

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30. August 1999

TBT-Pilotanlage in Luneort

1. Wie bewertet der Senat den Verzicht auf eine Basisabdichtung bzw. das Eintragsrisiko von Tributylzinn (TBT) in den Untergrund der Pilotanlage angesichts der Tatsachen, dass
 - der Boden sehr heterogen ist und damit von sehr verschiedenen Adsorptionsverhalten ausgegangen werden muss,
 - Drainagen teilweise sogar sichtbar an der Oberfläche der Spülfeldsohle vorhanden sind,
 - Grundwasserstände die Höhe der Spülfeldsohle erreichen können?
2. Wie wird gewährleistet, dass der Pilotanlage kein Baggergut zugeführt wird, das den Wert von 600 µg TBT/kg Trockensubstanz übersteigt? Auf welche Weise wurde diese Obergrenze der Belastung festgelegt?
3. Wer wird die wissenschaftliche Begleitung durchführen und wie ist sie konzipiert?
4. Wie werden die Ergebnisse des „Monitoring Baggergut und Beweissicherung“ öffentlich zugänglich gemacht? Hält der Senat die dreimonatliche Veröffentlichung der Analyseergebnisse für ausreichend, um rechtzeitig Gesundheits- und Umweltgefährdungen abwenden zu können?
5. Wie werden Verwehungen des eingespülten Baggerguts auch unter extremen Wetterbedingungen ausgeschlossen?
6. Wie wird mit dem eingespülten Baggergut verfahren, wenn sich das TBT unter Einfluss von Sauerstoff und UV-Strahlung nicht im erwarteten Umfang abbauen sollte?
7. Warum lassen sich die geplanten systematischen Untersuchungen nicht auf der bereits vorhandenen Deponie in Seehausen durchführen?
8. Wann wird mit der Einspülung des Hafenschlicks auf der Pilotanlage begonnen?

Dr. Karin Mathes, Schramm
Dr. Helga Trüpel und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 21. September 1999

Die o. a. Anfrage beantwortet der Senat wie folgt:

Zu Frage 1.: Wie bewertet der Senat den Verzicht auf eine Basisabdichtung bzw. das Eintragsrisiko von Tributylzinn (TBT) in den Untergrund der Pilotanlage angesichts der Tatsachen, dass

- der Boden sehr heterogen ist und damit von sehr verschiedenen Adsorptionsverhalten ausgegangen werden muss,

- Drainagen teilweise sogar sichtbar an der Oberfläche der Spülfeldsohle vorhanden sind,
- Grundwasserstände die Höhe der Spülfeldsohle erreichen können?

Im Rahmen der Plangenehmigung wurde durch das Umweltinstitut des Technologie-Transfer-Zentrums an der Hochschule Bremerhaven eine Modellierung durchgeführt, die verschiedene Migrationspfade des Schadstoffs Tributylzinn (TBT) für unterschiedliche Randbedingungen und Szenarien simuliert. Der Modellrechnung wurden die gutachterlich ermittelten Bodenkenneiwerte des Standorts Luneort und die Kenneiwerte des zu baggernden Sediments im Bereich Überseehafen zugrunde gelegt. Das Ergebnis der Simulation weist eindeutig aus, dass beim Spülfeld westlich der Lune eine Gefährdung des Grundwassers durch TBT nicht besteht, da die ohnehin sehr geringen TBT-Konzentrationen im Eluat des Baggerguts beim Durchsickern der oberen Schichten des anstehenden Bodens bereits nach nur ca. 1 cm von diesem vollständig absorbiert werden. Die Ergebnisse der vorgenannten Simulationsrechnung konnten im Labormaßstab analytisch bestätigt werden. Der Senat sieht daher keine Veranlassung, eine Folienbasisabdichtung einzubauen.

