Absperrungen von Nebenflüssen seien für das Flusssystem kritisch zu beurteilen und schließlich sei die letzte Elbvertiefung noch nicht entsprechend mit Ausgleichsmaßnahmen abgeschlossen worden.

Abg. Schröder betont die Bedeutung der Metropolregion Hamburg und begrüßt es, dass auch Schleswig-Holstein sehr tatkräftig dazu beigetragen habe, um das, was an Voraussetzungen für die Elbvertiefung erforderlich sei, was verantwortbar und im Interesse der Schaffung und Beibehaltung von Arbeitsplätzen notwendig und vertretbar sei, zu leisten. Niemand habe ein Interesse an einer Verlagerung des internationalen Seehafenverkehrs von Hamburg weg nach Rotterdam.

Herr Dr. Witte geht sodann auf den Ausbau des **Nord-Ostsee-Kanals** ein. In der Entwicklung des Verkehrs auf dem Nord-Ostsee-Kanal zeichne sich ab, dass die Anzahl der Schiffspassagen durch den Nord-Ostsee-Kanal zwar nicht so hoch sei wie in früheren Jahren, dass aber das Ladungsaufkommen erheblich zugenommen habe. Dieses Mehr an Ladung resultiere also nicht aus einer gestiegenen Anzahl von Passagen, sondern daraus, dass die Schiffe größer würden, und diese größeren Schiffe könnten sich nicht mehr in allen Bereichen des Kanals bewegen; höhere Leistungen der Schiffsmotoren sowie ein größerer Tiefgang der Schiffe steigerten die Belastung dieser Wasserstraße. Ziel der Bundesregierung sei es, die Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals zu stärken, und zwar vor allem vor dem Hintergrund der Verkehrsprognose für 2025.

Herr Dr. Witte geht sodann auf einzelne Investitionsmaßnahmen ein und hebt hier den Einsatz von 40 Millionen € seitens des Bundes für den Bau anforderungsgerechter Dalben hervor. Auf der Oststrecke (20 km) solle die Leistungsfähigkeit des Kanals ebenso sichergestellt werden wie auf der Weststrecke (80 km); bis 2014 solle die Oststrecke ausgebaut sein und die Maßnahmen insgesamt abgeschlossen sein.

Die Grundsanierung der Schleusenanlage in Brunsbüttel bedeute, dass die Schleusen mehrere Jahre außer Betrieb genommen werden müssten. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord habe eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt und das Ergebnis sei, dass in Brunsbüttel eine weitere Schleusenkammer gebaut werden solle. Bei der Planung wolle man dafür sorgen, dass das Problem der Austauschore nicht mehr existiere. Nach derzeitigem Planungsstand sei sichergestellt, dass 2014 auch die dritte Schleusenkammer in Brunsbüttel betriebsfertig übergeben werden könne. Auf jeden Fall sei festzuhalten, dass der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Oststrecke und der Schleusenanlage in Brunsbüttel höchste Bedeutung zukämen. Die Grundsanierung der Eisenbahnbrücke Hochdonn solle bis 2012 abgeschlossen sein.

M Austermann erklärt, dass der zeitliche Rahmen für die Maßnahmen aus Sicht des Landes Schleswig-Holstein viel zu weit gefasst sei. Hamburg habe sich hier bisher sehr zurückgehalten, aber die schleswig-holsteinische Landesregierung sei der Meinung, dass die Elbvertiefung auch im Zusammenhang mit dem Nord-Ostsee-Kanal stehe, der letztlich auch dem Hamburger Hafen diene.

Bezugnehmend auf den vor einigen Monaten auf dem Nord-Ostsee-Kanal entstandenen Stau aufgrund eines verbogenen Schleusentors in der Anlage in Kiel weist er sodann darauf hin, dass angedacht sei, im Kanal eine Einrichtung zu schaffen die es ermögliche, Schleusentore schneller zu reparieren.

Staatsrat Bonz weist darauf hin, dass Hamburg den Ausbau den NOK immer unterstützt habe, weil dann, wenn der NOK nicht zeit- und bedarfsgerecht ausgebaut werde, eine Verlagerung von Verkehren weg von deutschen Häfen zu befürchten sei. Die Reedereien hätten Bauaufträge für Schiffe in einer Größe erteilt, die letztlich mit den heute vorhandenen Schleusen und der heute gegebenen Fahrrinntiefe nicht mehr zu bedienen seien.

Abg. Egloff bezeugt das große Interesse Hamburgs an einem Ausbau des NOK und erklärt, dass die norddeutschen Bundesländer gut daran täten, sowohl hier als auch in anderen Fragen der Infrastruktur gemeinsam zu agieren, um gegenüber Süddeutschland nicht ins Hintertreffen zu geraten.

Zum **Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals** trägt sodann der kommissarische Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lauenburg, Herr Dohms, vor. Er geht dabei auf die gegenwärtigen Verhältnisse der Strecke, der Schleusen und der Brücken ein und erläutert die weiteren Planungsmaßnahmen wie Ersatzneubau aller Schleusen, der Brücken und Anhebung der Brücken auf eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m. Der text- und bildgestützte Vortrag von Herrn Dohms ist dieser Niederschrift als Anlage 1 beigelegt.

Auch hier betont M Austermann, dass der vorgesehene Zeitrahmen für die Realisierung der Maßnahme bis 2030 eindeutig zu weit gefasst sei. - Staatsrat Bonz würdigt die Bedeutung des ELK als Hinterlandanbindung Norddeutschlands in den baltischen Raum, in die prosperierende Ostseeregion. - Abg. Frau Ahrons spricht sich dafür aus, in einer Resolution der beiden Ausschüsse auch darauf hinzuweisen, dass die parlamentarischen Gremien Schritte zur Verkürzung der mit den Baumaßnahmen im Zusammenhang stehenden Planfeststellungsverfahren unterstützten beziehungsweise forderten. - Abg. Schröder bewertet eine Verfahrensbeschleunigung ebenfalls als Essential.

Im Folgenden erarbeiten die Mitglieder der Ausschüsse eine Resolution zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und zum Elbe-Lübeck-Kanal:

„Die Wirtschaftsausschüsse des Schleswig-Holsteinischen Landtages und der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg unterstützen den Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals sowie den Neubau einer weiteren Schleusenkammer in Brunsbüttel. Um die Zukunftsfähigkeit des Kanals zu erhalten, müssen diese Maßnahmen zügig geplant und umgesetzt werden.

Das Potenzial des Elbe-Lübeck-Kanals als Verbindungsstrecke des deutschen und europäischen Binnenkanalsystems zur Ostsee ist bei Weitem nicht ausgeschöpft. Die Wirtschaftsausschüsse halten eine weitere und zügige Ertüchtigung des Kanals für unumgänglich und sie bedauern, dass die Planungszeiten für diese Infrastrukturmaßnahmen zu lange dauern.

Die Wirtschaftsausschüsse bitten daher die schleswig-holsteinische Landesregierung und den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, die Bundesregierung aufzufordern, Maßnahmen zu ergreifen, die die Planungszeiten deutlich reduzieren. Die erforderlichen Finanzmittel für die geplanten Ausbaumaßnahmen sind baldmöglichst bereitzustellen.“

Zum **Tideelbemanagement** liegt den Ausschüssen die Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 8. Mai 2007 (Umdruck des Schleswig-Holsteinischen Landtages 16/2515) vor, die dieser Niederschrift als Anlage 2 beigelegt ist.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Berichte zur Kraftwerksplanung in Hamburg und in Schleswig-Holstein

M Austermann geht einleitend auf die Planungen für drei Kraftwerke in Brunsbüttel ein, vermutet aber, dass es aufgrund der Situation an der Elbe wohl nicht möglich sein werde, drei Kraftwerke mit Wasser aus der Elbe zu speisen, sodass dort wohl nur der Bau von zwei Kraftwerken möglich sein werde. Über Brunsbüttel hinaus stehe der Bau eines Kraftwerks als Ersatz für das Kraftwerk in Kiel bis 2015 an. Die Betreiber hielten einen anderen Brennstoff als Kohle - circa 1,8 Millionen t - in dieser Größenordnung für nicht realistisch, denn für Gas fehle die erforderliche Pipeline und für Biomasse gäbe es erheblich größere Stoffströme. Des Weiteren gebe es in Schleswig-Holstein noch Überlegungen, das Kraftwerk in Wedel abzureißen beziehungsweise zu ersetzen. Weil die Vorstellungen hier aber noch wenig konkret seien, wolle er, M Austermann, an dieser Stelle nur darauf hinweisen, dass dann, wenn es zu dieser Schließung käme, ein Potenzial an Fernwärme aus Schleswig-Holstein nach Hamburg wegfallen würde, was sehr zu bedauern wäre.

Zu den Diskussionen über Kohlekraftwerke berichtet M Austermann sodann, dass die Landesregierung die Auffassung vertrete, dass jedes neue, moderne Kohlekraftwerk mit einem höheren Wirkungsgrad besser sei als die Kraftwerke mit niedrigen Wirkungsgraden. Der Schnitt der Wirkungsgrade bei den Kraftwerken in Deutschland liege bei 30 bis 38 %, aber hier in Schleswig-Holstein sei bei den Kohlekraftwerken geplant, einen Wirkungsgrad von mindestens 46 % vorzuschreiben. Die Kohlekraftwerke in Brunsbüttel würden unabhängig von der Frage geplant, ob die Laufzeit des Kernkraftwerkes in Brunsbüttel begrenzt sei oder nicht. Es gebe dort also keine direkte Abhängigkeit. Das Kernkraftwerk in Brunsbüttel würde nach den jetzt vorliegenden Beschlüssen planmäßig 2009 vom Netz gehen. Weil das KKW jetzt aber schon eine lange Zeit stillliege, könne sich dadurch die Betriebszeit verlängern. Klar sei aber, wenn das KKW 2009/2010 vom Netz ginge, hätte man in Schleswig-Holstein eine Lücke bis zur Fertigstellung der nächsten größeren Kraftwerke.

Zu den Planungen bei den erneuerbaren Energien verweist M Austermann darauf, dass er davon ausgehe, dass bis 2020 7.500 MW geliefert werden könnten. Dies seien 130 % des Stroms, den Schleswig-Holstein verbrauche. Damit wäre das Land spätestens ab 2020 Nettoexporteur erneuerbarer Energie.

Staatsrat Bonz knüpft an die Ausführungen von M Austermann bezüglich des Kraftwerkes in Wedel an, das technisch abgängig sei und durch ein neues Fernwärmekraftwerk in Moorburg ersetzt werden solle. Dieses Kraftwerk befinde sich auf Hamburger Gebiet in Planung, das Genehmigungsverfahren laufe und darüber müsse im Laufe dieses Jahres, Anfang nächsten Jahres eine Entscheidung getroffen werden. Die Kapazität solle 1.600 MW betragen. Weitere Kraftwerksplanungen, abgesehen von einzelnen Blockkraftwerken, die ein Industrieunternehmen plane, gebe es für Hamburg nicht. Hamburg produziere derzeit 1 % der bundesweit gesamten Kraftwerkskapazitäten, sei mithin auf den Import von Strom insbesondere aus den Kraftwerken in Schleswig-Holstein und Niedersachsen angewiesen. Auch dies zeige, dass man sich hier in einem norddeutschen Verbund befinde.

Abg. Egloff unterstreicht auch an dieser Stelle das Erfordernis der länderübergreifenden Zusammenarbeit und gemeinsamer Planung, um den Aufbau von Überkapazitäten zu verhindern. - Abg. Schulze möchte wissen, ob die Ausgleichsmaßnahmen für das Fernwärmekraftwerk in Moorburg vollständig auf Hamburger Gebiet realisiert werden könnten. - Abg. Kerstan lenkt bei der Frage des Energiemix den Blick vor allem auf die regenerativen Energien. - Abg. Matthiessen erklärt, mit den bestehenden Kohlekraftwerksplanungen in der Bundesrepublik seien die Klimaschutzziele nicht einzuhalten. Allein die Größenordnung von 3,6 GW, wie in Schleswig-Holstein geplant, würde zu einer Vervielfachung der Treibhausgase führen. Er bietet sodann an, den Ausschüssen das Ergebnis eines von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Auftrag gegebenen nachhaltigen „Energieszenarios für Schleswig-Holstein bis 2020 und 2050“ zur Verfügung zu stellen.

M Austermann verweist zu der geführten Diskussion auf das vom MWV Schleswig-Holstein vorgelegte Grünbuch „Energie Schleswig-Holstein 2020“. Aus dem Szenario ergebe sich ganz eindeutig, dass beim Abschalten der KKW's und dem Anschalten der Kohlekraftwerke auf Schleswig-Holstein bezogen eine zusätzliche Belastung durch Treibhausgase erfolge. Er warne aber davor, eine Betrachtung anzustellen, die ein ganz bestimmtes Bundesland, eine bestimmte Region, einen Istzustand als Maßstab nehme. Gemeinsames Ziel müsse es ein, die CO₂-Belastungen insgesamt zu reduzieren. Dies sei auch mit modernen Kohlekraftwerken möglich, wenn „Dreckschleudern“ an anderer Stelle abgeschaltet würden. Dies sei zumindest das Ziel der schleswig-holsteinischen Landesregierung und sei unabhängig von der Frage, was mit den KKW's in welchem Zeitraum passiere. Maßstab sei die sichere, preiswerte, verfügbare und umweltfreundliche Energie.

Staatsrat Bonz beantwortet die von Abg. Schulze aufgeworfene Frage dahin gehend, nach den Planungen solle das Fernwärmekraftwerk Moorburg exakt auf der Fläche errichtet werden, auf der früher schon einmal ein Kraftwerk gestanden habe, sodass die Vorhaltung einer Aus-

gleichsfläche hierfür nicht erforderlich ist. Jedoch für Begleitmaßnahmen, die im Hinblick auf die technische Konstruktion des Kraftwerks erforderlich seien - zum Beispiel CO₂-Abscheidung, Kühlung -, seien zusätzliche Flächenerfordernisse gegeben. In der Tat gehe es darum, was die CO₂-Thematik angehe, eine Gesamtbilanz anzustellen.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Kooperation der Länder Schleswig-Holstein und Freie und Hansestadt
Hamburg im Bereich des Tourismus**

TASH-GF Dellnitz betont, dass Hamburg und Schleswig-Holstein nur indirekt Wettbewerber seien, im Wesentlichen ergänze man sich im Tourismus, und dabei ganz stark im Auslandstourismus. Im Bereich des Auslandsmarketings arbeite man schon mit dem Label „Deutsches Küstenland“ mit allen fünf norddeutschen Bundesländern zusammen. Hier gehe es insbesondere um die Märkte Österreich und Schweiz, aber auch um Initiativen bis in den chinesischen Markt hinein.

