Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 11. Wahlperiode, 1983-84

24.06.1986 - Drucksache 11/664

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT
Landtag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/664
24. 06. 86

Mitteilung des Senats vom 24. Juni 1986

Bericht der Deputationen für Häfen, Schiffahrt und Verkehr sowie für Umweltschutz

betr. Umlagern von Wesersedimenten („Hafenschlick") aus den Überseehäfen in Bremerhaven in das Wattgebiet nördlich von Weddewarden bzw. in den Wurster Arm

1. **Auftrag**

1.1 Die Unterbringung von gebaggerten Wesersedimenten aus den Überseehäfen in Bremerhaven wird zunehmend problematisiert. Auch andere Häfen haben mit dieser Entscheidung zu kämpfen, auch wenn die Probleme in jedem Hafen anders liegen.

Das Hansestadt Bremische Amt Bremerhaven hat die Möglichkeiten zur Unterbringung von Baggergut untersucht und als Alternative zum Verklappen im Wurster Arm die Ablagerung im Wattgebiet zwischen dem Weddewarder Außentief und dem Wremer Tief vorgeschlagen.

1.2 Gegen den Plan, das Baggergut aus den Häfen in Bremerhaven in dem genannten Wattgebiet aufzuspülen, hat die Fraktion der GRÜNEN in der Bremischen Bürgerschaft am 19. November 1984 folgenden Antrag (Drucksache 11/278) gestellt:

„Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, sich nachdrücklich für ein internationales Konzept zum Schutz des Wattenmeeres einzusetzen. Sollte ein solches Schutzkonzept z. Z. international nicht durchsetzbar sein, befürwortet die Bremische Bürgerschaft eine Lösung auf nationaler Ebene.

Ein Nationalpark Wattenmeer ist lückenlos unter Einbeziehung der Flußästuarien zu schaffen. Sein Konzept hat sicherzustellen, daß im sensiblen Wattenbereich keine Landgewinnung, keine Rohstoffexploration und -förderung und keine militärischen Übungen stattfinden. Das Land Bremen wird darum keine Maßnahmen einleiten, die ein solches Vorhaben unterlaufen. Der Senat wird deshalb aufgefordert, seine Pläne nicht weiter zu verfolgen, ab 1985 Baggerschlick aus den stadtbremischen Überseehäfen Bremerhavens im ökologisch weltweit einmaligen Brackwassergut zwischen Weddewarden und Wremen zu deponieren."

Nachdem der vorstehende Antrag der GRÜNEN mehrfach vertagt worden war, hat sich die Bürgerschaft (Landtag) in ihrer Sitzung am 27. Februar 1985 damit befaßt und folgenden Beschluß gefaßt:

„Die Bürgerschaft (Landtag) überweist den Antrag zur Beratung und Berichterstattung an die Deputationen für Umweltschutz und für Häfen, Schiffahrt und Verkehr. Die Federführung liegt bei der Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr."

1.3 Die Deputationen für Häfen, Schiffahrt und Verkehr sowie für Umweltschutz haben sich in ihren Sitzungen am 24. März 1985 bzw. 30. Mai 1985 mit dem Problem anhand einer Vorlage der Verwaltung befaßt und verschiedene Prüfaufträge beschlossen.

Nach eingehender Prüfung und Einarbeitung neuester rechtlicher Gegebenheiten (Inkrafttreten der Verordnung „Naturschutzgebiet Niedersächsisches Wattenmeer") haben die Deputationen am 22. Mai 1986 diesen Bericht beschlossen und sehen damit den Antrag der GRÜNEN (Drucksache 11/278) als erledigt an.

2. **Sachdarstellung**

Die Probleme zur Unterbringung von Baggergut bestehen an der gesamten Nordseeküste. In den Häfen direkt an der See, z. B. Wilhelmshaven, Husum usw., handelt es sich ausschließlich um Schlick und Feinsand, der im Küstenvorfeld mit der Tide bewegt und an jeder ruhigen Stelle abgelagert wird. In den Häfen an den Flußmündungen, z. B. Rotterdam, Emden, Bremerhaven, Cuxhaven u. a., kommen zu dem Schlick und Feinsand aus dem Küstenvorfeld die Feinstoffe, die die Flüsse aus dem Binnenland mitbringen. Die Häfen schließlich, die an den Tideflüssen aber oberhalb der unmittelbaren Flußmündungen liegen, z. B. Hamburg, Bremen oder die älteren Hafenbecken in Rotterdam, sind die Sammelbecken für alle Geschiebe, Schwebstoffe und Schadstoffe, die die Flüsse aus dem Binnenland mitführen. Zur Ermöglichung der Seeschiffahrt mit tiefgehenden Schiffen wird die Wassertiefe in den Flüssen und Hafenbecken der letztgenannten Häfen sprungartig größer, und so bilden gerade diese Häfen die Sammelbecken für alle Stoffe, mit denen die Flüsse aus dem Binnenland belastet sind.

