



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Bernd Voß (Bündnis 90/Die Grünen)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Zur geplanten Schließung des Hafens Friedrichskoog

Vorbemerkung des Fragestellers:

Nach dem Papier der Haushaltsstrukturkommission ist geplant, den Hafen Friedrichskoog zu schließen.

1. Wie hoch sind die jährlichen Kosten für das Freihalten und den Betrieb des Hafens und seiner Zufahrt? Wie gliedern sich die Kosten auf?

Die Betriebskosten für den Betrieb des Hafens Friedrichskoog mit Hafensperrwerk betragen rd. 670.000,- €/a.

Sie gliedern sich wie folgt:

Personalkosten	rd. 240.000 €/a
Sachkosten	rd. 100.000 €/a
Baggerkosten	<u>rd. 330.000 €/a</u>
	rd. 670.000 €/a

Absehbar sind größere Instandhaltungsarbeiten u. a. am Hafensperrwerk von rd. 1,5 Mio. €. Die Baggerkosten werden sich deutlich erhöhen, wenn altersbedingt nicht mehr auf den landeseigenen Spülbagger zurückgegriffen werden kann.

2. Welche Möglichkeiten zur Kostensenkung oder zur Verbesserung der Einnahmen aus dem Betrieb des Hafens und der Freihaltung des Hafens und seiner Zufahrt gibt es?

Die Möglichkeiten zur Kostensenkung sind sehr beschränkt. Eine Reduzierung der Sachkosten ist nicht möglich, da andernfalls die Sicherheit der Hafenanlagen und insbesondere des Hafensperrwerkes nicht mehr gewährleistet werden kann. Geringfügige Senkungen der Personalkosten wären nur durch weitere Einschränkungen der Betriebs- und Öffnungszeiten des Sperrwerkes möglich. Außerdem werden seit kurzem geringe Beträge durch den Verkauf von gebaggertem Sand erzielt; eine signifikante Verbesserung der Einnahmesituation ist hierdurch nicht möglich.

In einer Modelluntersuchung zur Bewertung von Maßnahmealternativen sind verschiedene Möglichkeiten zur Freihaltung des Hafens und seiner Zufahrt untersucht worden. Danach könnten grundsätzlich durch folgende Maßnahmen die sich im Hafen und im Hafenvorfeld ablagernden Sedimentmengen reduziert werden:

- Herstellung eines Spülpolders
Die Erfahrungen mit zwei im Zuge der Deichbaumaßnahmen 1990 und 1991 am Hafenvorfeld hergestellten Becken, die innerhalb kürzester Zeit verlandet, lassen erwarten, dass auch ein neu angelegter Spülpolder schnell verlandet wird oder wiederum nur durch Baggerungen betriebsbereit gehalten werden kann.
- Herstellung eines Seitenkanals mit Lücke im Leitdamm
Die Effektivität der Variante hängt entscheidend von der Topographie im seewärtigen Vorfeld ab. Die Prielsysteme im Vorfeld des Hafens Friedrichskoog sind häufigen Verlagerungen unterworfen. Änderungen im Prielsystem können hier schnell zu für diese Variante ungünstigen hydrodynamischen Bedingungen führen.
- Anschluss des Grüppensystems
Aufgrund des geringen Volumens des Grüppensystems ist nur mit einer geringen Verbesserung der Spülwirkung im Hafenvorfeld zu rechnen.