Sodann erinnert Herr Dellnitz daran, dass die in Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein im vergangenen Jahr gereifte Idee von einer norddeutschen Touristinformation von der Politik inzwischen aufgegriffen worden sei, und man würde sich gern in der Arbeit engagieren, dieses Projekt konzeptionell zu untermauern und nach vorn zu tragen. Weiteres Beispiel für die enge Kooperation von Hamburg und Schleswig-Holstein sei auch ein engeres Zusammenrücken der beiden Länder auf der ITB im März 2008 in Berlin.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Fluglärm in der Umgebung des Hamburger Airports gleichmäßiger verteilen

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 16/849

Aus Zeitgründen vertagen die Ausschüsse die gemeinsame Beratung dieses Tagesordnungspunktes.

Mit der Absichtserklärung, auch im Jahr 2008 gemeinsame Sitzungen der Ausschüsse durchführen zu wollen schließen Abg. Egloff für den Wirtschaftsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft und Abg. Arp für den Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages die Sitzung um 19:45 Uhr.

gez. Hans-Jörn Arp
Vorsitzender

des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages

gez. Manfred Neil
Geschäfts- und Protokollführer

Elbe-Lübeck-Kanal

Gegenwart und Zukunft

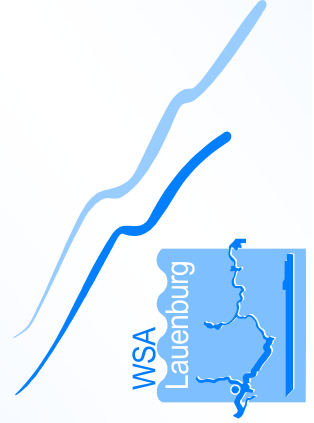
Inhalt:

Gegenwärtige Verhältnisse:

Strecke
Schleusen
Brücken

Ausblick auf zukünftige Maßnahmen:

Schleusen
Brücken

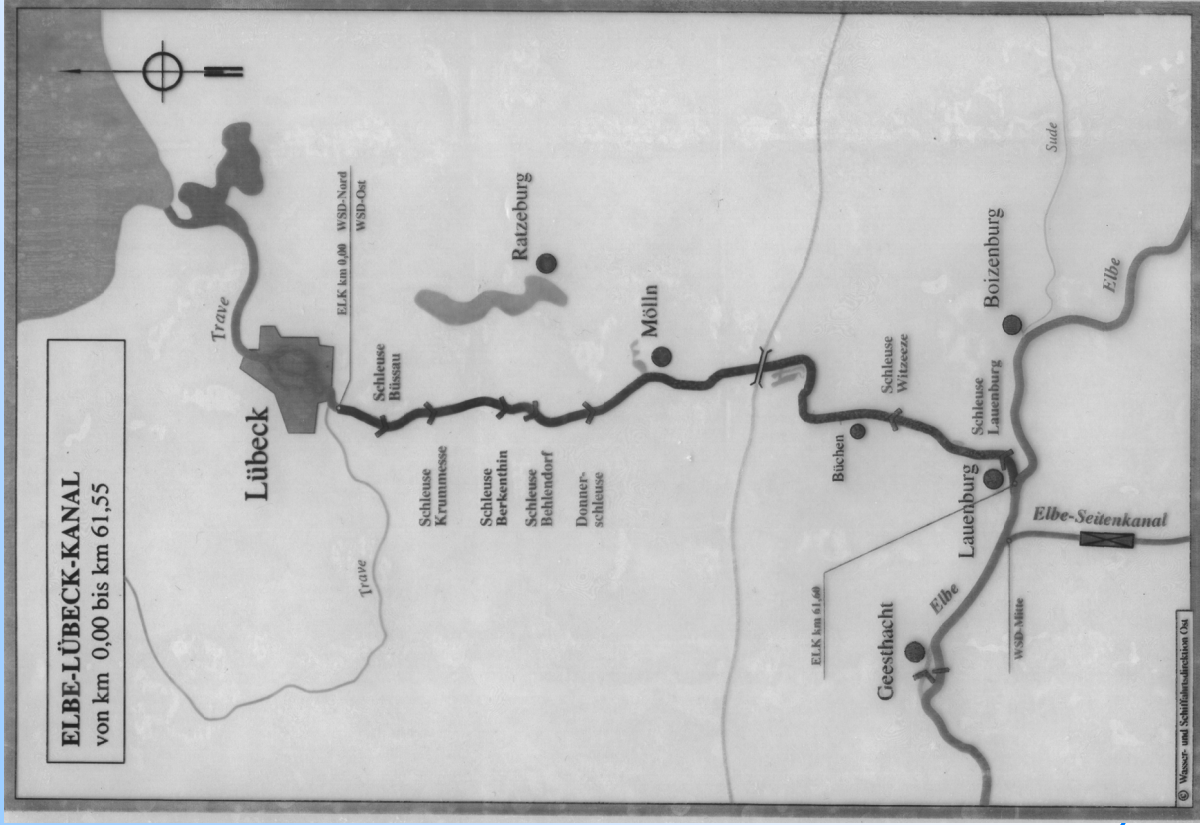


Elbe-Lübeck-Kanal im norddeutschen Wasserstraßennetz



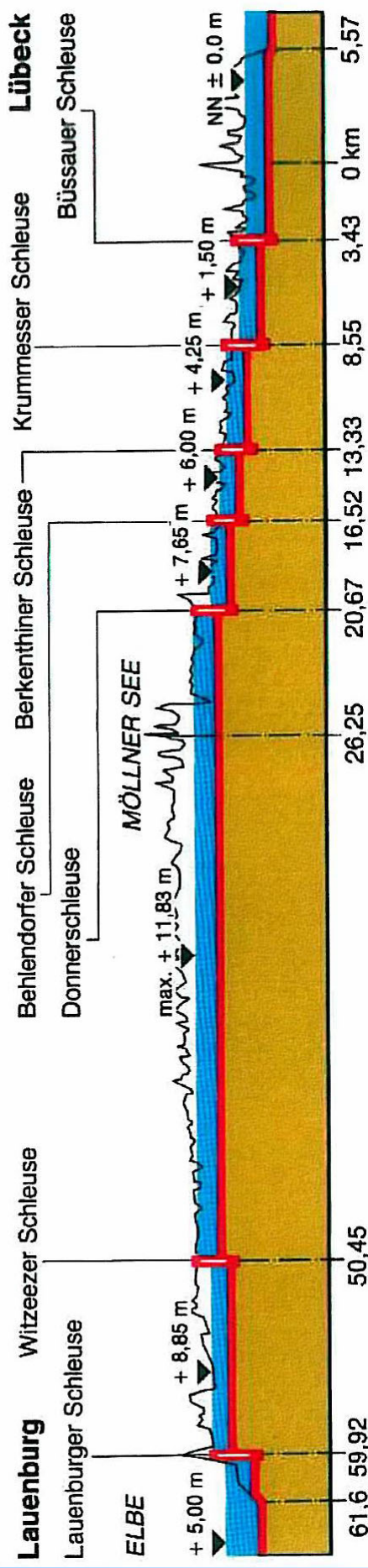
Elbe-Lübeck-Kanal:

Eingeweicht	1900
Länge	62 km
Anzahl der Schleusen:	7
Büssau	
Krummesse	
Berkenthin	
Behlendorf	
Donnerschleuse	
Witzeeze	
Lauenburg	
Anzahl der Brücken:	23
Davon	
WSV-Brücken	12
Brücken Dritter	11

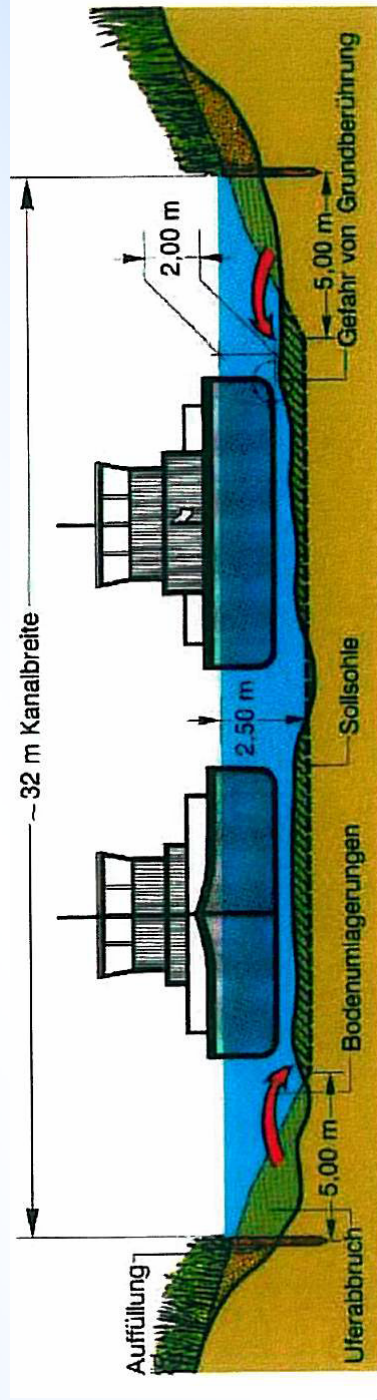


Elbe-Lübeck-Kanal; Längsschnitt und Querschnitt

Längsschnitt



Längsschnitt



Querschnitt



**Elbe-Lübeck-Kanal;
Heutige Schiffe, Probefahrt mit einem Schubverband**





Die ELK-Schleusen:

Büssau
Krummesse
Berkenthin
Behlendorf
Donnerschleuse und
Witzeeze:

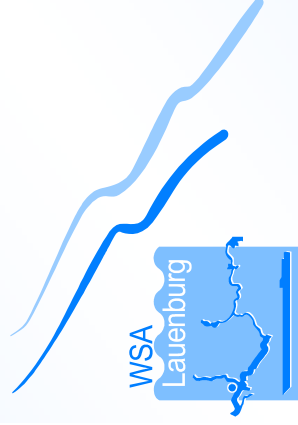
In Betrieb seit 1900

Grundinsandgesetzt
Zwischen
1990 und 2006

Nutzbare Abmessungen:

Länge 80 m
Breite 12 m
Tiefe 2,50 m

Schleuse Krummesse



**Elbe-Lübeck-Kanal;
Schleuse Büssau während der Instandsetzung 2001**



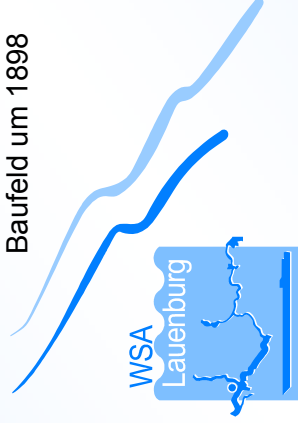
Elbe-Lübeck-Kanal; Baufeld in Lauenburg um 1898

Bemessungsschiff von 1900



Delvenauslauf,
der Zugang zur Palmschleuse
Eingang in die Stecknitzfahrt

Baufeld um 1898



Bemessungsschiff für
den ELK ende 19Jh..

Schleppkähne der
Kettenschiffahrt und
Elbsegler

Abmessungen bis
 $L=78\text{m}$, $b=11,50\text{m}$;
 $t=1,75\text{m}$

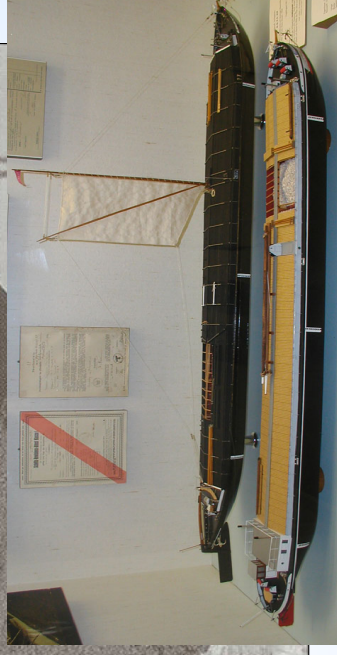
Tragfähigkeit bis 1000t

Nutzbare

Schleusenabmessung

Kammerlänge 80m,

Torbreite 12,0m



Elbe-Lübeck-Kanal; Schleuse Lauenburg 1900 - 2005



Schleuse Lauenburg (neu):

In Betrieb seit **Mai 2006**

Nutzbare Abmessungen:

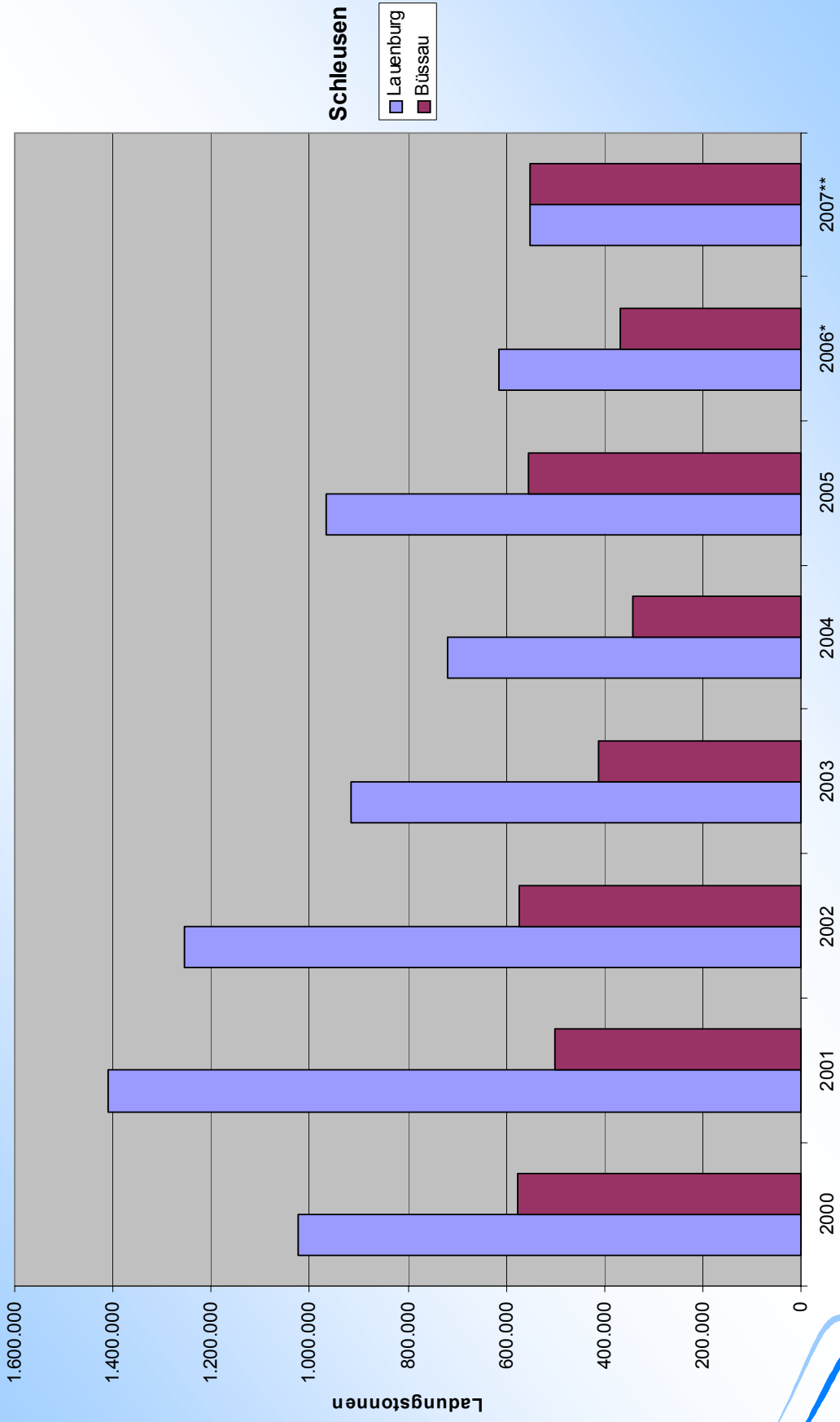
Länge **115 m**

Breite **12,50 m**

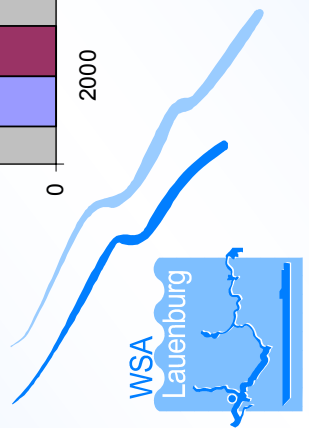
Tiefe **4,00 m**



Güterverkehr auf dem Elbe-Lübeck-Kanal



* ab Mai 2006
 ** bis einschl. Juli 2007





Brücken:

vorhandene
Minstdurchfahrthöhe:

4,50 m

Solldurchfahrthöhe

5,25 m

Anzahl der Brücken mit einer
Durchfahrthöhe < 5,25 m:

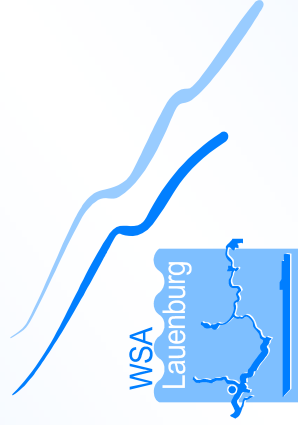
9

Davon

WSV-Brücken 5

Brücken Dritter 4

Schleuse und Brücke Berkenthin



Elbe-Lübeck-Kanal - Brückenneubauten Straßenbrücke Kronsforde 1999



Elbe-Lübeck-Kanal - Brückenneubauten Straßenbrücke Dalldorf 2006



Elbe-Lübeck-Kanal - Brückenneubauten Straßenbrücke Krummesse (im Bau)



Weitere Planungen:

Grundlage ist der Bundesverkehrswegeplan 2003:

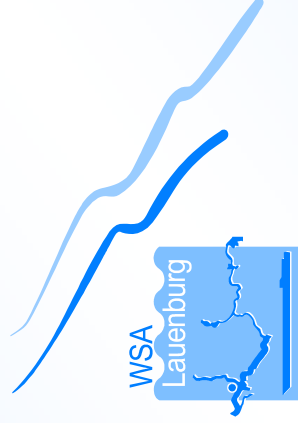
Elbe-Lübeck-Kanal – Substanzerhaltung

Maßnahmen:

Ersatzneubau aller Schleusen

Ersatzneubau der Brücken und Anhebung auf eine Durchfahrthöhe von 5,25 m

Kein Streckenausbau



Ersatzneubau der Schleusen:

Voraussichtliche Ausgaben in Mio. €:

Büssau	30,5
Krummesse	30,0
Berkenthin	28,0
Behlendorf	30,7
Donnerschleuse	29,5
Witzeeze	25,0

Es handelt sich hier um Ausgaben des Bundes. Dem Land SH entstehen nach gegenwärtigem Kenntnisstand keine Kosten.

Durchführungszeitraum: 2010 – 2030

Nutzbare Abmessungen (analog neue Schleuse Lauenburg):

Länge	115 m
Breite	12,50 m
Tiefe	4,00 m



Ersatzneubau von Brücke bzw. Anhebung:

- i.d.R. entsteht eine Kostenteilung mit dem Straßenbauassträger
- Kostentragung richtet sich nach Bundeswasserstraßengesetz § 41 Abs. 1 ff.

WSV-eigene Brücken:

	Bauzeit	Ausgaben (Mio.€)	Kostenanteil WSV (%)
Str.br. Büssau	2009	ca. 3,5	55
Str.br. Krummesse	2007	ca. 2,5	55
Str.br. Berkenthin	2008/09	ca. 6,0	33
Str.br. Witzeze	ab 2012	ca. 2,5	66
Str.br. Basedow	2010	ca. 2,5	75
Str.br. Lanze	2011	ca. 2,5	75

Str.br. Horsterdamm (B5) ?

Ca. 10,0

Brücken Dritter:

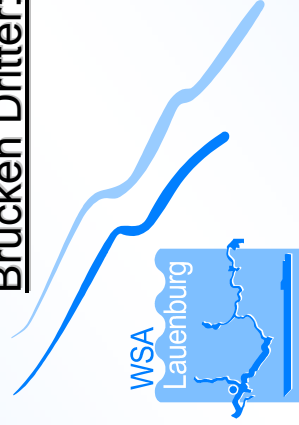
Eisenbahnbrücke Dalldorf
Straßenbrücke Büchen
Fußgängerbrücke Berkenthin
Straßenbrücke Anker

DBAG

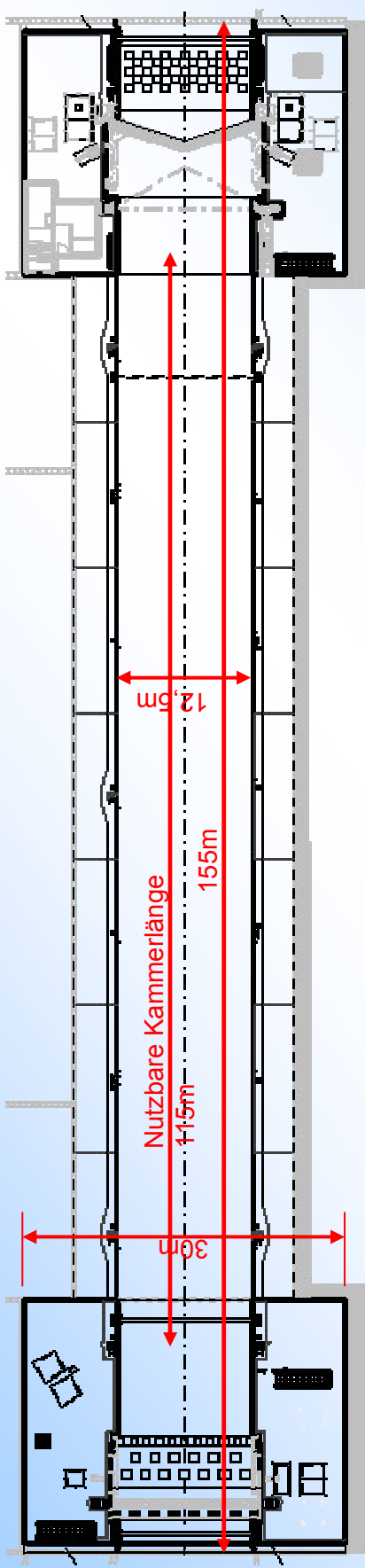
Land SH

Kreis Hrzgtm. L.

Land SH

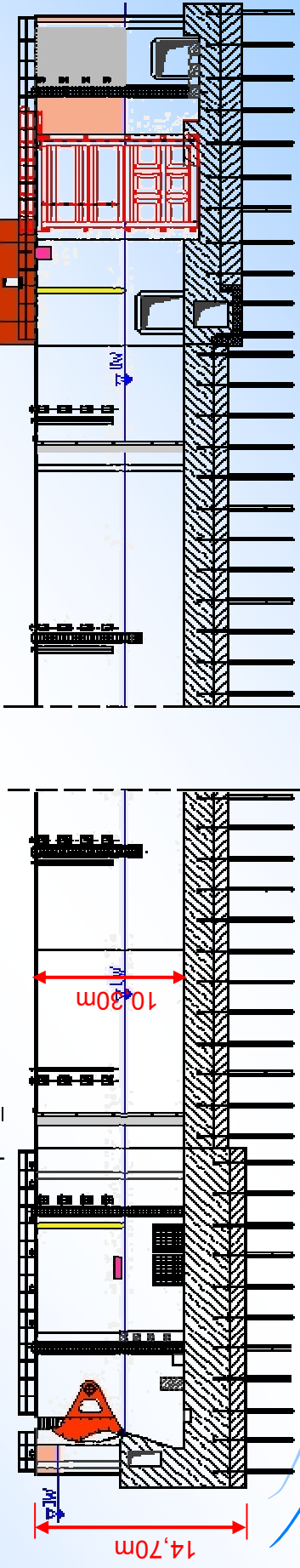


Abmessungen neuer Schleusen am Beispiel der neuen Schleuse Lauenburg



Draufsicht

Wassertiefe über Drempel $\geq 4\text{m}$

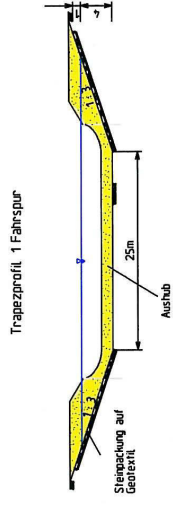


Längsschnitt

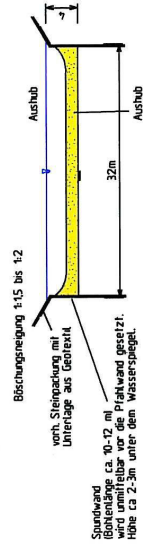


Querprofile Elbe-Lübeck-Kanal

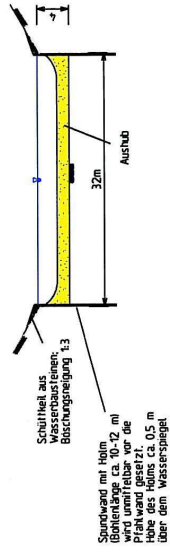
Ausbauprofil einschiffig



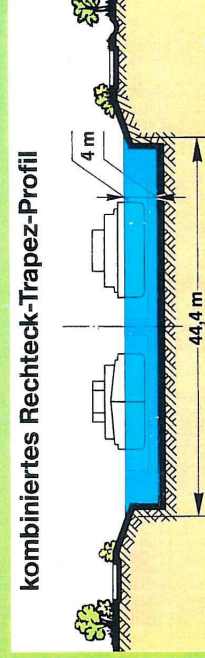
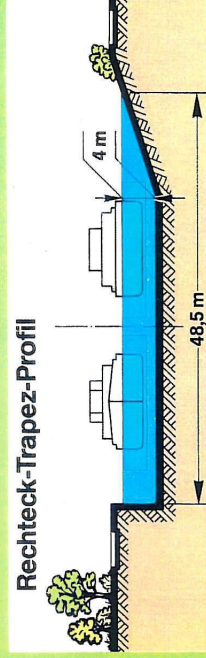
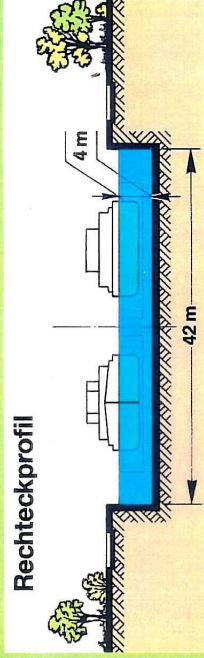
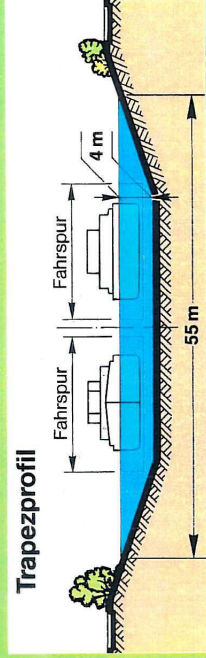
Kombiniertes Rechteck-Trapez-Profil 1 Fahrspur