Durch die unterschiedlichen Strömungsgeschwindigkeiten findet in den Häfen grundsätzlich ein Sortierungsprozeß statt.

Der grobere Sand bleibt in den Flüssen liegen, der feinere Sand dringt noch bis in die Vorhäfen und Wendebecken ein, während sich der feine Schlick auf alle Hafenbecken verteilt. Da die örtlichen Verhältnisse überall unterschiedlich sind, ist eine Angabe von Regelwerten weder über den Umfang noch über die Zusammensetzung des anfallenden Baggergutes möglich.

Aufgrund der jeweils örtlich unterschiedlichen Verhältnisse und der unterschiedlichen Zusammensetzung des Baggergutes ist auch die Art und Weise der Weiterverwendung und Ablagerung des Baggergutes sehr unterschiedlich. Das in der Bundeswasserstraße Unterweser zwischen Bremen und Dedesdorf anfallende Baggergut ist überwiegend Mittelsand und wird von der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung im Flußbett umgelagert oder seitlich im Fahrwasserrand verklappt und zur Wiederaufspülung der Ufer im Bereich zwischen dem mittleren Tidehochwasser und dem mittleren Tideniedrigwasser auf der Strecke unterhalb von Farge eingesetzt. Schwerpunkt der Fahrwasserbaggerungen in der Weser ist der Bereich zwischen der Geestemündung und Dedesdorf. Hier fällt ein sehr feiner, stark mit Schlick durchsetzter Sand an. Auch dieses Material wird seitens der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung seitlich des Hauptwassers in die Außenweser umgelagert.

In den Häfen in Bremen-Stadt fällt überwiegend Schlick an, der Sandanteil beträgt nur rd. 12 Prozent. Das Baggergut wird auf Spülflächen an Land verspült.

Im Gegensatz zu Bremen beträgt der Sandanteil des in den Häfen in Hamburg zu baggernden Materials rd. 40 Prozent. Wegen der großen Schwierigkeiten zur Unterbringung des Baggergutes wird dort eine Klassierung vorgenommen und der Sand vom Schlick getrennt. Der Schlick wird, soweit möglich, auf Spülfelder aufgespült. Da nur noch kleine Kapazitäten zur Verfügung stehen, bemüht sich Hamburg, Baggergut in Schleswig-Holstein unterzubringen. Darüber hinaus wird eine kleinere Menge Schlick in die DDR verbracht.

Der in der Ems vor Emden anfallende Sand wird zur Schaffung neuer Gewerbeflächen an der Knock unterhalb von Emden aufgespült, während der Schlick, der in den Emder Häfen anfällt, zur Schaffung landwirtschaftlicher Flächen im Rieper Hammrich, einem sehr niedrig liegenden Gebiet östlich von Emden, eingesetzt wird.

Rotterdam schließlich beabsichtigt, im Küstenvorfeld eine künstliche Halbinsel zu schaffen, in der aber nur das mit Schadstoffen belastete Baggergut abgelagert werden soll. Wegen der geringen Entfernung kann von der Maasvlakte die Insel direkt aufgespült werden (kein Seetransport).

In den Häfen in Bremerhaven fallen jährlich rd. 1,3 Mio. m^3 (Schutenaufmaß) Schlick an, davon rd. 1,0 Mio. m^3 in den Überseehäfen und 0,3 Mio. m^3 im Fischereihafen. Daneben sind noch bis zu 300 000 m^3 Sand zu baggern. Die Baggermenge in Bremen-Stadt beläuft sich auf rd. 1,4 Mio. m^3 (Schutenaufmaß), für Rotterdam werden 23 Mio. m^3 und für Hamburg 2,5 Mio. m^3 jährlich genannt.

In Bremerhaven erstreckt sich der zu baggernde Bereich von der Container- und Columbuskaje, der Geeste, über die Vorhäfen der Schleusen, die Schleusenkammern bis hin zu den einzelnen Hafenbecken. Das Baggergut stammt ausschließlich aus der Weser. An den Stromkajen und im Außenbereich der Schleusenvorhäfen

fällt sandiges Material an, während mit zunehmender Entfernung vom eigentlichen Fahrwasser der Weser immer feineres Material abgelagert wird. Die Feinstoffe gelangen über die Schleusen mit dem Wasserausgleich in die Hafenbecken.

Bis zum Bau der nördlichen Erweiterung des Container-Terminals in Bremerhaven ist das Baggergut im Wattvorland südlich des Weddewarder Außentiefs (Grauwallkanal) verspült worden. Der Sand lagerte sich dabei ab. Die Feinstoffe gelangten mit dem Spülwasser weitgehend wieder in die Weser zurück. Im Zusammenhang mit der Plangenehmigung für den Bau der nördlichen Erweiterung des Container-Terminals hat die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung (WSV) auf eine Änderung des bisherigen Spülbetriebes bestanden.

Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr war deshalb gezwungen, einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der WSV abzuschließen. Danach mußte sich Bremen verpflichten, ab 1. Januar 1985 Baggergut aus den Häfen in Bremerhaven entweder im Deichvorland (Formulierung entsprechend Vertrag mit der WSV. Tatsächlich soll nicht das Deichvorland [Grünland], sondern das Watt zwischen Tideniedrig- und Tidehochwasser aufgespült werden.) nördlich der Landesgrenze zwischen Weddewarden und Wremen zu verspülen oder, wenn es nicht anderweitig landfest untergebracht werden kann, es im Wurster Arm zu verklappen (Lagepläne Anlagen 1 und 2). Für das Aufspülen fordert die WSV, eine Rückhaltung des Baggergutes zu mindestens 50 Prozent, andernfalls werden Ausgleichszahlungen erforderlich. Das Hansestadt Bremische Amt Bremerhaven sah sich daher gezwungen, alle Möglichkeiten zur Unterbringung des Baggergutes zu untersuchen.

Baggergut kann man an tiefere Stellen im Gewässer umlagern oder an Land unterbringen. Der Verbleib des Baggergutes im Gewässer hängt entscheidend von seiner Beschaffenheit, wie Geröll, Sand, Feinsand, Schlick oder Gemische, ab. Während Sand meist als Baustoff begehrt ist, eignet sich Schlick nur zur Aufhöhung von Geländeflächen. Aufgespülter Sand kann unmittelbar nach dem Spülen betreten werden; in seiner Lagerungsdichte entspricht er natürlichen Sandvorkommen. Feinere Stoffe, insbesondere Schlick, Lehm und Klei, sind durch den Baggervorgang stark wassergesättigt, sie benötigen zur Abgabe des Wassers längere Zeit, so daß Spülfelder oft noch nach einem Jahr nicht betreten werden können.

Im Labor kann man wohl durch entsprechende Zugaben von anderen Stoffen die Ablagerungsfähigkeit von Schlick verbessern. Der technische Aufwand für die Umsetzung solcher Verfahren in die Praxis ist aber außerordentlich hoch und ist deshalb nirgendwo weiter verfolgt worden. Eine entsprechende Aufbereitung von Schlick ist damit auch für die Weser indiskutabel. Die Trennung von Sand und Schlick durch das Kalssierverfahren ist nur bei höherem Sandanteil sinnvoll.

Beim Umlagern von Baggergut kommt es darauf an, daß das Material dort liegen bleibt, wo die örtlichen Strömungsverhältnisse es nicht in das Hauptfahrwasser verdriftet und dann Untiefen entstehen. Im Unter- und Außenweserbereich läßt die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung daher ein Umlagern von Baggergut aus den Überseehäfen nur in den Wurster Arm oder noch weiter draußen in die Tegeler Rinne zu. Betrieblich bedeutet das, daß zum Wurster Arm ein Transportweg von etwa 20 km in jede Richtung zurückzulegen ist, so daß einschließlich der Schleusungszeiten eine Schute für einen Umlauf 5 bis 7 Stunden benötigt. Da ein wirtschaftlicher Baggereibetrieb erfordert, daß ständig eine Schute am Bagger liegt, werden für das Umlagern zum Wurster Arm 5 bis 6 Schuten benötigt, von denen 5 Schuten bereits beim Hansestadt Bremisches Amt Bremerhaven vorhanden sind.

Sobald noch weiter draußen, also zur offenen See hin, umgelagert werden soll, werden größere und seetüchtigere Fahrzeuge benötigt. Die Fahrzeuge dürfen aber nicht zu groß sein, da sie noch vom Bagger beschickt werden müssen. Sie müssen noch unter der Schüttrinne liegen und sich in den Winkeln der Hafenbecken bewegen können. Für ein Umlagern in die Tegeler Rinne müßten daher neue Klappschuten entwickelt werden, die nach den Besetzungsvorschriften mit entsprechend mehr Leuten besetzt werden müssen. Da die Transportwege von Bremerhaven zur Tegeler Rinne wesentlich länger sind als zum Wurster Arm und ab Windstärke 7 ein Einsatz unmöglich ist, werden für einen solchen Betrieb auch noch mehr Schuten benötigt. Im Endergebnis bedeutet ein Umlagern in die Tegeler Rinne eine Erhöhung der Betriebskosten auf mehr als das Doppelte der Kosten, die für ein Umlagern in den Wurster Arm benötigt werden. Wegen des Seeganges sind außerdem Unterbrechungen über ggf. mehrere Tage nicht zu vermeiden.

