

Gemeinsame Eckpunkte Hamburgs und Schleswig-Holsteins zum Erstellen eines Sedimentmanagements

Das Einvernehmen von Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2008, geändert 2009, 6,5 Mio. m³ Elbsediment bei der Tonne E 3 zu verbringen, ist nahezu ausgeschöpft. Das Einvernehmen war daran gebunden, dass HH neben den Anstrengungen zur Schadstoffentfrachtung des Oberwassers Maßnahmen ergreift, das Baggergutaufkommen dauerhaft zu reduzieren. In den letzten Jahren hat Hamburg Maßnahmen identifiziert und in einem ersten Schritt mit dem für 63 Mio. € in Umsetzung befindlichen Pilotprojekt Kreetsand konkret ergriffen. Zudem haben HPA und WSV einen erfolgreichen Unterelbe-Arbeitsprozess, das sogenannte Dialogforum Tideelbe, initiiert und finanziert, um die Optionen zur Schadstoffentfrachtung, zum Strombau und zum Sedimentmanagement zu strukturieren und aus Sicht der Region bewerten zu lassen. Aus dieser wichtigen Arbeit, abgeschlossen mit einem einstimmig verabschiedeten Ergebnisbericht, sind wertvolle Impulse hervorgegangen – u.a. die Empfehlung zur Gründung einer Ästuarpartnerschaft. Diese soll unter anderem eine Rangliste geeigneter Strombaumaßnahmen an der Tideelbe erstellen, die dazu beitragen, den Sedimentanfall nachhaltig zu reduzieren. Da diese Maßnahmen jedoch erst langfristig wirksam werden, ist über Jahre weiter mit einem erhöhten Baggergutanfall zu rechnen.

Daher ist eine nachhaltige und längerfristige Lösung für eine Verbringung von Sedimenten zur wirksamen Entlastung des Sedimenthaushalts im inneren Ästuar zu suchen. Schleswig-Holstein hat sich hieran konstruktiv beteiligt, weil die freie Zufahrt zum Hamburger Hafen auch für Schleswig-Holstein von hoher wirtschaftlicher Bedeutung ist.

Hamburg und Schleswig-Holstein sind sich darüber einig, dass Voraussetzung für eine Entscheidung über die Aufnahme von Hamburger Baggergut ist, dass alle Optionen, das Baggergut zu verbringen, nach ökologisch nachvollziehbaren Kriterien geprüft und bewertet werden müssen. Es liegen in Folge der Arbeit des Dialogforums Tideelbe derzeit sieben Optionen für die Unterbringung im Gewässer vor – neben der Unterbringung im oder in der Nähe des Schlickfallgebietes auch die in der AWZ sowie im Bereich der Tideelbe. Schleswig-Holstein und Hamburg sind sich einig, dass nur die Option gewählt werden kann, die die geringsten negativen ökologischen Auswirkungen entfaltet, technisch zu realisieren ist und für die sich Akzeptanz in der Region abzeichnet. Die Entscheidung erfolgt auf Grundlage eines zwischen den Beteiligten abgestimmten Kriterienkatalogs.

Seit September 2015 wurden Gespräche zwischen Hamburg, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), Schleswig-Holstein und Niedersachsen zu den fachlichen Grundlagen geführt, die Ende Januar abgeschlossen wurden. Die Fachleute kommen in ihrer Bewertung eindeutig zu dem Ergebnis, dass derzeit eine weitere Verbringung von Baggergut aus dem Bereich des Hamburger Hafens in das Schlickfallgebiet im Küstengewässer Schleswig-Holsteins unter ökologischen Gesichtspunkten die geeignetste Variante ist. Hamburg und Schleswig-Holstein sind sich einig, dass die weitere Nutzung des Schlickfallgebietes unter folgenden Rahmenbedingungen ermöglicht werden soll:

1. Die Zulassungen sollen nach Vorliegen der vollständigen Antragsunterlagen in Schleswig-Holstein binnen 7 Wochen erteilt werden.
2. Die rechtlichen Zulassungen sollen zunächst für fünf Jahre gelten und um weitere fünf Jahre verlängert werden, wenn nicht gravierende Gründe dagegen sprechen.
3. Hamburger Baggergut aus der Bundeswasserstraße (Delegationsstrecke) wird auf Schadstoffe überprüft. Die Belastung des zukünftig für die Verbringung vorgesehenen Baggergutes darf nicht höher sein als die des bisher ins Schlickfallgebiet verbrachten Baggergutes. Die Beweislast liegt bei der HPA.
4. Dasselbe gilt für frisch sedimentiertes Baggergut aus den Hafenbecken, den Hafenzufahrten und den Wendekreisen, für dessen Einbringung eine wasserrechtliche und eine naturschutzrechtliche Zulassung erforderlich sind.
5. Die Verbringung von Sediment durch die HPA kann ganzjährig erfolgen.
6. Beide Seiten vereinbaren die Auflagen sowie das Umweltmonitoring so zu gestalten, das einerseits die Handlungssicherheit für die Unterhaltung des Hamburger Hafens ganzjährig gegeben ist und andererseits die Beurteilung und Minimierung möglicher Auswirkungen im Umfeld des Verbringbereichs gleichermaßen gewährleistet wird. Die Auswirkungen dürfen die Erreichung der Ziele einschlägiger Rechtsgrundlagen, insbesondere des WHG/LWG und BNatSchG/LNatSchG und des diesen zugrunde liegenden EU-Rechts (i. W. WRRL, MSRL, FFH-/Vogelschutzrichtlinien) nicht gefährden.
7. Hamburg wird für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Sedimentaufkommens durch Strombaumaßnahmen kurzfristig eine Ästuarpartnerschaft mit dem Land Schleswig-Holstein, dem Land Niedersachsen und dem Bund gründen und diese finanzieren. Hamburg verpflichtet sich im Rahmen der Ästuarpartnerschaft, eine gemeinsame Rangliste geeigneter strombaulicher Maßnahmen an der Tideelbe zu erstellen und alle Anstrengungen zu deren Umsetzung zu unternehmen. Angestrebt wird die Umsetzung von in der Region akzeptierten und von der Ästuarpartnerschaft als besonders geeignet für die Reduzierung des Sedimentanfalls eingeschätzten Maßnahmen bis 2030. Der Fortschritt wird an alle Interessensvertreter im Rahmen eines jährlich stattfindenden Forums Tideelbe (organisiert von der Ästuarpartnerschaft) kommuniziert.
8. Hamburg ist weiterhin bereit, im Einzugsgebiet der Elbe Maßnahmen zur Schadstoffentfrachtung des Sediments anzuregen und finanziell zu unterstützen. Hierbei ist Hamburg

auf die Initiative und die Kooperation der jeweils zuständigen Länder bzw. der GDWS angewiesen.

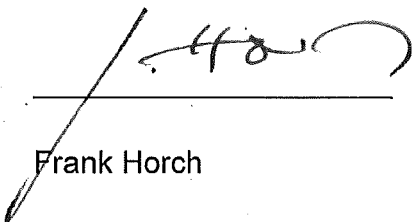
9. Hamburg erklärt sich weiterhin bereit, je t (TDS) Baggergut einen Beitrag von zukünftig 5 Euro (entsprechend ca. 2,5 € je m³) in die gegründete Stiftung Nationalpark zu überweisen.
10. Hamburg unterstützt die schleswig-holsteinischen Bemühungen
 - um die ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Ausgestaltung der Krabbenfischerei im Wattenmeer und
 - um die Stärkung der Nationalpark-Region durch eine nachhaltige touristische Inwertsetzung des Weltnaturerbes Wattenmeer.

Diese Beträge, die auf Anforderung des MELUR direkt in entsprechende Projekte fließen, werden in den betreffenden Jahren von den Zahlungen an die Stiftung abgezogen. Der Abzug darf innerhalb des Zulassungszeitraumes von fünf Jahren den Betrag von 6 Mio. € nicht überschreiten.

Hamburg, den 16.02.16

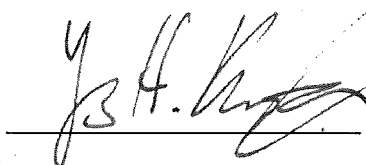
Hamburg, den 16.02.16

Kiel, den 16.02.16




Frank Horch

Senator für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation
der Freien und Hanse-
stadt Hamburg



Jens Kerstan

Senator für Umwelt und
Energie der Freien und
Hansestadt Hamburg



Dr. Robert Habeck

Minister für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume des Lan-
des Schleswig-Holstein