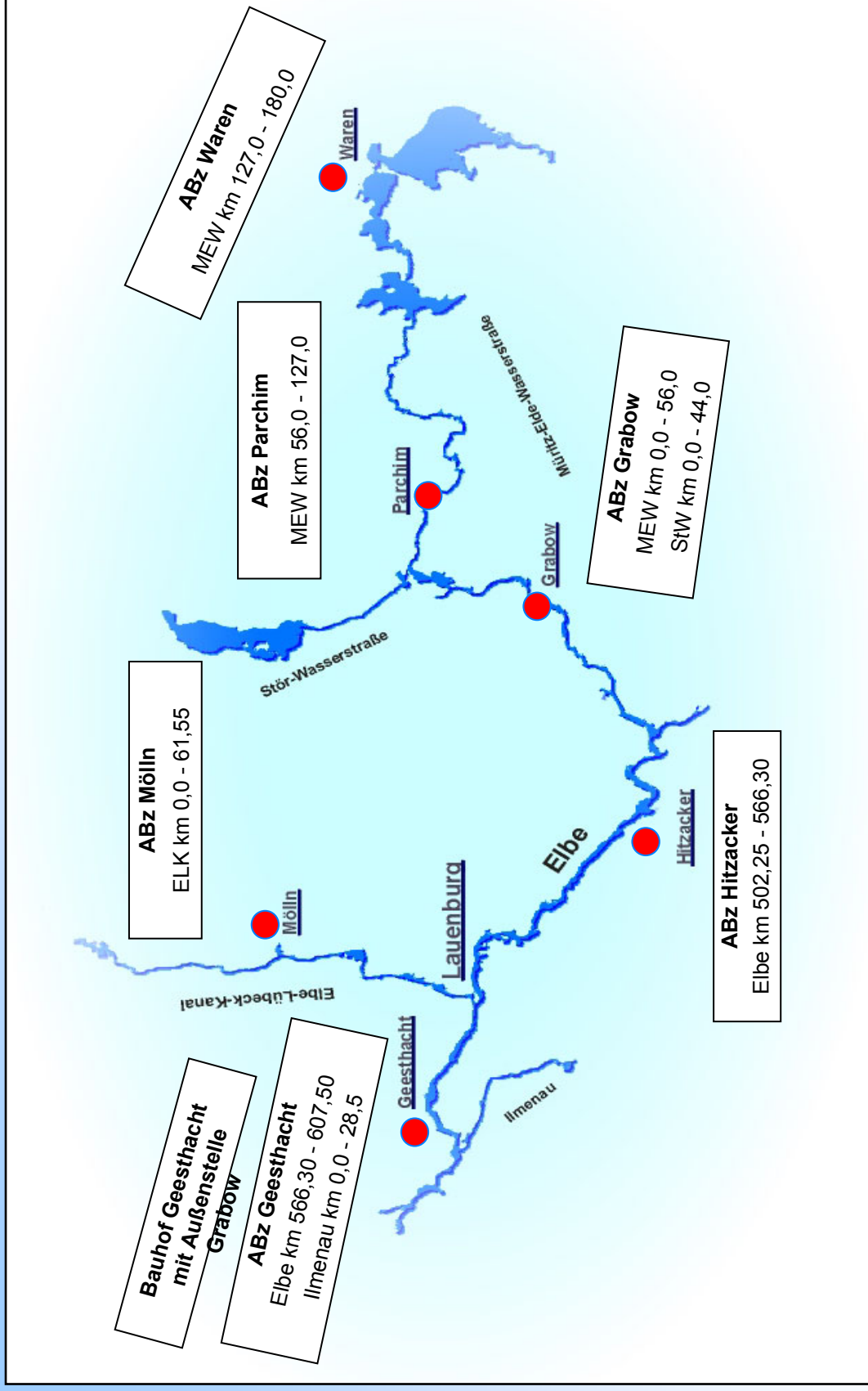


Rechteckprofil 1 Fahrspur



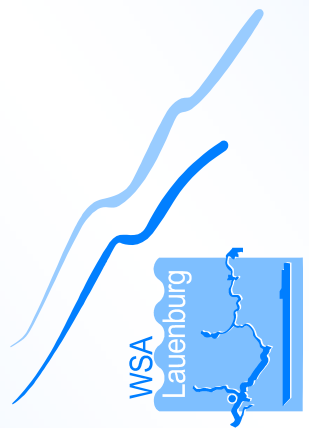
Regelquerschnitt für Großgütermotorschiff und Schubverband





Der Zuständigkeitsbereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lauenburg erstreckt sich auf **rund 420 km Bundeswasserstraße.**

Für die Durchführung der Aufgaben vor Ort sind die Außenbezirke (ABz) und der Bauhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes zuständig.



Elbe-Lübeck-Kanal; Lage



Der Elbe Lübeck Kanal von Lauenburg nach Lübeck

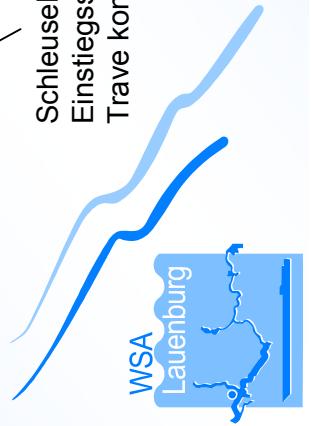
Ersetzt die Stecknitzfahrt 1900 und wurde begradigt

Die Gesamtlänge beträgt 67km.

7 Schleusen überwinden die Scheitelstrecke mit einem Höhenunterschied von ca. 12m.

Schleuse Lauenburg, Einstiegsschleuse aus der Elbe kommend

Schleuse Büssau, Einstiegsschleuse aus der Trave kommend



**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 16/2515**

**Bürgerschaft
der Freien und Hansestadt Hamburg**

An den

Wirtschaftsausschuss
des Schleswig-Holsteinischen Landtags

29.10.2007

**55. Sitzung des Wirtschaftsausschusses gemeinsam mit dem
Wirtschaftsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft
am 06.11.2007**

Vorlage zu TOP 1

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Ein Tideelbemanagement zur dauerhaften Sicherung der seeschifftiefen Zufahrt zum Hamburger Hafen

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung		
1.	Anlass der Drucksache	3.2.1 Dämpfung der Tideenergie durch Maßnahmen im Mündungsbereich (Sandinseln)
2.	Aktuelle Situation	3.2.2 Schaffung von Flutraum zur Reduzierung des Tidalpumping-Effekts
2.1	Umlagerung von Sedimenten in die Nordsee	3.2.3 Baggergut- und Sedimentmanagement
2.2	Reduzierung der Schadstoffeinträge im Elbeeinzugsgebiet	3.2.3.1 Verbesserung der Sedimentqualität
2.3	„Tidalpumping“ führt zu großen Sedimentmengen in Hamburg	3.2.3.2 Umlagerung von Baggergut
2.4	Sedimentmengen	3.2.3.3 Sandinseln/Subaquatisches Depot
2.5	Ganzheitliches Tideelbemanagement	3.2.3.4 Landbehandlung und Unterbringung
3.	Entwicklung eines ganzheitlichen Tideelbekonzepts	3.3 Kommunikation
3.1	Eckpfeiler des Tideelbekonzepts	3.4 Neue Projektorganisation
3.2	Maßnahmen und Aktivitäten zur Umsetzung der Eckpfeiler	3.5 Ausblick
		3.6 Finanzbedarf und Finanzmittelsteuerung
		4. Petitum

Kurzfassung

Die Baggergutmengen im Hamburger Hafen und den Hafenbecken sind in den letzten Jahren deutlich angestiegen. Die Sicherung der seeschifftiefen Zufahrt ist angesichts dieser Entwicklung in Zukunft mit einem vertretbaren Aufwand nur zu gewährleisten, wenn die Tideelbe als Ganzes betrachtet wird, also vom Wehr Geesthacht bis Helgoland.

Die Hamburg Port Authority (HPA) hat zusammen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ein ganzheitliches Konzept für die nachhaltige Entwicklung der

Tideelbe als Lebensader der Metropolregion Hamburg erarbeitet. Dieses Konzept soll in den nächsten Monaten unter Mitwirkung aller Beteiligten fortgeschrieben werden. Für Maßnahmen zur Sicherung der seeschifftiefen Zufahrt stehen mit den im Haushalt 2007/2008 veranschlagten Beträgen von 42,4 und 45,3 Millionen Euro die erforderlichen Mittel zur Verfügung.

Jährlich müssen von der Gesamtbaggermenge rund 1,2 bis 1,4 Millionen m³ höher belastetes Sediment in Hamburg an Land behandelt und deponiert werden. Diese Menge wird sich in Hinblick auf die im Hafen noch befindlichen Ablagerungen

älterer Sedimente auch in den nächsten Jahren kaum verändern. Für die Baggergutbehandlung stehen die Anlage zur mechanischen Trennung und Entwässerung von Hafensedimenten (METHA) sowie Entwässerungsfelder in Moorburg zur Verfügung. Zur Erhaltung der vorstehend genannten Behandlungsleistung sind im Bedarfsfall bauliche Kapazitätsanpassungen vorzunehmen, die den veränderten Rahmenbedingungen der Flächennutzung im Hafenerweiterungsgebiet und den zu beobachtenden Veränderungen der Sedimentzusammensetzung angepasst sind.

Entwässertes Material wird in den Deponien Francop und Feldhofe untergebracht. Die Kapazität der Deponie Francop reicht noch bis etwa 2012, wobei ab 2010 mit reduzierten jährlichen Einbaumengen gerechnet werden muss, wenn die Größe der Einbauflächen bedingt durch die Schlickhügelgeometrie abnimmt. Feldhofe wird voraussichtlich erst nach 2020 gefüllt sein. Beide Deponien werden zusammen die derzeit jährlich anfallende Menge entwässerten Schlacks voraussichtlich bis 2010 aufnehmen können. Vor diesem Hintergrund bietet es sich an und ist zu prüfen, Sanierungs- und Rekultivierungsziele für das in der Landschaftsachse Billeachse liegende und an den naturnahen Uferbereich der Bille angrenzende Altpülfeld in Kirchsteinbek mit den dort vorhandenen Unterbringungsmöglichkeiten von entwässerten Sedimenten zu kombinieren. Die Fläche befindet sich im Eigentum der HPA. Diese strebt an, beide Ziele sinnvoll miteinander zu verbinden. Bei den Planungen bezüglich des Altpülfeldes Kirchsteinbek sind die Belange der direkt angrenzenden gesicherten Altlast Brümmer zu berücksichtigen.

Nach Abschluss der Maßnahme könnte die derzeit unter anderem wegen Einsinkgefahr nicht nutzbare Fläche des Altpülfeldes der Bevölkerung als Naherholungsgebiet zur Verfügung gestellt werden. Eine Einbeziehung der Bevölkerung in die Planung ist vorgesehen. Dieses erfolgt auch speziell in Ergänzung zur aktiven Stadtentwicklung im Zuge des Stadtteilentwicklungsprogramms Billstedt/Horn. Danach werden auch Alternativen geprüft und ggf. untersucht.

Seit Mitte der 90er Jahre wird ein Teil der in Hamburg zu baggernden Sedimente im Strom umgelagert. Dies wurde möglich vor dem Hintergrund rückläufiger Schadstoffeinträge im Oberlauf der Elbe nach der Wende. Grundlage für diese Umlagerungen ist ein gemeinsam mit der damaligen Umweltbehörde erarbeitetes Umlagerungskonzept. Es ermöglicht Umlagerungen in der Delegationsstrecke der Elbe an der Landesgrenze bei Wedel. Aus Gründen der Gewässerökologie sind diese jedoch auf das Winterhalbjahr begrenzt. Auf Basis dieses Handlungskonzeptes mit seinen ökologisch erforderlichen zeitlichen und mengenmäßigen Restriktionen war es im zweiten Halbjahr 2005 nicht mehr möglich, dem Anstieg der Sedimentmengen zu begegnen. Temporäre Engpässe bei der Bereitstellung der Wassertiefen in den Zufahrten zu den Containerterminals waren unvermeidbar. Vor diesem Hintergrund wurden alternative Umlagerorte gemeinsam mit der WSV und den Nachbarländern untersucht und schließlich im Einvernehmen mit dem Land Schleswig-Holstein eine Umlagerstelle in der Deutschen Bucht, 25 Kilometer nordwestlich von Scharhörn bei der Tonne E3 ausgewählt. Diese natürliche Sedimentsenke wurde sowohl aus ökologischer als auch aus fischerei- und tourismuswirtschaftlicher Sicht als geeignet eingestuft.

Die Umlagerung wird durch ein umfangreiches Monitoringprogramm mit u. a. ökotoxikologischen und chemischen Untersuchungen der Umlagerungsstelle und deren Umgebung begleitet. In diese Maßnahme sind die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und die WSV eingeschaltet. Bisherige Monitoringergebnisse aus den im zweiten Halbjahr 2005 und in den Monaten März bis Mai 2006 durchgeführten Baggergut-

umlagerungen im Umfang von insgesamt nahezu 1,8 Millionen m³ bestätigen die Verantwortbarkeit dieser Umlagerungen.

Das Einvernehmen mit Schleswig-Holstein sieht vor, zunächst bis zum Jahr 2008 insgesamt 4,5 Millionen m³ Sediment (einschließlich der bereits umgelagerten Teilmengen) in die Nordsee umzulagern. Da insbesondere die Sedimentmengen in den Elbarmen der Bundeswasserstraße einem deutlichen Anstieg bei geringer Oberwasserführung unterliegen und auch in 2006 rund 1,9 Millionen m³ zur Tonne E3 umgelagert werden mussten, um dringend erforderliche Wassertiefen für die Containerschiffahrt bereitstellen zu können, beinhaltet der entsprechende Planansatz für 2007 vorsorglich eine Umlagermenge von 1,8 Millionen m³ zur Tonne E3. Die damit verbundene Überschreitung der genehmigten Jahresmenge ist noch genehmigungsrechtlich abzusichern. Für das Jahr 2006 wurde Mitte November 2006 beim Land Schleswig-Holstein ein solcher Antrag gestellt. Entsprechendes gilt für das Jahr 2007, in dem Baggergutumlagerungen, inklusive der Umlagerung in die Tidelbe an der Landesgrenze (3,7 Millionen m³), von insgesamt 5,5 Millionen m³ geplant sind.

Ziel eines zukünftigen ganzheitlichen Sedimentmanagement-Konzeptes ist es, die Entwicklung des Gesamtsystems der Tidelbe unter ökonomisch konkurrenzfähigen und ökologisch nachhaltigen Randbedingungen zu fördern.

Dazu gehört auch, dass bis 2025 alle belasteten alten Sedimente aus dem hamburgischen Tidelbegebiet geräumt und nach Behandlung auf der METHA auf Deponien abgelagert oder qualifiziert verwertet werden. In diesem Zusammenhang ist es besonders wichtig, dass zusammen mit allen Anliegern des Elbe-Einzugsgebiets eine umfassende Reduzierung der Schadstoffquellen, insbesondere aus Altlasten, erfolgt.