Ein Verbringen in die Nordsee oder in den Atlantik erfordert hochseegängige Fahrzeuge, die nicht mehr vom Bagger direkt bedient werden können. Das Baggergut muß daher zunächst mit kleinen Schuten zu einem Spüler gebracht werden, der das Material aus der Schute saugt und in das größere Schiff pumpt. Ein kontinuierlicher Baggerbetrieb erfordert dabei, daß jederzeit ein Transportschiff bereitliegt. Beim Spülen des Baggergutes aus der Schute in das größere Transportschiff wird eine Verdünnung des Materials im Verhältnis 1:6 notwendig, so daß bei einer Tagesleistung des Eimerbaggers im Zwei-Schichten-Betrieb von 8000 m³ ein Tagestransportvolumen für das größere Schiff von etwa 50 000 t erforderlich wird. Da es kaum möglich erscheint, innerhalb der Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr, in denen der Eimerkettenbagger nicht arbeitet, das Transportschiff in die Nordsee fahren zu lassen, den Boden über Bord zu geben und wieder zurückzukommen, wird für den Transport in Richtung See mehr als ein Schiff benötigt. Für derartige Schiffe gibt es bisher international keine technischen Konzepte.

Aus Gründen der Nordsee-Gewässerökologie ist im übrigen zu vermuten, daß das Deutsche Hydrographische Institut (DHI) eine Genehmigung zum Verbringen von belasteten Baggergut in die Nordsee nicht erteilen wird.

Unabhängig hiervon hat sich der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr mit seinem Hamburger Kollegen mit dem Ziel ins Benehmen gesetzt, eine Gemeinschaftsaktion von Hamburg und Bremen zur Unterbringung von Baggergut zu prüfen. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

Bei dieser Sachlage gibt es für das Hansestadt Bremische Amt Bremerhaven z. Z. nur zwei Möglichkeiten zur Unterbringung des Baggergutes: Entweder eine Ablagerung auf Landflächen oder ein Umlagern in die Außenweser im Wurster Arm — dieser Platz ist von der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung zugewiesen —. Wegen der Abhängigkeit vom Wetter und vom Schleusenbetrieb bei relativ langem Transportweg (rd. 20 km) zum Wurster Arm, ist das Aufspülen von Flächen im Nahbereich des Hafens eine betrieblich interessante Alternative.

Landflächen hinter dem Deich zur Anlage von Spülfeldern stehen auf landbremischen Flächen in geeigneter Entfernung vom Hafen nicht zur Verfügung. Außerdem ist das Spülwasser mit Salz belastet, so daß die Rückführung des Spülwassers zur Weser eines besonderen Leitungs- und Grabensystems bedarf oder gepumpt werden muß. Spülflächen außerhalb Bremerhavens stehen gleichfalls nicht zur Verfügung. Sie würden außerdem einen Schutentransport zu einer Spülerliegestelle an der Weser erfordern, von wo das Baggergut weitergespült wird. Dadurch würden sich Betriebskostenerhöhungen ergeben. Somit bleibt zur Unterbringung an Land nur das Aufspülen von Flächen im Tidebereich vor dem Deich.

Hierfür kommt nur eine kleine bremische Fläche und der anschließende Bereich nördlich der bremischen Landesgrenze zwischen Weddewarden und Wremen in Betracht. Dort befindet sich vor dem Deich ein schmales Watt. Zur Weser hin fällt es schnell auf Tiefen unter dem mittleren Tideniedrigwasser ab. Hier ist der Deich Stürmen aus nordwestlichen Richtungen stark ausgesetzt und wegen des niedrigen Vorlandes besonders gefährdet. Eine zweite Deichlinie gibt es in diesem Bereich nicht. Da die Wellenhöhe und damit die Wellenenergie von der Wassertiefe abhängig ist, wäre eine Verminderung der Wassertiefe vor dem Deich ein entscheidender Beitrag zur Deichsicherheit.

Da das Baggergut aus den Häfen in Bremerhaven aus der Weser stammt und sich hinsichtlich seiner Belastung mit Schwermetallen auch von dem Baggergut in der Weser nicht wesentlich unterscheidet, erscheint es aus der Sicht des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr grundsätzlich vertretbar, es auch wieder im Wesergebiet einzubringen. Nennenswerte Einleitungen von Industriebetrieben gibt es in den Häfen nicht. Aufgrund des vom Senat beschlossenen Investitionsprogramms zur Kanalsanierung im stadtbremischen Überseehafengebiet von Bremerhaven wird es im übrigen künftig keine Einleitungen mehr geben. Messungen aus den Probespülfeldern zeigen, daß die Grenzwerte nach der Klärschlammverordnung bei weitem nicht erreicht werden (siehe Anlage 3). Andere Maßstäbe für die Bewertung von Baggergut in Flußästuaren sind hier nicht vorhanden.