Die für die vormals landwirtschaftliche Nutzung verlegten Drainagestränge im Spülfeld wurden im Rahmen der Bauarbeiten für das Spülfeld an einen neuen am binnenseitigen Spüldeichfuß angeordneten Drainagesammler angeschlossen. Wegen des zuvor beschriebenen sehr starken Adsorptionsverhaltens des TBT an Feststoffe, wird von den Drainagen gefasstes Sickerwasser nach derzeitigem Kenntnisstand keinen TBT-Austrag bringen. Im Übrigen wird das Drainagewasser an zwei Probenahmestellen vor Einleitung in das Absetzbecken beprobt.

Zu Frage 2.: Wie wird gewährleistet, dass der Pilotanlage kein Baggergut zugeführt wird, das den Wert von 600 µg TBT/kg Trockensubstanz übersteigt? Auf welche Weise wurde diese Obergrenze der Belastung festgelegt?

In das Spülfeld westlich der Lune (Pilotanlage) wird ausnahmslos Baggergut aus dem Überseehafen (Bereich nördlich der Drehbrücke), das sind der Nord- und Osthafen sowie das Wendebecken, eingespült. Dieser Teil des Überseehafens wird für Autoumschlag und Ro-Ro-Verkehre genutzt. Industrielle Hafengebiete sind in diesem Hafengebiet nicht ansässig. Die nördlich der Drehbrücke im Überseehafen festgestellten TBT-Belastungen der Sedimente sind demnach allein auf Diffusionen aus den Unterwasseranstrichen der diesen Hafengebiet frequentierenden Schiffe zurückzuführen.

Im Rahmen einer im Jahre 1997 durchgeführten umfangreichen Beprobung des Baggerguts in der Hafengebiet Bremerhaven, wurden im Bereich nördlich der Drehbrücke TBT-Werte von 312 – 585 µg/kg Trockensubstanz (TS) gemessen; die in diesem Jahr analysierte TBT-Belastung ergab Werte zwischen 300 und 370 µg/kg TS.

Der TBT-Grenzwert für das zu verspülende Baggergut wurde von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens festgelegt um sicherzustellen, dass der Pilotversuch mit nur vergleichsweise gering belastetem Baggergut durchgeführt wird.

Zu Frage 3.: Wer wird die wissenschaftliche Begleitung durchführen und wie ist sie konzipiert?

Zur wissenschaftlichen Begleitung des Pilotversuchs bedient sich das Bremische Hafengebiet (HBH) für die im Rahmen des begleitenden Monitoring durchzuführenden Analysen anerkannter Institute bzw. Labors. Für die Behandlung des Baggerguts hat das HBH ein Konzept ausgearbeitet, welches der Genehmigungsbehörde gestellt wurde. Die wissenschaftliche Begleitung der Pilotanlage stellt sicher, dass der TBT-Abbau im Baggergut kontinuierlich verfolgt wird und die Behandlung des Baggerguts bedarfsorientiert angepasst werden kann.

Zu Frage 4.: Wie werden die Ergebnisse des „Monitoring Baggergut und Beweissicherung“ öffentlich zugänglich gemacht? Hält der Senat die dreimonatliche Veröffentlichung der Analyseergebnisse für ausreichend, um rechtzeitig Gesundheits- und Umweltgefährdungen abwenden zu können?

Das für das Spülfeld westlich der Lune vorgesehene Monitoring- und Beweissicherungsprogramm wurde mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt, und diesen werden die Ergebnisse in dreimonatlichen Abständen mitgeteilt. Dies stellt aus Sicht des Senats sicher, dass etwaige Umweltbeeinträchtigungen

gungen im Sinne des § 10 (4) KrW-/AbfG rechtzeitig erkannt werden und im Bedarfsfall beseitigt werden können. Es ist beabsichtigt, mit der betroffenen Öffentlichkeit die Ergebnisse regelmäßig zu diskutieren.

Zu Frage 5.: Wie werden Verwehungen des eingespülten Baggerguts auch unter extremen Wetterbedingungen ausgeschlossen?