Mit dem seit 2005 auf den Hochleistungscomputern der Bundesanstalt für Wasserbau/Außenstelle Küste (BAW) zur Verfügung stehenden dreidimensionalen numerischen Modell können nun auch Sedimenttransportvorgänge ermittelt werden. So konnte inzwischen nachgewiesen werden, dass so genannte „Schlicksande“ mit dem stärkeren Flutstrom die Elbe hinauf bis in den Hafen transportiert werden, wo sie überwiegend verbleiben, da der Ebbstrom nicht ausreicht, um sie elbabwärts Richtung Nordsee zu verfrachten. Dieser Effekt wird als „Tidalpumping“ bezeichnet. In der Elbmündung wird bereits seit einigen Jahrzehnten eine Erosion der vorhandenen Wattflächen beobachtet. Eine Massenbilanz der BAW hat einen Verlust von etwa 100 Millionen m³ in den letzten 30 Jahren ergeben. Es fehlt Material, damit die Watten und Vorländer dem Meeresspiegel folgend mitwachsen können. Durch die z. Zt. zu beobachtende Aufweitung des Mündungstrichters gelangt bedingt durch geringere „Rauhigkeit“ des Trichters außerdem insgesamt mehr Energie in die Tidelbe, wodurch sich auch der Tidalpumping-Effekt verstärkt. Es gilt als gesichert, dass eine einseitige hamburgische Baggergutunterbringung allein nicht ausreicht, um das Problem in den Griff zu bekommen.

Eine weitere Verstärkung des Tidalpumping liegt in der seit Jahren zu beobachtenden Zunahme des Tidehubs und in der damit einhergehenden Absenkung des Tideniedrigwassers vor allem in Hamburg, als deren maßgebliche Ursache auch der Verlust von Flutraum und Tidepotenzial eingestuft werden muss.

Aufbauend auf die Ergebnisse der dreidimensionalen hydromorphodynamischen Modellierung der BAW, wissenschaftliche Erkenntnisse der Tideflussforschung sowie auf die Erfahrungen an anderen Tideflüssen, wurde deutlich, dass ein zukunftsfähiges Sedimentmanagement nur als integrativer Ansatz erfolgreich sein kann. Lokale Effekte sind stets im

Gesamtkontext des übergeordneten dynamischen Tideflusssystems zu sehen. In diesem Gesamtsystem muss nach Lösungsansätzen gesucht werden. Im Hinblick auf die Schadstoffbelastungen muss darüber hinaus auch das gesamte Elbeeinzugsgebiet betrachtet werden.

Ein von der HPA und der WSV erarbeitetes Tideelbekonzept stützt sich auf folgende Eckpfeiler:

1. Dämpfung der einschwingenden Tideenergie durch strombauliche Maßnahmen insbesondere im Mündungstrichter,
2. Schaffung von Flutraum im Bereich zwischen Glückstadt und Geesthacht sowie
3. Optimierung des Sedimentmanagements unter Berücksichtigung des Gesamtsystems der Elbe und Reduzierung der Schadstoffeinträge von Oberstrom.

Die Umsetzung dieser Eckpfeiler in konkrete Maßnahmen ist eine nur langfristig zu realisierende Aufgabe. Die HPA hat in enger Zusammenarbeit mit vielen Beteiligten bereits mit der Planung und Untersuchung erster Bausteine dieses Konzeptes begonnen. Auch laufende Planungen und Projekte werden nun im Rahmen dieser Eckpfeiler betrachtet und ggf. angepasst.

1. Anlass

Die Erhaltung der Wassertiefen im Hafen und der seewärtigen Zufahrt erfordert regelmäßig umfangreiche Baggerarbeiten. Ursache dafür ist eine ständige Ablagerung von Sedimenten. Diese sind örtlich und zeitlich in unterschiedlicher Konzentration mit Schadstoffen belastet, welche im Wesentlichen aus dem Elbeeinzugsgebiet oberhalb von Geesthacht eingetragene werden.

Mit der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft „Sicherung der Unterbringung des Baggergutes aus Hafen und Elbe“ vom 28. September 1999 (Drucksache 16/3080) hatte der Senat die Bürgerschaft umfassend über die Baggergutunterbringung unterrichtet. Die aktuelle Entwicklung der Sedimentdynamik, die durch den sich verstärkenden residuellen Stromauftransport von Sedimenten, auch „Tidalpumping“ genannt, in Verbindung mit niedrigen Oberwasserabflüssen zu höheren Sedimentationsmengen im Hamburger Hafen führt, wurde in der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft „Haushaltsjahr 2005, Titel 7500.742.04 ‚Unterbringung von Baggergut und Trockenaufrhöhungen‘, Titel 7500.891.02 ‚Unterbringung von Baggergut und Trockenaufrhöhungen‘, Nachträgliche Genehmigung überplanmäßiger Ausgaben nach § 37 Absatz 4 LHO“ vom 13. September 2005 (Drucksache 18/2847) dargestellt.

In der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft „Haushaltsplan 2005/2006, Änderungen von Ansätzen im Haushaltsjahr 2006, Änderungen des Haushaltsbeschlusses 2005/2006, Aufhebung von Ansatzsperrern im Haushaltsjahr 2006, CCH-Erweiterung“ vom 20. Dezember 2005 (Drucksache 18/3419) kündigte der Senat an, ausführlich mit einer Einzelvorlage über diese Zusammenhänge und über ein zukunftsorientiertes Tideelbemanagement zur dauerhaften Sicherung der seeschifftiefen Zufahrt zum Hamburger Hafen zu informieren.

Insbesondere die in den letzten Jahren deutlich angestiegenen Baggergutmengen haben zu einem Umdenken geführt. Will man die Sicherung der seeschifftiefen Zufahrt zum Hamburger Hafen und den Hafenbecken auch in Zukunft gewährleisten, so ist es notwendig, die Tideelbe als Ganzes, d.h. vom Wehr Geesthacht bis Helgoland, zu betrachten. Die aktuell beobachteten und zukünftig

zu lenkenden Prozesse lassen sich nicht auf den Hamburger Raum begrenzen. Dies gilt insbesondere auch im Zusammenhang mit der angestrebten Reduzierung der Schadstoffeinträge von Oberstrom, für die das gesamte Flusseinzugsgebiet zu betrachten ist.

Die Hamburg Port Authority (HPA) hat vor diesem Hintergrund zusammen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ein ganzheitliches Konzept für eine nachhaltige Entwicklung der Tideelbe als Lebensader der Metropolregion Hamburg erarbeitet. Dieses Konzept gilt als Rahmen, in dem zukünftig alle Aktivitäten in und am Strom betrachtet werden. Es soll kontinuierlich nach dem aktuellen Stand der Erkenntnisse weiterentwickelt werden.

Nachfolgend werden dazu die aktuellen Erkenntnisse und darauf aufbauende generelle strategische Ziele sowie erste Maßnahmen und Aktivitäten eines ganzheitlichen Tideelbekonzeptes vorgestellt.

2. Aktuelle Situation

2.1 Umlagerung von Sedimenten in die Nordsee

Im hamburgischen Bereich der Tideelbe konnte mit Unterstützung durch WSV im Einvernehmen mit dem Land Schleswig-Holstein und unter Beteiligung des Landes Niedersachsen Mitte 2005 eine Umlagerestelle in der deutschen Bucht, 25 km nordwestlich von Scharhörn ausgewählt werden. Dorthin werden – durch Auflagen der schleswig-holsteinischen Landesregierung zunächst zeitlich limitiert bis 2008 – gering belastete Sedimente aus den an Hamburg delegierten Bundeswasserstraßenabschnitten Norder- und Süderelbe sowie Köhlbrand verbracht.

Es ist dadurch gelungen, den Kreislauf von Sedimenten zwischen der Umlagerestelle an der Landesgrenze Hamburgs bei Wedel und dem Hafengebiet zu reduzieren. Inzwischen durchgeführte weitergehende Untersuchungen bestätigen die in 2005 getroffenen Annahmen und lassen den Schluss zu, dass bei Fortsetzung der Entnahme von Sedimenten im hamburgischen Bereich und Verbringung in die Nordsee oder andere ebbstromdominierte Bereiche in der Tideelbe die Baggermengen in Hamburg insgesamt weiter abnehmen werden.

Das durch strenge Auflagen gekennzeichnete Monitoring zeigt, dass die damals prognostizierten Auswirkungen eingehalten werden.

Trotzdem gibt es kritische Stimmen, die aus Besorgnis einer möglicherweise langfristigen weiteren Verbringung in die Nordsee und einer damit verbundenen direkten Verteilung im Meer unbedingt nachhaltige Anschlusslösungen durch eine Festlegung der Sedimente einfordern, um die Meeresfauna über geologische Zeiträume soweit wie möglich zu entlasten. Bei der Einordnung dieser kritischen Stimmen sollten zwei Aspekte eine angemessene Berücksichtigung finden:

- Die Sedimente, um die es geht, wurden hinsichtlich ihrer Schadstoffbelastungen und der daraus resultierenden Wirkungen im Rahmen einer Auswirkungsprognose bewertet und hinsichtlich der vorgesehenen Stelle als umlagerfähig eingestuft worden. Im Übrigen weisen sie zum Teil ähnliche Belastungsstrukturen auf, wie jene, die von anderen europäischen Ländern direkt in die Nordsee umgelagert werden.

- Die von Hamburg eingebrachte relativ kleine Menge fügt sich bereits nach wenigen Tiden derart in die vor Ort vorhandene Schwebstoffdynamik, dass sie durch Messungen außerhalb des Verbringungsgebiets praktisch nicht mehr von der dort vorhandenen natürlichen Sedimentsituation zu unterscheiden ist. Die Verbringungsstelle liegt darüber hinaus im Gebiet einer ca. 1.000 km² großen natürlichen Schlicksenke, die bis heute auch von den norddeutschen Flüssen über einen langen Zeitraum aufgefüllt wird.

2.2 Reduzierung der Schadstoffeinträge im Elbeeinzugsgebiet

Nachhaltige Lösungsansätze zur Entlastung der Nordsee liegen jedoch zweifelsfrei eher in der langfristigen Reduzierung der Schadstoffeinträge aus dem gesamten Elbeeinzugsgebiet als im kurzfristigen Verzicht auf aktuell erforderliche Umlagerungen von gering belasteten Sedimenten zur wirtschaftlichen Aufrechterhaltung der Seeschifffahrt im und zum Hafen Hamburg.

In den vergangenen Jahrzehnten hat Hamburg bereits erhebliche Anstrengungen zur Reduzierung der Einträge unternommen. Es ist deshalb auch ein prioritäres Ziel des Senats, in möglichst partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Oberliegern im Elbe-Einzugsgebiet zur weiteren Reduzierung der Einträge zu gelangen.

Es soll erreicht werden, dass bis 2025 alle belasteten alten Sedimente aus dem hamburgischen Tideelbegebiet geräumt und nach Behandlung auf der Anlage zur mechanischen Trennung und Entwässerung von Hafensedimenten (METHA) auf Deponien abgelagert oder qualifiziert verwertet werden.

Damit verbunden ist die Perspektive, dass bei gleichzeitiger Abnahme der Schadstoffeinträge aus dem Oberlauf der Elbe alle frisch eingetragenen Sedimente frei im Tideelbesystem – vorzugsweise in ebbstromdominierte Bereiche z.B. im Mündungsgebiet – umgelagert werden können, und dass sich so die Unterhaltungskosten für die Wassertiefen erheblich reduzieren lassen.

Diese Strategie ist auch deshalb für alle Betroffenen von hohem Wert, weil nach groben Schätzungen etwa zwei Drittel der von der oberen Elbe nach Hamburg gelangenden Schadstoffe nicht im Sediment in Hamburg verbleiben, sondern ohnehin gebunden an feine Schwebstoffe im Rahmen natürlicher Transportprozesse direkt Richtung Nordsee und Wattgebiete gelangen. Durch die Entnahme von jährlich 1,2 bis 1,4 Millionen m³ höher mit Schadstoffen belasteter Sedimente im Hamburger Hafen können diese nicht mehr stromab in die Wattgebiete und die Nordsee transportiert werden. Hierdurch wird aktiv und kostenaufwändig ein Beitrag zum Meeresschutz in Hamburg geleistet.

Dieser Umstand war bisher nicht im Fokus des öffentlichen Interesses, weil durch Ebbe und Flut von Hamburg bis zur Mündung größenordnungsmäßig eine mehr als zehnfache Verdünnung der Schadstoffkonzentration stattfindet und bei bisherigen Betrachtungen jeweils nur über die Konzentrationen (z. B. mg/kg) und nicht über die Frachten (z. B. kg/Jahr) der Inhaltsstoffe diskutiert wird. Dieses gilt auch für die derzeit festgelegten Richtwerte zum Umlagern, die ebenfalls über die Konzentration von Schadstoffen definiert werden.

2.3 „Tidalpumping“ führt zu großen Sedimentmengen in Hamburg

Mit dem Anstieg der Sedimentationsraten auf Grund eines verstärkten Tidalpumpings und der damit verbundenen erhöhten Baggermengen seit dem Jahr 2000 rücken die dynamischen Prozesse im Tideelbesystem noch stärker als bisher in den Fokus der Betrachtungen.

Mit dem seit 2005 auf den Hochleistungscomputern der Bundesanstalt für Wasserbau/Außenstelle Küste (BAW) in Hamburg-Rissen zur Verfügung stehenden dreidimensionalen numerischen Modell sind nun auch erste Aussagen über Sedimenttransportprozesse möglich. So konnte inzwischen durch das Modell aufgezeigt werden, dass so genannte „Schlicksande“ mit dem stärkeren Flutstrom die Elbe hinauf bis in den Hafen transportiert werden, wo sie überwiegend verbleiben, da der Ebbstrom nicht ausreicht um sie elbabwärts Richtung Nordsee zu verfrachten. Dieser Effekt wird als „Tidalpumping“ bezeichnet. Dieser wirkt offenbar umso stärker, je weniger Wasser vom Oberstrom (Oberwasserabfluss), d. h. von oberhalb des Wehrs Geesthacht, nach Hamburg fließt. Dieses ist insbesondere in trockenen Sommern kritisch, da dann auch aus ökologischen Gründen an der hamburgischen Landesgrenze keine Umlagerungen durchgeführt werden können.

Ein Gutachten des international renommierten Wasserbauinstitutes HR Wallingford Ltd. zeigt, dass die Ursachen für die Zunahme der Baggermengen jedoch sehr vielfältig sind.

Langfristige Entwicklungen wie die Veränderung des Meeresspiegels und die Abnahme der Oberwassermengen aus dem Einzugsgebiet der Elbe, insbesondere im Sommer, spielen genauso eine Rolle wie Baumaßnahmen im Tideelbegebiet, die Verlandung von Flachwasserbereichen oberhalb Glückstadts oder die aktuell beobachtete Aufweitung des Mündungsgebietes.