Gemäß Forderung der WSV wurde in einem Probespülfeld ermittelt, daß Spülfeldumgrenzungen aus Buschwerk mit Schüttsteinabdeckung ausreichen. Das Ergebnis ist unter Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Rückhaltung von Schlick positiv. Ein großer Teil des Spülgutes verbleibt im Spülfeld, nur ein kleinerer Teil gelangt mit der Tide wieder in die Weser. Das Buschwerk fördert durch seine Filterwirkung die Sedimentation des Spülgutes. Die WSV hält die Bauart dieser Spüldämme für ausreichend.

Eine Aufspülung löst jedoch aus der Sicht des Umweltschutzes Probleme aus, da der Schutz des Wattenmeeres mehrfach Gegenstand von Beratungen und Beschlüssen in der Bremischen Bürgerschaft war. Außerdem hat der Senator für Umweltschutz auf der internationalen Nordseeschutzkonferenz eindeutig die Position vertreten, daß der Schutz des Wattenmeergebietes Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen haben sollte. In diesem Zusammenhang muß auch darauf hingewiesen werden, daß der Wattstreifen zwischen Weddewarden und Wremen im Geltungsbereich des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer" liegt (Zonge II, Zwischenzone).

Es wird im einzelnen befürchtet, daß die im Watt vorhandenen Kleinlebewesen vernichtet, die Lebensbedingungen für Fische, Vögel und die im Wasser lebenden Tiere negativ beeinflußt werden und die Vogelwelt Rastplätze verliert. Im großen wird die geplante Aufspülung von Baggergut aus den Häfen als Eingriff in die Substanz des ökologisch wertvollen und insgesamt in Europa flächenmäßig gering vorhandenen Brackwattes gesehen.

Von verschiedenen Verbänden werden Bedenken wegen einer Beeinträchtigung des Erholungswertes dieses Raumes geltend gemacht. Es besteht die Sorge, daß ein Badebetrieb bei Wremen beeinträchtigt wird und die Landschaft ihren Erholungswert verlöre.

Die Senatoren für Umweltschutz und Häfen, Schiffahrt und Verkehr waren sich darüber einig, daß in einem zweijährigen Untersuchungsprogramm die ökologischen Auswirkungen einer solchen Aufspülung ermittelt werden sollten.

Nach Abstimmung mit dem Landkreis Cuxhaven sollte dieses Untersuchungsprogramm gleichzeitig Grundlage des landschaftspflegerischen Begleitplanes nach dem niedersächsischen Naturschutzgesetz werden, das Voraussetzung für das zugehörige Planfeststellungsverfahren durch die Bezirksregierung Lüneburg wäre.

In einem Gespräch am 20. Februar 1985 mit der Bezirksregierung Lüneburg war geklärt, daß vorbehaltlich des Planfeststellungsverfahrens nach der Verordnung Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer der in Frage kommende Bereich nördlich von Weddewarden zur Übergangszone gehört und dementsprechend eine Genehmigung der Aufspülung nicht von vornherein ausgeschlossen wäre.

In weiteren Gesprächen mit der Bezirksregierung Lüneburg und der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nordwest in Aurich hat sich nun ergeben, daß für das Probespülfeld eine Anordnung nach dem niedersächsischen Wassergesetz nicht möglich ist und daß auch das Wasserstraßengesetz hierfür keine Handhabe bietet. Da das in Aussicht genommene Probespülfeld im Grenzbereich zwischen Bremen und Niedersachsen liegt, werden möglicherweise zwei getrennte Planfeststellungsverfahren je für den Abschnitt des Probespülfeldes in Bremen und in Niedersachsen erforderlich werden.

In den bisherigen Gesprächen konnten die ökologischen Bedenken nicht zerstreut werden, insbesondere wird darauf verwiesen, daß es sich um einen Bereich mit geringem Salzgehalt handelt, den es nur in den Flußmündungen, zum Beispiel Ems, Weser und Elbe, in kurzen Abschnitten gibt. Zudem hat die in vollem Umfang 1985 begonnene Umlagerung in den Wurster Arm gezeigt, daß Mehrkosten nicht in dem erwarteten Umfang eingetreten sind.

Schließlich hat eine Überprüfung durch den Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr ergeben, daß gegen die Umlagerung von Wesersedimenten aus den Überseehäfen in Bremerhaven in den Wurster Arm rechtliche Bedenken nach der Verordnung „Naturschutzgebiet Niedersächsisches Wattenmeer" nicht zu erheben sind. Da die Umlagerung in den Wurster Arm die ökologischen Nachteile des Aufspülens im Brackwasserwatt vermeidet, wird daher der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr von einer Aufspülung von Wesersedimenten im Wattgebiet nördlich von Weddewarden absehen.

3. **Zusammenfassung und Folgerungen**

3.1 Zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Häfen in Bremerhaven sollen die dort ausgebaggerten Wesersedimente in den Wurster Arm umgelagert werden.