Das Hansestadt Bremische Hafenamts hat die Gesellschaft für Umweltschutz TÜV Nord mbH (TÜV) mit einer Staubprognose beauftragt, um bereits im Vorwege mögliche Beeinträchtigungen durch Staub abschätzen zu können. Die vom TÜV prognostizierten Werte sollen bei Bedarf durch in-situ-Messungen verifiziert werden. Nach den Erfahrungen bei der im Rahmen der Integrierten Baggergutentsorgung Bremen-Seehausen betriebenen natürlichen Feldentwässerung ist eine Beeinträchtigung durch Staub nicht zu befürchten.

Sollten durch den Versuchsbetrieb dennoch Staubemissionen hervorgerufen werden, soll diesen durch gezieltes Befeuchten des Baggerguts begegnet werden. Wenn sich Staubverwehungen wider Erwarten als ein akutes Problem herauskristallisieren, wird das HBH auf der Versuchsdeponie entweder eine Beregnungsanlage oder einen Sprengwagen vorhalten, um bei Beeinträchtigungen unmittelbar reagieren zu können.

Zu Frage 6.: Wie wird mit dem eingespülten Baggergut verfahren, wenn sich das TBT unter Einfluss von Sauerstoff und UV-Strahlung nicht im erwarteten Umfang abbauen sollte?

Das HBH wird alle Anstrengungen unternehmen, das im Baggergut enthaltene TBT auf ein Maß zu reduzieren, das es gestattet, das Material einer Verwertung z. B. für Geländeaufhöhungen zuzuführen. Die im Rahmen der Integrierten Baggergutentsorgung erlangten Erkenntnisse zum TBT-Abbau im Hafenschlick lassen erwarten, dass mit der Pilotanlage in Luneort die TBT-Belastung im Bremerhavener Baggergut in dem dafür vorgesehenen Zeitrahmen deutlich reduziert werden kann. Ob das angestrebte Ziel eines ausreichenden Schadstoffabbaus erreicht worden ist, muss am Ende des Pilotversuchs mit den zuständigen Fachbehörden diskutiert werden, wobei in dieser Diskussion in jedem Fall der vorgesehene Verwertungszweck des Materials und das dabei zu erwartende Gefährdungspotential für die Umwelt zu berücksichtigen sind.

Vor dem Hintergrund einer zukünftigen Nutzung der beanspruchten Flächen als Industrie- und Gewerbegebiet ist die Zielvorstellung des Hansestadt Bremischen Hafenamts (HBH), das TBT-reduzierte Baggergut als Auffüllmaterial oder Bodenverbesserer für die vorgesehene Nutzung an Ort und Stelle zu belassen.

Sollte man nach Abschluss des Versuchsbetriebs zu der Überzeugung kommen, dass die erreichte Reinigungsleistung für eine Verwertung nicht ausreicht, wird der Vorhabensträger das Spülfeld zurückbauen und das Baggergut einer geordneten Entsorgung zuführen.

Zu Frage 7.: Warum lassen sich die geplanten systematischen Untersuchungen nicht auf der bereits vorhandenen Deponie in Seehausen durchführen?

Die Anlagen für die integrierten Baggergutentsorgung Bremen-Seehausen sind derzeit nur für die Behandlung und Ablagerung von Baggergut aus der Hafengruppe Bremen-Stadt genehmigt. Die Anlagengröße und das in Bremen-Seehausen praktizierte Verfahren der natürlichen Feldentwässerung sind für die im Hafen Bremen-Stadt anfallenden Baggergutmengen ausgelegt. Die im Zuge der Hafenunterhaltung in Bremerhaven in 1999 dringend zu baggernden Mengen können daher derzeit weder rechtlich noch technisch in Seehausen behandelt oder eingelagert werden.

Zu Frage 8.: Wann wird mit der Einspülung des Hafenschlicks auf der Pilotanlage begonnen?

Der voraussichtliche Einspülbeginn wird in der 38. Kalenderwoche liegen.