Besonders bedeutsam für eine Verstärkung des „Tidalpumping“ sind aber auch die seit Jahren zu beobachtende Zunahme des Tidehubs und die damit einhergehende Tideniedrigwasserabsenkung in Hamburg, als deren maßgebliche Ursache auch der Verlust von Flutraum und Tidepotenzial eingestuft werden muss.

2.4 Sedimentmengen

In den letzten Jahren war ein Tidalpumping-Effekt zu beobachten, der zu einer erheblichen Zunahme der Baggermengen geführt hat. Die Mengen sind in dieser Zeit von rd. 2 bis 3 Millionen m³/Jahr auf rund 8 Millionen m³/Jahr angestiegen. Auch im Jahr 2005 waren Baggerarbeiten in gleichem Umfang erforderlich.

In der zweiten Jahreshälfte 2005 konnten rund 800.000 m³ und im Jahr 2006 knapp 1,9 Millionen m³ Baggergut der an Hamburg delegierten Bundeswasserstraße in Abstimmung mit der WSV und den Nachbarländern sowie auf der Basis einer Einvernehmensregelung mit dem Land Schleswig-Holstein im Bereich einer Sedimentsenke rd. 25 km nordwestlich von Scharhörn bei der Tonne E3 umgelagert werden. Gleichzeitig war im Verlauf der Jahre 2005/06 gegenüber den Jahren 2003 und 2004 eine deutlich höhere Oberwassermenge aus dem Einzugsgebiet der Elbe zu beobachten. Beide Faktoren haben dazu geführt, dass sich die Gesamtbaggermenge in 2006 mit rd. 6,5 Millionen m³ auf deutlich niedrigerem Niveau eingestellt hat. Die Veranschlagung für 2007 geht in Hinblick auf die Unkalku-

lierbarkeit der Oberwasserführung in der Elbe von einer Gesamtbaggermenge von etwa 7 Millionen m³ aus.

2.5 Ganzheitliches Tideelbemanagement

Ein allein auf das Stadtgebiet Hamburgs begrenztes Baggergutmanagement reicht nicht aus, um die beschriebene Situation nachhaltig positiv zu beeinflussen. Den auch an den zugenommenen Baggermengen erkennbaren Verlandungstendenzen oberhalb Glückstadts kann langfristig nicht sinnvoll allein durch intensives Baggern entgegengewirkt werden. Das Tideelbesystem wird ganzheitlich zu betrachten und gemeinsam mit den Beteiligten die an, mit oder von der Tideelbe leben, wird ein Konzept für eine zukünftige Entwicklung zu definieren und zu verfolgen sein.

Die HPA hat zusammen mit der WSV als ersten Diskussionsbeitrag den Entwurf eines ganzheitlichen Konzepts für eine nachhaltige Entwicklung der Tideelbe als Lebensader der Metropolregion Hamburg erarbeitet. Viele Impulse aus zahlreichen Gesprächen mit Verbänden und anderen Betroffenen sind dort bereits eingeflossen. Das Konzept wurde auf einem Symposium, bei dem unter Beteiligung wichtiger Akteure, unterschiedlicher Interessenvertreter und interessierter Bürger in über 30 Vorträgen Sachzusammenhänge vorgestellt wurden, am 6. und 7. November 2006 einer breiten Fachöffentlichkeit vorgestellt. Es dient auch als Handlungs- und Bewertungsrahmen für laufende Projekte. Das Konzept ist im Internet unter www.tideelbe.de öffentlich abrufbar.

Für alle Beteiligten handelt es sich hierbei um einen lang anhaltenden, gesellschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess, der im „win-win-Prinzip“ die vielfältigen ökonomischen und ökologischen Interessen verknüpft. Die komplexen dynamischen Prozesse eines Tideflusses müssen bei diesem Prozess als übergeordneter Rahmen allgemeine Akzeptanz finden.

Über 90 % der Wasser- und Vordeichflächen des Elbästuars gehören zum europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000. Der Schlüssel für die ökologischen und wirtschaftlichen Standortqualitäten der Unterelberegion ist ein intaktes Tidegeschehen. Ohne nachhaltige Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen werden sich die Tideniedrigwasserabsenkung und ein damit verbundener stromaufgerichteter Sedimenttransport weiter verstärken. Die Unterhaltungsbaggerungen zur Freihaltung der Häfen werden deutlich zunehmen, die Seitenbereiche der Elbe mit immer größerer Geschwindigkeit verlanden. Das Naturinventar wird weiter verarmen. Zudem muss den Anforderungen des Hochwasserschutzes, die sich u.a. auch aus dem steigenden Meeresspiegel ergeben, nachhaltig begegnet werden.

In Kenntnis dieser hydromorphologischen Veränderungen haben Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Bremen zusammen mit der Bundeswasserstraßenverwaltung eine gemeinsame Konzeption für die Erhaltung und Entwicklung der Natura 2000-Gebiete an der Unterelbe (naturschutzfachliche Rahmenkonzeption) formuliert, deren übergeordnete Ziele Lösungsmöglichkeiten zur Verhinderung eines ökologischen Werteverlustes aufzeigen und damit auch als Beurteilungsgrundlage für die Planung und Umsetzung wichtiger Infrastrukturmaßnahmen dienen. Sie ist Grundlage für die Integration der Belange des europäischen Naturschutzes in die ressortübergreifenden Abstimmungen und Planungen.

Die EU-Kommission hat die naturschutzfachliche Rahmenkonzeption und Zusammenarbeit der norddeutschen Länder in der „Fauna-Flora-Habitat-Lenkungsgruppe“ ausdrücklich gelobt. Sie hat dabei in Bezug auf die integrierte Zusammenarbeit von Wirtschaft und Naturschutz („win-win-Situation“) die Tideelbe als „good practice“ und „wertvolle Fallstudie“ auch im Rahmen geplanter Leitlinien für das Management von Ästuaren nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) vorgesehen.

Der Senat wird auch diesen Prozess intensiv weiter vorantreiben und setzt dabei auf eine kooperative und konstruktive Zusammenarbeit mit den Nachbarländern, mit den an und von der Tideelbe lebenden Bürgern und allen Interessengruppen.

Nachfolgend werden die Grundzüge des zukunftsfähigen Tideelbekonzeptes vorgestellt und damit in Zusammenhang stehende laufende und geplante Aktivitäten beschrieben. Dieses erfolgt u. a. auch vor dem Hintergrund der Zielsetzungen der FFH-Richtlinie und der Wasserrahmenrichtlinie.

3. Entwicklung eines ganzheitlichen Tideelbekonzeptes

Die bereits dargestellte aktuelle Situation haben die HPA gemeinsam mit der WSV zur Weiterentwicklung des bisherigen Sedimentmanagementkonzeptes bewogen. Aufbauend auf den Ergebnissen der dreidimensionalen hydromorphodynamischen Modellierung der BAW sowie anderen wissenschaftlichen Erkenntnissen aus der Tideflussforschung, als auch den Erfahrungen an anderen, insbesondere europäischen Tideflüssen, wurde deutlich, dass ein erfolgreiches Sedimentmanagement in Tideflüssen nur als integrativer Ansatz erfolgreich sein kann.

Während früher der Fokus oftmals lokal nur auf „Problemzonen“ – etwa mit erhöhtem Sedimentanfall oder stärkeren Belastungen – lag, ist heute die Tideelbe auch im Bereich des Hamburger Hafens quasi als „Appendix des Wattenmeers“ zu betrachten. D.h., dass lokale Effekte immer im Gesamtkontext des übergeordneten dynamischen Systems Tideelbe zu betrachten sind. In diesem Gesamtsystem muss demzufolge auch nach Lösungsansätzen gesucht werden, wobei bei dem Thema Schadstoffbelastungen sogar das gesamte Elbeinzugsgebiet zu sehen ist.

Auch die Umsetzung europäischer Richtlinien an der Tideelbe erfordert eine ganzheitliche Betrachtungsweise. Zur Umsetzung der FFH-Richtlinie an der nahezu vollständig als Natura 2000-Gebiet eingestuftem Tideelbe wurde 2004 eine Lenkungsgruppe eingerichtet. Diese besteht aus Vertretern der Umwelt- und Wirtschaftsressorts der Länder Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen sowie der WSV.

Die HPA übernimmt in dieser Lenkungsgruppe zusammen mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) eine führende Rolle. Einen ersten Baustein bildet eine naturschutzfachliche Rahmenkonzeption, die auch aus naturschutzfachlicher Sicht das Erfordernis wirksamer Maßnahmen gegen die Verlandung von Flachwasserzonen beinhaltet. Sie bildet die naturschutzfachliche Grundlage für das o. g. Konzept für eine nachhaltige Entwicklung der Tideelbe als Lebensader der Metropolregion Hamburg. Beide Konzepte werden bei ihrer Umsetzung eng miteinander verzahnt. Nach der Fertigstellung dieser Rahmenkonzeption als Bestandteil eines umfangreichen Ministerberichts und dem mit großer Zustimmung begrüßten Bericht an die Kommission der Europäischen Gemein-

schaften im Herbst 2005 steht nun die Erarbeitung eines umfassenden Rahmenmanagementplans auf der Agenda, welcher wirtschaftliche und ökologische Belange wie bisher nach Möglichkeit im „win-win-Prinzip“ berücksichtigt. In diesem Prozess bemüht sich Hamburg weiterhin um eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Nachbarländern.

Eine ähnlich intensive Mitgestaltung betreibt die HPA bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie. Diese ist insbesondere auch vor dem Hintergrund des Ziels einer Sanierung der Schadstoffeinträge aus dem Flusseinzugsgebiet der Elbe oberhalb Geesthachts von Bedeutung.

Nachfolgend werden die drei Eckpfeiler des von der HPA und der WSV erarbeiteten ersten Diskussionsbeitrags für ein ganzheitliches Konzept für eine nachhaltige Entwicklung der Tideelbe als Lebensader der Metropolregion Hamburg vorgestellt. Darauf aufbauend werden die laufenden und geplanten Aktivitäten der HPA im Zusammenhang mit dem Konzept beschrieben und die notwendigen Bedarfe abgeleitet.

3.1 Eckpfeiler des Tideelbkonzepts

Das von HPA und WSV erarbeitete Tideelbkonzept stützt sich ausgehend von den oben genannten Erkenntnissen auf drei Eckpfeiler:

- Dämpfung der einschwingenden Tideenergie durch strombauliche Maßnahmen insbesondere im Mündungstrichter,
- Schaffung von Flutraum im Bereich zwischen Glückstadt und Geesthacht,
- Optimierung des Sedimentmanagements unter Berücksichtigung des Gesamtsystems der Elbe und Reduzierung der Schadstoffeinträge von Oberstrom.

Diese drei Grundsätze bedürfen nun der weiteren Ausgestaltung.

3.2 Maßnahmen und Aktivitäten zur Umsetzung der Eckpfeiler

3.2.1 Dämpfung der Tideenergie durch Maßnahmen im Mündungsbereich (Sandinseln)

In der Elbmündung wird bereits seit einigen Jahrzehnten eine Erosion der vorhandenen Wattflächen beobachtet. Eine Bilanz der BAW hat einen Verlust von ca. 100 Millionen m³ in den letzten 30 Jahren ergeben. Von besonderem Interesse ist der Verbleib dieses Materials vor dem Hintergrund der „Tidalpumping“-Effekte oberhalb von Brunsbüttel nach Hamburg. Auch im Hinblick auf den bevorstehenden Klimawandel und die sich daraus ergebenden Folgen für den Küstenschutz besteht hier ein Sedimentdefizit, d. h. es fehlt Material, damit die Watten und Vorländer dem Meeresspiegel folgend mitwachsen können. Durch die Aufweitung des Mündungstrichters gelangt außerdem insgesamt mehr Energie in die Tideelbe, wodurch sich auch der „Tidalpumping“-Effekt, d. h. der stromaufgerichtete Sedimenttransport verstärkt.

Seit Anfang 2005 wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht, inwieweit Sandinseln möglich und geeignet sind, um vielfältige Synergieeffekte zu verwirklichen. Folgende Synergieeffekte sollen damit erzielt werden:

1. Hydraulische Vorteile: Einengung des Mündungstrichters (auch höhere „Rauhigkeit“) und damit verbundene Reduzierung der in das Elbeästuar einschwingen-

den Tideenergie führt wahrscheinlich zu einer Reduzierung des „Tidalpumping“-Effekts und einer geringeren Sturmflutintensität in bestimmten Bereichen.

2. Ausgleich von Materialdefiziten: Grober Sand für Sandinseln könnte aus tiefer liegenden Schichten gewonnen werden und stünde dann dem System im Materialmangelgebiet zur Verfügung.
3. Subaquatisches Depot: Die durch die Sandentnahme für Sandinseln entstehenden Löcher könnten mit Schlicksand als subaquatisches Depot verfüllt werden, wie er derzeit zur Tonne E3 in die Nordsee verbracht wird (s. u.). Dieses führt insgesamt zu einer Bodenvolumenzunahme.
4. Naturschutz und Tourismus: Sandinseln könnten neuen Lebensraum z. B. für Seevögel und Seehunde bereitstellen (vgl. Nigehörn) oder auch touristisch genutzt werden.

Um den erforderlichen Aufschluss über Verteilung, Dichte und Stärke von Sand, Kies und Wattsedimenten zu erhalten, wurden im Oktober 2006 Bohrungen ausgeführt. Mit den bereits in Archiven vorliegenden Daten soll ein geologisches Modell von der Elbmündung bis hinaus zur Nordsee erstellt werden. Welcher Standort und welches Design am besten geeignet ist, um die gewünschten Synergieeffekte zu erzielen wird ebenfalls noch untersucht.

Darüber hinaus hat die HPA die Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH) beauftragt, umfangreiche hydromorphologische Messungen im Neufelder Watt durchzuführen, um die noch unzureichend erforschten Transportprozesse in Wattgebieten näher zu untersuchen. Erste Ergebnisse liegen bereits vor.

3.2.2 Schaffung von Flutraum zur Reduzierung des Tidalpumping-Effekts

Schaffung von Flutraum bedeutet Bereitstellung zusätzlicher Wasserflächen im Überflutungsraum zwischen Niedrig- und Hochwasser. Gerade diese Bereiche sind durch die zunehmende Verlandung gefährdet. Durch zusätzliches Tidepotential soll eine Anhebung des Tide-niedrigwassers und damit eine Verringerung des „Tidalpumping“-Effekts, also auch der erforderlichen Baggergut-mengen, erzielt werden.