3.2 Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr geht davon aus, daß das Umlagern von Baggergut aus den Überseehäfen in Bremerhaven auch in Zukunft keinen Beschränkungen unterliegen wird und verzichtet deshalb auf das Aufspü-

len im Brackwasserwatt nördlich Bremerhaven-Weddewarden. Die Rechtsverfahren zur Genehmigung des Verspülens von Baggergut in dem vorgenannten Gebiet werden nicht weitergeführt. Das mit dem Senator für Umweltschutz abgestimmte Untersuchungsprogramm wird mit der Basisuntersuchung zum Abschluß gebracht.

3.3 Das Problem der Kontaminierung von Hafenschlick muß vorrangig durch entscheidende Verbesserungen bei der Gewässerreinhaltung gelöst werden.

Der Senat wird deshalb gebeten, sich im Bundesrat und gegenüber der Bundesregierung weiter dafür einzusetzen, daß die Anforderungen an Einleitungen in Oberflächengewässer erheblich verschärft werden.

3.4 Es ist zu prüfen, welche verfügbaren neuen Technologien zur Verminderung des Anfalls von Wesersedimenten in den bremischen Häfen einsetzbar sind.

Die damit verbundenen Kostenbelastungen dürfen die Funktionsfähigkeit der bremischen Häfen nicht beeinträchtigen.

4. **Wortlaut des Deputationsbeschlusses:**

1. Die Deputationen für Häfen, Schiffahrt und Verkehr und für Umweltschutz beschließen den anliegenden Bericht an die Bürgerschaft (Landtag).

Sie bitten die Senatoren für Häfen, Schiffahrt und Verkehr (federführend) und für Umweltschutz, der Bürgerschaft entsprechend zu berichten.

2. Die Deputationen für Häfen, Schiffahrt und Verkehr und für Umweltschutz gehen davon aus, daß das Problem der Kontaminierung von Hafenschlick vorrangig durch entscheidende Verbesserungen bei der Gewässerreinhaltung gelöst werden muß. Sie bitten den Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr und den Senator für Umweltschutz, den Senator für das Bauwesen in dieser Frage einzuschalten und sich im Bundesrat und gegenüber der Bundesregierung weiter dafür einzusetzen, daß die Anforderungen an Einleitungen in Oberflächengewässer verschärft werden.

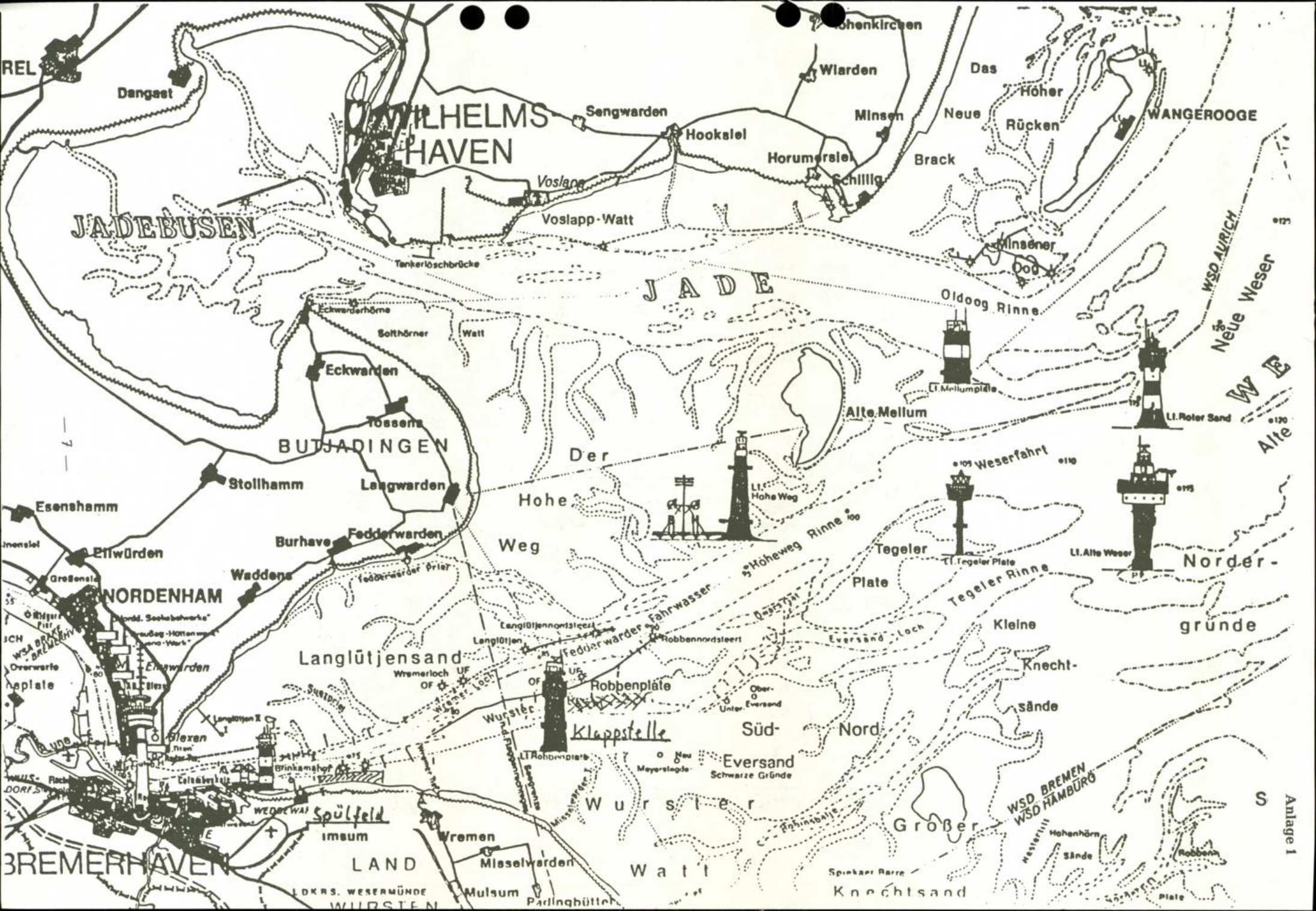
3. Die Deputationen für Häfen, Schiffahrt und Verkehr und für Umweltschutz bitten den Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, alle Anstrengungen zu unternehmen, verfügbare neue Technologien zur Verminderung des Anfalls von Wesersedimenten in den bremischen Häfen einzusetzen, soweit die damit verbundenen Kostenbelastungen die Funktionsfähigkeit der bremischen Häfen nicht beeinträchtigen. Bei zukünftigen Hafeninvestitionen sollen neue Technologien schon in der Planung berücksichtigt werden.

