

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

Baggergutablagerung in Offentief und Spülfeld Fährdorf

und

ANTWORT

der Landesregierung

Der chemische und ökologische Zustand des Wasserkörpers der Wismarbucht wird im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie als wahrscheinlich nicht gut eingestuft. Um entscheiden zu können, ob das Baggergut ins Offentief verbracht werden kann oder auf dem Spülfeld Fährdorf gelagert werden muss, sind Kapazitätsanalysen der Ablagerungsorte sowie Analysen des Baggerguts selbst erforderlich.

1. Welche aktuellen Kapazitäten (in Kubikmetern) haben die zwei anvisierten Ablagerungsstellen des Baggergutes aus der Unterhaltungsbaggerung in der Wismarbucht?
Wie wurden diese ermittelt (bitte jeweils für Offentief und Spülfeld Fährdorf getrennt angeben)?

Derzeit steht auf der Schüttstelle Offentief ein Unterbringungsraum von etwa 600.000 m³ zur Verfügung. Dies ergibt sich aus der vorgenommenen Peilung vom Februar 2018.

In Spülfeld Fährort ist die Ablagerung von 370.000 m³ Baggergut möglich. Die Ablagerungskapazität ergibt sich aus der Genehmigung nach § 16 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 27. März 2014.

2. Welche Menge an Baggergut soll bei der gesamten Bedarfsbaggerung im Winter 2018/2019 entnommen werden?
Auf der Grundlage welcher Datenbasis soll es auf die beiden Ablagerungsstellen verteilt werden (bitte getrennt angeben, wie viel wohin verteilt werden soll)?

Insgesamt werden während der Maßnahme etwa 108.000 m³ Baggergut anfallen, von denen 32.000 m³ auf das Spülfeld Fährort und 76.000 m³ auf die Schüttstelle Offentief verbracht werden. Die Verteilung auf die beiden Ablagerungsstellen ergibt sich aufgrund der gemachten Sedimentanalysen. Hierzu siehe Antwort Frage 3.

3. Wie engmaschig soll das Baggergut auf Kontaminationen durch wie viele Proben von welchen Stellen untersucht werden?
Nach welchen Stoffen soll geschaut werden?

Die Anzahl der für die Bestimmung der Schadstoffgehalte erforderlichen Proben richtet sich nach den Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern (GÜBAK). Diese sieht vor, dass bis 100.000 m³ vier bis sechs Proben zu nehmen sind. Für bis zu 500.000 m³ wären sieben bis 15 Proben zu nehmen. Für den Bereich der Fahrrinne wurden sieben Proben, und den Liegehafen vier Proben genommen. Dies ist zur Klärung der Belastungssituation im zu entfernenden Sediment ausreichend. Aus der Analytik ergab sich die Einstufung in umlagerungsfähig (Schüttstelle) oder nicht umlagerungsfähig (Spülfeld). Die Baggerung des Materials soll separat in zwei Losen erfolgen, der Abtransport des umlagerungsfähigen Materials erfolgt per Wasserfahrzeug.

Die Parameter, auf die zu untersuchen ist, ergeben sich aus der GÜBAK.

1. Schwermetalle

Arsen, Blei, Cadmium, Chrom, Kupfer, Nickel, Quecksilber, Zink.

2. Organische Schadstoffe

Summe 7 PCB, α - HCH, γ - HCH, HCB, Pentachlorbenzol, p, p'- DDT, p, p'- DDE, p, p'- DDD, Kohlenwasserstoffe, PAK Summe 16, TBT (OZK).

- Gesamtphosphor im Feststoff,
- Gesamtstickstoff im Feststoff,
- Gesamtphosphor im Eluat,
- Gesamtstickstoff im Eluat.

4. Bei welchen Inhaltsstoffen und der Überschreitung welcher Grenzwerte z. B. für Tributylzinn, Kohlenwasserstoffe, Schwermetalle, Quecksilber, Dioxine, Furane, PCBs ist eine Lagerung weder im Offentief noch im Spülfeld Fährdorf möglich?
 - a) Welche Grenzwerte gelten für das Offentief?
 - b) Welche Grenzwerte gelten für das Spülfeld Fährdorf?