3. Welche Investitionen wären ggf. dafür erforderlich?

Für die Maßnahmen sind folgende Investitionskosten zu erwarten:

Herstellung Spülpolder:	rd. 2.945.000,- €
Herstellung Seitenkanal:	rd. 3.565.000,- €
Anschluss Grüppensystem:	rd. 270.000,- €

4. Wie lässt sich der wirtschaftliche Nutzen für die Sektoren Tourismus, Fischerei, Gütertransporte jeweils beschreiben?

Die unmittelbare touristische Nutzung des Hafens erfolgt durch einige Sportboote. Erwähnenswert ist ferner die jährliche Kutterregatta. Der unmittelbare Nutzen

ist nicht zu beziffern. Hafen und Hafenspriel mussten, um einen sicheren Ablauf der Veranstaltung zu gewährleisten, wiederholt gebaggert werden. Direkt am Hafen befinden sich touristische Anziehungspunkte wie die Indoor-Spielstätte "Wal" sowie die Seehundaufzuchtstation. Für die Seehundaufzuchtstation müsste im Falle einer Schließung des Hafens die Versorgung mit Seewasser sichergestellt werden.

Die fischereiwirtschaftliche Bedeutung des Hafens Friedrichskoog ist im Gegensatz zum Hafen Büsum seit Jahren stark rückläufig. Derzeit sind noch 27 Haupterwerbsfischereibetriebe (Krabbenkutter) mit Heimathafen in Friedrichskoog gemeldet. Allerdings setzen die meisten Betriebe ihre Fischereifahrzeuge überwiegend bereits von anderen Häfen (vor allem von Büsum) aus ein. Lediglich neun Betriebe, die ältere Kutter mit geringem Tiefgang haben, nutzen den Hafen Friedrichskoog noch regelmäßig. Daneben gibt es noch drei Nebenerwerbsbetriebe sowie 47 "Hobbyfischer", die saisonal tätig sind.

Nennenswerte Gütertransporte von und zu dem Hafen finden nicht statt. Die in Friedrichskoog gemeldeten Fischer nutzen für die Vermarktung ihres Fangs sowie für die Versorgung der Schiffe überwiegend den Büsumer Hafen. Landhandel oder anderer Güterumschlag findet im Hafen Friedrichskoog nicht statt.

5. Hat die Landesregierung im Vorfeld der Entscheidung zur Schließung des Hafens ein Gutachten anfertigen lassen und wenn ja, was besagt dieses?

Die Landesregierung hat beim Geologischen Institut der Christian Albrechts Universität von Herrn Prof. Dr. Mayerle eine Modelluntersuchung zur Bewertung von Maßnahmealternativen zur Verbesserung der Zufahrtssituation zum Hafen Friedrichskoog und zur Aufrechterhaltung der Binnenentwässerung durchführen lassen. Der Abschlussbericht ist Ende Februar 2010 vorgelegt worden. Mit der Modelluntersuchung sind die Möglichkeiten zur Reduzierung der Baggermengen untersucht worden. Danach könnte das Akkumulationsvermögen der Sedimente im untersuchten System durch den Betrieb eines Spülpolders um bis zu 75 %, durch die Herstellung eines Seitenkanals um bis zu 50 % und beim Anschluss des Grüppensystems um bis zu 35 % reduziert werden (dazu siehe auch Antwort zu Frage 2). Die Modellierung eines derart komplexen Systems ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden, so dass die ermittelten Veränderungen der Sedimentmengen lediglich als grobe Hinweise zur Wirksamkeit der Varianten anzusehen sind.

6. Wie beurteilt die Landesregierung die Möglichkeiten zur Kommunalisierung oder Privatisierung des Hafens? Warum werden diese Optionen, anders als bei dem anderen im Papier der Haushaltsstrukturkommission genannten Häfen, nicht in Erwägung gezogen?

Weder die Kommunalisierung noch die Privatisierung des Hafens werden kategorisch ausgeschlossen. Die Landesregierung befindet sich am Anfang eines Prozesses, dessen Ziel es ist, den Landeshaushalt von den Kosten des Hafensbetriebs zu entlasten. Wenn dies durch andere Maßnahmen als durch die

Schließung möglich ist, werden diese Lösungsvarianten ergebnisoffen geprüft werden.