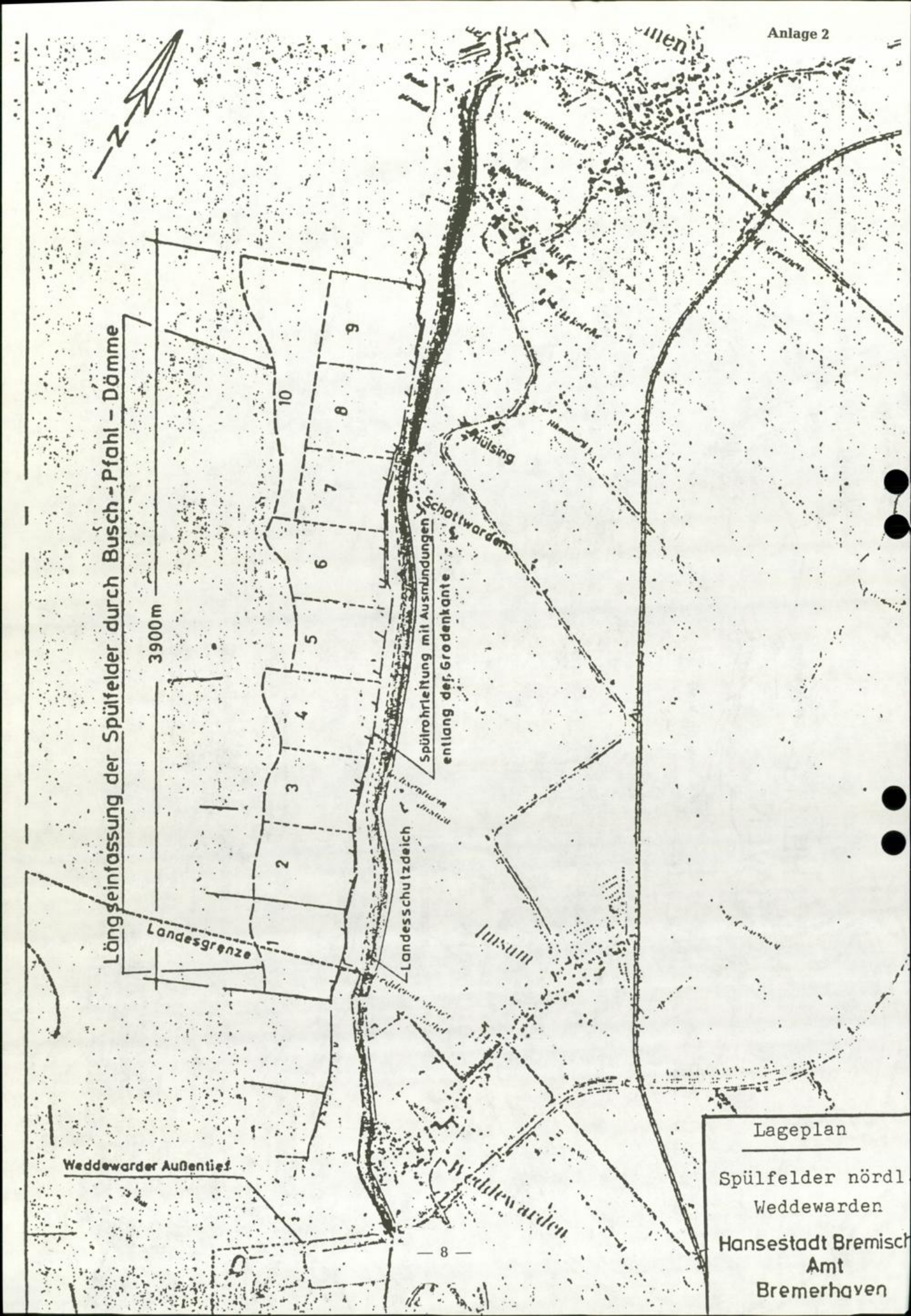
4. Die Deputationen für Häfen, Schiffahrt und Verkehr und für Umweltschutz nehmen die Absicht des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr zur Kenntnis, auf das Aufspülen von Hafenschlick im Brackwasserwatt nördlich von Bremerhaven-Weddewarden zu verzichten.