Die Fragen 4, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Die vorgenommenen Untersuchungen haben keine Belastungen ergeben, die andere Lösungen als die Schüttstelle Offentief beziehungsweise das Spülfeld Fährort erfordern. Für das Offentief gelten die Vorgaben der GÜBAK, die einzuhalten sind. Für das Spülfeld Fährort gelten die Vorgaben der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall aus dem Jahr 2004 (LAGA-Mitteilung 20) (<https://www.laga-online.de/Publikationen-50-Mitteilungen.html>).

Link zur GÜBAK:

https://www.bafg.de/Baggergut/DE/04_Richtlinien/guebag.pdf;jsessionid=9A1033385D7A8861CC1F95B90FCF00DA.live11294?__blob=publicationFile.

5. Hat der Gutachter Gosselck im Bereich der Fahrrinne und/oder an den Klappstellen eine Munitionsbelastung ausschließen können oder sogar festgestellt?

An der Erarbeitung der Unterlagen für die geplante Unterhaltungsbaggerung ist dieser Gutachter nicht beteiligt gewesen.

6. Welche Schiffsgrößen mit
 - a) welchem Tiefgang und
 - b) welcher Länge/Breitefahren bisher ein- und auslaufend in das Fahrwasser der Wismarbucht ein?

Schiffsgrößen mit einem maximalen Tiefgang von 8,70 Metern, einer maximalen Länge von 240 Metern und einer maximalen Breite von 32,30 Metern können bislang in das Fahrwasser der Wismarbucht ein- und auslaufen.

7. Welche Behinderungen (Abladetiefe) für den laufenden Schiffsverkehr durch Eintreibungen in die Fahrrinne hat es bisher gegeben (bitte Kilometer der Fahrrinne, Berme, Kurve angeben)?

Die Fahrrinne der Wismarbucht ist eine Bundeswasserstraße. Für die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zuständig. Der Landesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

Der Bund veröffentlicht alle Untiefen aller Bundeswasserstraßen in den Nachrichten für Seefahrer.

8. Sind Kurvenbegradigungen in der Unterhaltungsbaggerung Winter 2018/2019 geplant?
Wenn ja, an welcher Stelle?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. Wenn die Meldung der Ostsee-Zeitung vom 15. Juni 2018 richtig ist, dass der Schiffskasko des geplanten Kreuzfahrtschiffes einen Tiefgang von 9,30 Meter hat, auf welcher Berechnung/Untersuchung basiert dann die Annahme, dass ein Freiraum unter dem Kiel von 0,20 Metern ausreichend für den Transport ist?

Siehe die Antwort zu Frage 7. Ergänzend dazu ist der Landesregierung bekannt, dass sich die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Überführung der Schiffskörper in enger Abstimmung mit der MV WERFTEN Wismar GmbH befindet. Wesentlicher Teil dieser Abstimmung sind unter anderem Simulationsuntersuchungen zum Verhältnis von Fahrwassertiefe und Tiefgang der Schiffskörper.

10. Wurde der Abtransport der Schiffssektionen aus Wismar in die beiden anderen Werftenteile nach Rostock oder Bremerhaven als Alternative geprüft bzw. erwogen, die fertiggestellten Schiffssektionen aus der Wismarbucht einzeln nach Rostock zu schleppen? Welche Fahrwassertiefen würden dafür benötigt?

Die Frage betrifft die Dispositionsbefugnis der MV WERFTEN Wismar GmbH. Sie entzieht sich der Überprüfbarkeit durch Landes- oder Bundesbehörden, soweit das Unternehmen im bestehenden Rechtsrahmen handelt. Alternativprüfungen beziehungsweise Verhältnismäßigkeitsprüfungen der öffentlichen Verwaltung erfolgen erst, soweit Ausnahmen oder ähnliches beantragt werden sollten.