Da sich der Hafенbetrieb als besonders unwirtschaftlich darstellt und ein kommunales oder privates Interesse an der Übernahme des Hafens bislang nicht erkennbar ist, muss die Schließung als wahrscheinlichste Option angesehen werden.

7. Inwieweit haben die hohen Kosten für das Freihalten des Hafens und seiner Zufahrt ihre Ursache in den wiederholten Elbvertiefungen der letzten Jahre? Welchen Anteil dieser Kosten sind nach Einschätzung der Landesregierung den Elbvertiefungen zuzuordnen?

Im Zuge der für die Elbvertiefungen in der Vergangenheit durchgeführten Planfeststellungsverfahren konnte weder von den Dienststellen des Landes noch von anderen an den Verfahren Beteiligten Personen und Institutionen ein verfahrensrechtlich durchstehender Nachweis für eine auf die Vertiefungen zurück zu führende Erhöhung der Sedimentmengen in der Hafenzufahrt von Friedrichskoog beigebracht werden. Auch die für das derzeit laufende Verfahren erstellten Gutachten kommen zu dem Ergebnis, dass sich die im Zuge der Vertiefung in den Mündungsbereich verbrachten Baggermengen auf den Hafен Friedrichskoog und seine Zufahrt nicht auswirken werden.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die bei der jetzt geplanten und 1999 zugelassenen Vertiefung anfallenden Baggermengen in ihrem weit überwiegenden Umfang dauerhaft in strombaulich wirksamen Unterwasserablagerungsflächen eingebracht und mit erosionsstabilem Material abgedeckt wurden. So sollen bei der jetzt geplanten Vertiefung von den insgesamt anfallenden ca. 38 Millionen Kubikmeter Baggergut maximal 7 Millionen Kubikmeter in den Mündungsbereich verbracht werden.

Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass die Dithmarscher Küste im Bereich der Elbmündung aufgrund der über die Elbe seit jeher sehr guten Versorgung mit Sediment zu den Küstenabschnitten mit den höchsten Anwachsrate n zählt. Nach einer sehr groben Abschätzung werden bei einem Schwebstoffgehalt in der Größenordnung von 50 Milligramm pro Liter jährlich mit dem Ebbstrom annähernd 13 Millionen Kubikmeter Material unabhängig von Baumaßnahmen transportiert.

8. Wie würde sich die geplante weitere Vertiefung auf die Kosten zur Freihaltung des Hafens auswirken?

Nach den vorliegenden Erkenntnissen sind Zusammenhänge zwischen einer weiteren Vertiefung der Elbe und einer Erhöhung der Kosten für die Freihaltung des Hafens nicht nachweisbar.

9. Worauf stützt die Landesregierung ihrer Bewertung bei der Beantwortung der vorherigen drei Fragen?

Hinsichtlich der Antworten zu den Fragen 7 und 8 stützt sich die Bewertung einerseits auf die im Zuge der Planfeststellungsverfahren durchgeführten Unter-

suchungen und Modellierungen sowie die bei den Landesdienststellen vorliegenden Erkenntnisse.

10. Wie groß ist die Fläche, die über den Friedrichskooger Hafen entwässert wird? Wodurch ist diese Entwässerung bei einer Einstellung des Hafetriebes und der Baggerarbeiten der Hafenzufahrt sichergestellt?

Über den Hafen Friedrichskoog entwässert eine Fläche von 3.518 ha. Die Entwässerung kann nach Einstellung des Hafetriebes (Schließung des Sperrwerkes) und der Baggerarbeiten durch den Neubau eines Schöpfwerkes sichergestellt werden.

11. Mit welchen Investitionskosten und Folgekosten rechnet die Landesregierung, wenn der Schleusenbetrieb durch ein Pumpwerk ersetzt werden muss?

Die Landesregierung rechnet mit Investitionskosten von rd. 4,0 Mio. € für den Neubau eines Schöpfwerkes und jährlichen Folgekosten von rd. 120.000,- €.