Sie beauftragen den Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr in Abstimmung mit dem Senator für Umweltschutz, die Untersuchung des Ist-Zustandes im Wattgebiet nördlich von Weddewarden zum Abschluß zu bringen.

5. Die Deputationen für Häfen, Schiffahrt und Verkehr und für Umweltschutz stimmen der Absicht des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr zu, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Überseehäfen in Bremerhaven ausgebaggerten Wesersedimente aus den Überseehäfen in Bremerhaven in den Wurster Arm umzulagern.

Der Senat hat den Bericht der Deputationen für Häfen, Schiffahrt und Verkehr und für Umweltschutz zur Kenntnis genommen und legt ihn der Bürgerschaft (Landtag) vor.


Dangast
WILHELMS HAVEN
Sengwarden
Hooksiel
Wiarden
Minsen
Horumersiel
Schillig
Voslapp
Voslapp-Watt
Tankerlöschbrücke
JADEBUSEN
Das Höher Neue Rücken
WANGEROOGE
Brack
Minsener Oog
JADE
Oldoog Rinne
WSD AURICH
Neue Weser
Eckwarderhörne
Solthörner Watt
Eckwarden
Tossens
BUTJADINGEN
Stollhamm
Langwarden
Esenshamm
Burhave
Fedderwarden
Elsfleth
Waddens
NORDENHAM
Großensiel
Overwarfe
Elsflether Sand
Langlütjensand
Wremerloch
Langlütjen
Fedderwarder Fahrwasser
Robbennordsteert
Robbenplate
Klappstelle
Süd-Eversand
Nord-Eversand
Schwarze Gründe
Eversand-Loch
Wurster Watt
Spülfeld
Imsum
Wremen
Misselwarden
LAND
Mulsum
BREMERHAVEN
Alte Mellum
Der Hohe Weg
Hoheweg Rinne
Lt. Mellumplate
Lt. Hohe Weg
Lt. Roter Sand
Lt. Alte Weser
Weserfahrt
Tegeler Plate
Tegeler Rinne
Kleine Knecht-sände
Norder-gründe
WSD BREMEN
WSD HAMBURG
Großer Knechtsand
Spitzer Barre
Hohenhörn Sände
Robbenplate
Anlage 1



Lageplan

Spülfelder nördl. Weddewarden

Hansestadt Bremisch
Amt
Bremerhaven

Untersuchungsergebnisse von Schlickanalyse 1984
für das Spülfeld nördlich Weddewarder Außentief bei Strom km 74

Stoffe	Zul. Werte nach AbfKlärV für Klärschlamm	Zul. Werte nach AbfKlärV für Urboden	Landwirtschaftl. Untersuchungs- und Forschungsanstalt Hameln	Niedersächs. Landesamt für Wasserwirtschaft Hildesheim	Bundesanstalt für Gewässerkunde Koblenz	Niedersächs. Landesamt für Bodenforschung Bremen
			gem. Schreiben vom 06. 07. 1984	gem. Schreiben vom 28. 08. 1984	gem. Schreiben vom 11. 09. 1984	gem. Schreiben vom 13. 11. 1984
Cd	20	3	0,98	nn	1,30	1,60
Cr	1200	100	27,00	30,00	66,00	25,00
Cu	1200	100	15,00	26,00	21,00	29,00
Hg	25	2	0,30	0,67	0,30	nicht gemessen
Ni	200	50	17,00	19,00	17,00	19,00
Pb	1200	100	35,00	70,00	42,00	54,00
Zn	3000	300	95,00	166,00	151,00	182,00
ph-Wert			7,40	8,20	nicht gemessen	7,70

Angaben in mg/kg Trockenmasse

Hansestadt Bremisches Amt
Bremerhaven

Druck: Anker-Druck Bremen