Hierbei sind Maßnahmen im Bereich Hamburgs effektiver als Maßnahmen weiter stromauf oder stromab. Das haben zwischenzeitlich anhand von Modellrechnungen durchgeführte Systemuntersuchungen gezeigt. Zu den Maßnahmen können die Umgestaltung von aufsedimentierten Watt- und Vorlandflächen zu Flachwassergebieten, die Wiederanbindung von Neben-elbesystemen, die Räumung von aufsedimentierten Hafenbecken aber auch die kontrollierte Wiederanbindung und Tieferlegung eingedeichter Flächen zählen.

Tatsächlich gibt es auch auf Hamburger Gebiet zahlreiche Flächen, die zur Schaffung von Flutraum in Frage kommen. Für diese Gebiete werden derzeit geeignete Konzepte vorbereitet, die in den kommenden Jahren und Jahrzehnten unter Einbeziehung aller Betroffenen weiter aus-gestaltet werden sollen.

In der von der HPA initiierten Projektgruppe „Strombau- und Sedimentmanagementkonzept Tideelbe“ wurde in 2006 nachdrücklich an einem Konzept gearbeitet, welches nachstehende mittelfristig auszuführenden Maßnahmen und langfristigen Lösungsansätze zur Minimierung der Unterhaltungsaufwendungen und der Verbesserung un-

günstiger morphologischer und hydrologischer Entwicklungen, wie z. B. des „Tidalpumping-Effekts“ aufzeigt.

Als potenziell geeignete Maßnahme wurde z. B. die Wirkung der durch fehlende Unterhaltungsbaggerungen in binnenschiffstiefen Hafengebieten eingetretenen Verlandung untersucht. Diese hat u. a. in den letzten 25 Jahren dazu geführt, dass weite Teile der tideoffenen Billwerder Bucht mit den angrenzenden Kanälen, des Spreehafens und des Müggenburger Zollhafens sowie des Oberhafenskanals soweit verlandet sind, dass sie bei Niedrigwasser trocken fallen und somit als Tidevolumen nur noch begrenzt verfügbar sind. Die Beseitigung dieser Verlandungsbereiche durch Baggerung schafft verloren gegangenes Tidevolumen, führt zu einer Anhebung des Tide-niedrigwassers und wird bereits erste positive Wirkung durch reduzierten Sedimentanfall im Hamburger Hafen haben.

Die hier lagernden Altsedimente im Umfang von z. Zt. aktuell anstehenden rd. 5 Millionen m³ bedürfen einer Aufbereitung in den von der HPA betriebenen Behandlungsanlagen und einer Deponierung an Land. Es ist beabsichtigt, im Rahmen des umfassenden Sedimentmanagements die erforderlichen Baggerarbeiten in diesen Flachwasserbereichen als Grundinstandsetzung in den Jahren 2007 bis 2025 auszuführen. Damit verbunden ist die Perspektive, dass es nach Grundräumung eines Hafenbeckens möglich sein wird, eintretende, allenfalls gering belastete Neusedimentation durch Umlagerung oder andere gegenüber der Behandlung und Deponierung kostengünstigere Verfahren zu entfernen.

Als weitere Maßnahmen zur Schaffung von Tidepotential in Hamburg wurden konkret verschiedene Gebiete untersucht. Das Abtragen der Vordeichfläche Spadenländer Busch/Kreetsand ist auf Grund seiner strombaulichen Wirkung als Maßnahme in die Planungsüberlegungen zur stufenweisen Umsetzung des Tideelbekonzepts aufgenommen worden. Die Maßnahme Spadenländer Busch erfordert auf einer neu zu schaffenden Wasserfläche von ca. 40 ha den Abtrag von rd. 4 Millionen m³ Boden. Erste Überlegungen gehen davon aus, das anfallende Material für Aufhöhungszwecke aber auch z. B. im Erdbau sinnvoll einzusetzen. Alle diese möglichen Maßnahmen sollen vor dem Hintergrund der Zielsetzung, die zukünftige Sedimentation im Hamburger Hafen und seinen Zufahrten zu verringern, mit dem dreidimensionalen numerischen Modell der BAW simuliert und anschließend bewertet werden.

3.2.3 Baggergut- und Sedimentmanagement

Die veränderten Sedimentationsbedingungen innerhalb der Elbe erfordern auch ein verändertes Baggergut- und Sedimentmanagement. Eine Umlagerung an der Landesgrenze Hamburgs bei Wedel, d. h. nur in der Hamburger Stromelbe, ist für die wirtschaftlich erforderliche Sicherung ausreichender Fahrwassertiefen für die Schifffahrt im Hafen- und im direkten hamburgischen Zufahrtsbereich auf Grund der zuvor beschriebenen Zusammenhänge des Sedimentmengenanstiegs keine dauerhaft sinnvolle Lösung (Kreislaufbaggerung).

Es wird davon ausgegangen, dass eine veränderte Umlagerungsstrategie der WSV durch Umlagerung in ebbstromdominierte Bereiche bereits mittelfristig zu einer Reduzierung der Umlagerungsmengen führen wird, da das in Richtung Nordsee ausgetragene Sediment nicht mehr anteilig der Neusedimentation in Wasserstraßen und Hafen-

becken sowie zur Verlandung von Flachwassergebieten und Nebenelben zur Verfügung steht.

Außerdem sollen in oberster Priorität gemeinsam mit allen Elbanrainerländern sowie der WSV auch Maßnahmen zur Verbesserung der Sedimentqualität, d. h. Sanierung der Schadstoffquellen im gesamten Elbeeinzugsgebiet geplant und umgesetzt werden. Es wird angestrebt, möglichst viele dieser Maßnahmen bereits im ersten Maßnahmenprogramm der Wasserrahmenrichtlinie zu verankern. Es sind intensive weitere Anstrengungen zu Sanierungen im nationalen Kontext und mit der Tschechischen Republik erforderlich, damit wie geplant, etwa ab 2025 keine weiteren Deponien für schadstoffbelastete Sedimente in Hamburg mehr erforderlich sind.

Grundsätzlich funktioniert ein nachhaltiges Sedimentmanagement gemäß folgender Priorität: a) Vermeidung (von Sedimentmengen und -belastung), b) Umlagern, c) Verwendung, Behandlung und Unterbringung an Land. Die Reduzierung der hohen Sedimentmenge soll durch die bereits oben beschriebenen strombaulichen Ansätze erreicht werden. Die weiteren Bestandteile eines nachhaltigen Sedimentmanagements werden im Folgenden dargestellt.

3.2.3.1 Verbesserung der Sedimentqualität

Zur Verbesserung der Sedimentqualität sind weitere Anstrengungen zur Sanierung im Elbeeinzugsgebiet, d. h. im nationalen Kontext und auch mit der Tschechischen Republik erforderlich. Bei entsprechender Ausgestaltung lassen sich Erhaltungs- und Entwicklungsziele aus der FFH-Richtlinie und Ziele der Wasserrahmenrichtlinie mit den aus hydrologischer Sicht zur Verringerung der Sedimentbewirtschaftungskosten für notwendig erachteten Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtkonzepts für die Tideelbe vereinbaren.

Die HPA bringt sich daher auch in der Flussgebietsgemeinschaft Elbe (FGG-Elbe) finanziell und personell aktiv ein. Dort sind alle im Einzugsgebiet der Elbe liegenden Länder sowie der Bund organisiert, um die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie für den deutschen Teil der internationalen Flussgebietseinheit Elbe gemeinsam durchzuführen. Ziel ist es, hier auch weitere Lösungen der o. g. Schadstoffproblematik einvernehmlich herbeizuführen.

Die HPA hat im Auftrag des Senats zudem in 2005 bei der TUHH die Erstellung einer Studie zur Bewertung der Risiken durch feststoffgebundene Schadstoffe im Elbeeinzugsgebiet beauftragt und in 2006 die Einrichtung einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe der FGG-Elbe initiiert, die sich mit der Rolle der Oberlieger (Elbe-Einzugsgebiet) für die Schadstoffbelastung der Tideelbe in Vorbereitung eines Maßnahmenprogramms im Rahmen der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie zur Erreichung des angestrebten guten Zustands bzw. Potenzials auch in der Tideelbe befasst.

Ziel der Studie der TUHH war die Lokalisierung von Bereichen im Elbeeinzugsgebiet, in denen vorhandene Schadstoffbelastungen auch längerfristig durch Erosion und Austragung zur Belastung von Sedimenten in der Elbe führen können. Als nächster Schritt ist die Sanierung dieser Schadstoffquellen zu planen und durchzuführen. Nur so kann die Schadstoffbelastung der neu anfallenden Sedimente im Hamburger Hafen langfristig auf ein gänzlich unbedenkliches Niveau gesenkt werden – und damit auch die Schadstofffrachten in die Nordsee.

Des Weiteren hat die HPA unter Befragung verschiedenster an der Elbe tätiger Institutionen eine umfangreiche

Literatur- und Datenrecherche veranlasst, welche den heutigen Wissenstand zum physikalischen Feststofftransport in der Tideelbe und der angrenzenden Nordsee beschreibt. Die Untersuchungen dienen der Identifizierung von Wissenslücken als Basis für eine sinnvolle Koordinierung des zukünftigen Untersuchungsbedarfs. Diese Untersuchungen sollen mit dem Ziel längerfristiger Prognosen zur Sedimententwicklung in der Tideelbe und im Hamburger Hafen durch ein modellbasiertes Monitoring ergänzt werden.

3.2.3.2 Umlagerung von Baggergut

Seit Mitte der 90er Jahre wird ein Teil der in Hamburg zu baggernden Sedimente im Strom umgelagert. Dies wurde durch rückläufige Schadstoffeinträge im Oberlauf der Elbe nach der Wende ermöglicht.

Grundlage für diese Baggergutumlagerungen ist ein gemeinsam mit der damaligen Umweltbehörde erarbeitetes Umlagerungskonzept. Es ermöglicht Umlagerungen in der Delegationsstrecke der Elbe an der Landesgrenze bei Wedel. Aus Gründen der Gewässerökologie sind diese jedoch begrenzt auf das Winterhalbjahr. Des Weiteren sorgt der Tidalpumping-Effekt allerdings dafür, dass in erheblichen Umfang Sedimentkreisläufe entstehen, denen mit neuen Konzepten gemeinsam mit der WSV entgegenwirken muss.

Auf der Basis des Handlungskonzeptes zur Umlagerung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen in die Stromelbe aus dem Jahr 2002 war es im zweiten Halbjahr 2005 nicht mehr möglich, dem durch geringen Oberwasserabfluss noch verstärkten Tidalpumping hervorgerufenen Anstieg der Sedimentmengen zu begegnen. In der Folge waren temporäre Engpässe in der Bereitstellung der Wassertiefen in den Zufahrten zu den Containerterminals unvermeidbar.

Vor dem Hintergrund dieser, insbesondere für die Containerschifffahrt nicht hinnehmbaren Situation, wurden alternative Umlagerorte in Abstimmung mit der WSV und den Nachbarländern untersucht und auf der Basis dieser Untersuchungen Mitte 2005 im Einvernehmen mit dem Land Schleswig-Holstein die Umlagerstelle bei der Tonne E3 ausgewählt. Diese wurde sowohl aus ökologischer als auch aus fischerei- und tourismuswirtschaftlicher Sicht als geeignet eingestuft.

Entsprechend der mit dem Land Schleswig-Holstein getroffenen Einvernehmensregelung und den Vorgaben aus der von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) erstellten Auswirkungsprognose sowie in Abstimmung mit der WSV wurde die Umlagerung in die Nordsee durch ein umfangreiches Monitoringprogramm mit u. a. ökotoxikologischen und chemischen Untersuchungen der Umlagerungsstelle und deren Umgebung begleitet. Bisherige Monitoringergebnisse aus den im zweiten Halbjahr 2005 und in den Monaten März bis Mai 2006 durchgeführten Baggergutumlagerungen im Umfang von insgesamt nahezu 1,8 Millionen m³ bestätigen die Verantwortbarkeit dieser Umlagerungen.

Vor dem Hintergrund des Risikos, auch künftig mit vergleichbarer Sedimentation wie in 2004 und 2005 rechnen zu müssen, sieht das derzeitige mit dem Land Schleswig-Holstein vorsorglich getroffene Einvernehmen vor, einschließlich der bereits umgelagerten Teilmengen jährlich 1,5 Millionen m³, bis zum Jahr 2008 somit insgesamt 4,5 Millionen m³ Sediment in die Nordsee umzulagern.

Nachdem im Winterhalbjahr 2005/2006 eine deutlich geringere Baggergutmenge umgelagert werden musste, als in den beiden Winterhalbjahren davor, hat sich – wie bereits ausgeführt – auch die Jahresgesamtmenge aus Unterhaltungsbaggerungen in 2006 auf etwa 6,5 Millionen m³, davon etwa 5,7 Millionen m³ Schlicksediment, eingestellt, von denen etwa 4,45 Millionen m³ umgelagert wurden.

Für das Jahr 2007 werden Baggergutumlagerungen (Tonne E3 und Landesgrenze) in der Größenordnung von 5,5 Millionen m³ geplant. Da insbesondere die Sedimentmengen in den Elbarmen der Bundeswasserstraße einem deutlichen Anstieg bei geringer Oberwasserführung in den Sommermonaten unterliegen und auch bereits in 2006 rd. 1,9 Millionen m³ zur Tonne E3 in der Nordsee umgelagert werden, um dringend erforderliche Wassertiefen für die Containerschifffahrt bereitstellen zu können, beinhaltet der entsprechende Planansatz für 2007 vorsorglich eine Umlagermenge von 1,8 Millionen m³. Die damit verbundenen Überschreitungen der bisher genehmigten Jahresmenge sind bei Bedarf durch Ergänzungsanträge genehmigungsrechtlich abzusichern. Für das Jahr 2006 ist dieses Mitte November erfolgt. Ein Zusammenhang der verstärkten Sedimentation mit den erneut niedrigen Oberwasserraten in den Monaten davor ist zweifelsfrei gegeben. Die Oberwasserraten für 2007 sind nicht vorhersagbar.

Umlagerungen an der Landesgrenze werden im Umfang von etwa 3,7 Millionen m³ in 2007 erwartet. Dabei geht die Planung davon aus, dass diese überwiegend im ersten Quartal des Jahres anfallen werden, wenn die Elbe erfahrungsgemäß höhere Oberwassermengen abführt und die durch das „Tidalpumping“ entstehenden Rücktransporte des bei ablaufendem Wasser umgelagerten Sedimentes nur in geringerem Umfang stattfinden, da dann wesentliche Teilmengen nachhaltig aus dem Kreislaufsystem des „Tidalpumping“ in Richtung Nordsee ausgetragen werden.

Mit dieser Umlagerstrategie ist die Erwartung verbunden, dass das in Richtung Nordsee ausgetragene Sediment nicht mehr zur Neusedimentation in Wasserstraßen und Hafenbecken sowie zur Verlandung von Flachwassergebieten und Nebenflüssen führen kann. Auch der Sedimenteintrag in Hamburger Hafenbecken würde sich langfristig tendenziell so verringern lassen, zumindest wird eine reduzierte Belastung des Baggerguts erwartet. Gestützt wird diese Strategie auch durch das Handeln der WSV, die das bei der Fahrwasserinstandhaltung unterhalb Hamburgs anfallende Baggergut im so genannten Ebbstrom dominierten Bereich der Elbe unterhalb von Glückstadt umlagert.

3.2.3.3 Sandinseln/Subaquatisches Depot

Eine Anschlusslösung für die Gewährleistung der Wassertiefen im Hamburger Hafen in der Zeit nach der zunächst bis 2008 befristeten Umlagerung in die Nordsee könnte ein nur in Abstimmung mit der WSV und den Nachbarländern zu realisierendes subaquatisches Depot sein. Dies ermöglicht eine sichere, dauerhafte und lagestabile Verbringung an einen Ort unterhalb des Wasserspiegels und ggf. unterhalb des natürlichen Sedimenthorizonts. Es stellt im internationalen Vergleich eine bevorzugte, ökologisch und wirtschaftlich sinnvolle Lösung dar. Die HPA hat in den letzten Jahren allgemeine Studien über die technische und rechtliche Realisierung sowie über die möglichen Vorteile für den Naturschutz erstellen lassen und diese in 2006 durch Untersuchungen der geologischen Gegebenheiten im Elbmündungsgebiet sowie hinsichtlich der Befüllung mit Elbsediment ergänzt. Die Studien bele-

gen die grundsätzliche Machbarkeit eines subaquatischen Depots, allerdings liegen noch keine konkreten Planungen für eine solche Lösung in der Tideelbe vor.

Diese Planungen sollten trotz der bisherigen zeitlichen Vereinbarungen zur Umlagerung in die Nordsee sorgfältig und keinesfalls übereilt erfolgen. Da es sich bei dem Bau von Sandinseln auch um ein international wegweisendes innovatives Modell handelt, mit dem, wie beschrieben, vielfältige Synergieeffekte erzielt werden sollen, könnte die Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile, eine einvernehmliche Verlängerung der Umlagerung über das Jahr 2008 hinaus sinnvoll werden lassen.

Erste Systemüberlegungen lassen erwarten, dass ein solches Depot prinzipiell als Baustein in einem System stromregulierender Maßnahmen im Elbmündungsgebiet konzipiert werden kann. Damit könnte neben der Festlegung von Sedimenten gleichzeitig dem anhaltenden Massenverlust im Mündungstrichter entgegengewirkt, wasserstands-dämpfende Effekte bei Sturmfluten im weiteren Verlauf der Tideelbe und die Beeinflussung des Tidegeschehens generell erzielt werden.

3.2.3.4 Landbehandlung und Unterbringung

Jährlich müssen von der Gesamtbaggermenge rund 1,2 bis 1,4 Millionen m³ höher belastetes Sediment in Hamburg an Land behandelt und untergebracht werden. Diese Menge wird sich in Hinblick auf die im Hafen noch befindlichen Ablagerungen älterer Sedimente auch in den nächsten Jahren kaum verändern.

Für die Baggergutbehandlung stehen die METHA und die Entwässerungsfelder in Moorburg zur Verfügung. Zur Erhaltung der vorstehend genannten Behandlungsleistung sind im Bedarfsfall bauliche Kapazitätsanpassungen vorzunehmen, die den veränderten Rahmenbedingungen der Flächennutzung im Hafenerweiterungsgebiet und den zu beobachtenden Veränderungen der Sedimentzusammensetzung angepasst sind.

Die Unterbringung des entwässerten Materials geschieht in den Deponien Francop und Feldhofe, deren jährliche Aufnahmekapazität aus baubetrieblichen und erdbaustatischen Gründen jeweils bei je etwa der halben Jahresmenge liegt. Die Kapazität der Deponie Francop reicht noch bis etwa 2012, wobei ab 2010 mit reduzierten jährlichen Einbaumengen gerechnet werden muss, wenn die Größe der Einbauflächen bedingt durch die Schlickhügelgeometrie abnimmt. Daher ist ab 2010 eine Ergänzung der bisherigen Unterbringungsmöglichkeiten erforderlich, weil danach bereits temporäre Deponieengpässe zu erwarten sind. Nach vollständiger Füllung der Deponie Francop kann in Feldhofe nur noch die Hälfte der jährlich anfallenden Menge deponiert werden. Feldhofe wird voraussichtlich erst nach 2020 gefüllt sein.

Vor diesem Hintergrund muss die in 2006 angelaufene Prüfung und Planung für eine weitere Landunterbringung in 2007 so verstärkt werden, dass die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Realisierung geschaffen werden. Untersucht wird derzeit u.a., auf der im Eigentum der HPA befindlichen und in ihrer Nutzung eingeschränkten Fläche des Altpfuhls Kirchsteinbek im Bezirk Hamburg-Mitte entwässerte Sedimente einzubauen und für die Fläche mit Hilfe der zur Verwertung zur Verfügung stehenden Materialien eine Sanierung und Rekultivierung durchzuführen. Bei den Planungen sind die Belange der direkt angrenzenden gesicherten Altlast Brümmer zu berücksichtigen, insbesondere die Zuwegung, die Stand-

sicherheit der Böschungen sowie die Wasserqualitäten und -mengen des Spülfeldabflusses, die über die Altlast abgeleitet werden. Mit dieser Maßnahme könnte die derzeit u. a. wegen fehlender Begehbarkeit und Verunreinigung für Naherholungszwecke nicht nutzbare Fläche des Altpfuhls der Bevölkerung im „win-win-Prinzip“ als Naherholungsgebiet zur Verfügung gestellt werden. Mit der Einbeziehung der Bevölkerung in die Prüfung und Planung ist bereits begonnen worden.

Eine zusätzliche Kapazität für die Landunterbringung muss erschlossen werden und ab 2010 zur Verfügung stehen, um insgesamt noch bis etwa 2025 alte Sedimente im Hafengebiet zu entfernen. Alternativ zur Unterbringung werden ständig auch andere Verwertungs- oder Unterbringungsmöglichkeiten z.B. auf Deponien in Norddeutschland, intensiv untersucht. Eine Ausweitung der Verwertungsmenge für andere Zwecke wird beispielsweise über eine angestrebte Zertifizierung von METHA-Material für die Verwertung als Dichtungsmaterial auf Deponien weiter verfolgt.

3.3 Kommunikation

Die Umsetzung des in dieser Drucksache vorgestellten Konzeptes gelingt nicht ohne eine zielgerichtete und konstruktive Kommunikation zwischen allen Beteiligten, auch vor dem Hintergrund der notwendigen Umsetzung europäischer Rahmenbedingungen.

Als Auftakt hierzu hat die HPA mit einem Symposium im November 2006 und einem weiteren im Januar 2007 öffentlich dargestellt, wie Hamburg mit Baggergut umgeht und wie die zukünftige nachhaltige Entwicklung der Tideelbe aussehen könnte. Ein wesentliches Ergebnis des Symposiums im November 2006 sowie der Gespräche mit den verschiedenen Interessenvertretungen ist der feste Wille zur Fortsetzung eines offenen und konstruktiven Dialogs. Hierzu sollen ggf. neue Plattformen geschaffen werden, z.B. Workshops unter Beteiligung der Verbände, Gesprächskreise vor Ort, sowie weitere Symposien und internationales Networking.

Neben der aktiven Gestaltung der Umsetzung europäischer Richtlinien (z.B. FFH-Richtlinie und Wasser-Rahmenrichtlinie) ist auch der Austausch auf internationaler Ebene wesentlich. So beteiligt sich die HPA aktiv an verschiedenen Projekten und Gruppen auf europäischer Ebene (z.B. Sednet, DeltaNet, Paralia Nature, ESPO) und weltweit (z.B. PIANC, CEDA).

3.4 Neue Projektorganisation

Die hier beschriebenen Konzepte und Maßnahmen zur Umsetzung eines zukunftsfähigen Konzepts zur nachhaltigen Sicherung der Wassertiefen für den Hamburger Hafen und der seewärtigen Zufahrt haben 2006 einen Umfang angenommen, der organisatorische Veränderungen bei der HPA erfordert. Vor diesem Hintergrund ist es vorgesehen, alle unter dem Begriff „Tideelbemanagement“ zusammengefassten Aufgaben in einer Projektorganisation bei der HPA zu bündeln.

3.5 Ausblick

Die schrittweise Umsetzung des Tideelbkonzeptes wird mehrere Jahrzehnte dauern. Einige Maßnahmen lassen sich jedoch bereits in den kommenden Jahren realisieren. Vor dem Hintergrund der drängenden Aufgaben (z.B. Anschlusslösung für Verbringung von Baggergut nach Tonne E3 ab 2008, Umsetzung der FFH-Richtlinie und der

Wasserrahmenrichtlinie, Beendigung der Landunterbringung von Baggergut ab 2025) ist es jedoch dringend erforderlich, bereits zeitnah aktiv zu werden. Neben der laufenden Planung zu den Sandinseln sollen z. B. die Schaffung von Flachwasserbereichen, sowie eine Reduzierung der Schadstoffbelastung vom Oberstrom verfolgt werden. Für die Entwicklung neuer Flachwassergebiete bieten sich Flächen wie Spadenländer Busch/Kreetsand und Spadenländer Spitze an der Norderelbe an, welche zwar durch die Rückdeichungen bereits Vordeichflächen sind, jedoch noch nicht wirksam am Tidegeschehen teilnehmen. Die HPA wird entsprechende Planungen zielgerichtet voranbringen und daraus in Zusammenarbeit mit der WSV und in Abstimmung mit der BSU auch unter natur- und gewässerschutzfachlichen sowie stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten tragfähige konkrete Maßnahmen zur Umsetzung des Tideelbemanagements entwickeln. Der Bürgerschaft wird zu gegebener Zeit berichtet werden.

Zusätzlich werden weitere Projekte zur Schaffung neuer Flachwassergebiete gemeinsam mit den Nachbarländern und der WSV geprüft. Auch die Erhaltung der Wassertiefen in Verlandungsbereichen der Nebelbecken und Flachwasserbereichen sind für das Gesamtsystem von Bedeutung. Weitere zur Verfügung stehende Flächen zwischen Glückstadt und Geesthacht wird der Abschlussbericht der Projektgruppe Strombau vorschlagen, deren Umsetzung dann mit der WSV und den Nachbarländern zu vereinbaren ist.

Des Weiteren soll die im Rahmen der Gewässerinstandhaltung begonnene Entschlickung von binnenschiffstiefen Hafengebieten intensiviert werden. Das bei der Räumung anfallende Baggergut ist überwiegend kontaminiert und muss daher in der METHA behandelt und an Land untergebracht werden. Insgesamt befinden sich in dem Bereich des Hamburger Hafens ca. 5 Millionen m³ alte Sedimente, so dass für die Entsorgung des Baggerguts unter Berücksichtigung der zeitgleich laufenden Neusedimentation rd. 15 Jahre zu veranschlagen sind.

Insgesamt besteht zur Ausgestaltung und Umsetzung der drei Eckpfeiler des Konzepts noch umfangreicher Untersuchungs- und Diskussionsbedarf. So muss z. B. weiter an einer Verbesserung der Modellierungen, auch unter Einbeziehung biologischer Parameter, gearbeitet werden.

Hierzu sind teilweise auch noch generelle Grundlagen zu erforschen.

Nicht zuletzt muss die konstruktive Diskussion mit allen, denen die Tideelbe am Herzen liegt, fortgesetzt und gefördert werden. Nur so lässt sich für dieses ambitionierte Projekt, dessen Wirkungsraum deutlich über die Grenzen der Freien und Hansestadt Hamburg hinausgeht, der erforderliche Rahmen schaffen.

3.6 Finanzbedarf und Finanzmittelsteuerung

Alle in der vorliegenden Drucksache ausführlich dargestellten Maßnahmen und Aktivitäten sollen langfristig zu einer Stabilisierung bzw. Reduzierung des erforderlichen Finanzbedarfs zur Sicherung der seeschifftiefen Zufahrt zum Hamburger Hafen und der Hafengebiete führen. Um dieses übergeordnete Ziel zu erreichen, ist vor dem Hintergrund der beschriebenen aktuellen nachteiligen Entwicklungen („Tidalpumping“) zunächst weiterhin ein hoher Mittelbedarf erforderlich. Diesem Bedarf wird mit den Haushaltsansätzen für die Jahre 2007 und 2008 bereits Rechnung getragen.

Sowohl die Entwicklung des Tideelbekonzeptes, als auch die Umlagerung von Baggergut zu den Umlagerstellen an der Landesgrenze und in der Nordsee sind von vielen nicht beeinflussbaren Randbedingungen abhängig und nur bedingt in ihren finanziellen Auswirkungen planbar. Dies gilt im besonderen Maße für die Baggergutumlagerung, die in ihrer Bandbreite der anfallenden Mengen durch naturgegebene Prozesse gesteuert wird und allein deshalb schon nicht beeinflussbar ist. Gleichwohl bestehen gerade hier die Möglichkeit und das Erfordernis eines schnellen und flexiblen Reagierens auf sich ständig ändernde Rahmenbedingungen, um unter Ausnutzung der jeweils gegebenen Möglichkeiten die wirtschaftlich optimierte Lösung zu erreichen (z. B. verstärktes Umlagern in Hamburg, wenn der Oberwasserabfluss einen Austrag der umgelagerten Sedimente in Richtung Nordsee erwarten lässt).

4. Petitum

Die Bürgerschaft wird gebeten, von den dargestellten Zusammenhängen und den damit verbundenen Auswirkungen Kenntnis zu nehmen und der Weiterverfolgung der beschriebenen Strategie zuzustimmen.