



Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt
und ländliche Räume | Postfach 71 51 | 24171 Kiel

Herr Axel Godenrath
- Bürgerinitiative Hamburg für die Elbe -
Schenefelder Holt 2
22589 Hamburg

Der Minister

Ihr Zeichen: /
Ihre Nachricht vom: 13.05.2013
Mein Zeichen: /
Meine Nachricht vom: /

AA. Juni 2013

**Fortsetzung der Verbringung von Hamburger Baggergut in die Nordsee im Bereich
Tonne E3**

Ihre Email-Anfrage vom 13.05.2013

Sehr geehrter Herr Godenrath,

zunächst bedanke ich mich für Ihre o. g. Anfrage, in der Sie die Verlängerung der Verbringungen von Hamburger Baggergut in die Nordsee thematisieren und sich dazu kritisch äußern. Sie werfen in Ihrem Schreiben die folgenden Fragen auf, die ich hiermit gern beantworte:

Wo ist für Schleswig-Holstein die Geschäftsidee? Wie lautet in Sachen „9 Mio. Euro versus 100 Mio. Euro“ Ihr business case?

Erlauben Sie mir zunächst den Hinweis, dass es sich bei den Verbringungen des Hamburger Baggerguts in die schleswig-holsteinische Nordsee nicht um eine geschäftliche Beziehung zwischen den beiden Bundesländern sondern um einen legitimen und auf einschlägigen Gesetzen und Richtlinien basierenden Antrag eines Maßnahmeträgers - hier die Hamburg Port Authority - zur Verbringung von Baggergut in schleswig-holsteinische Gewässer handelt. Die Landesregierung ist verpflichtet, derartige Anträge zu prüfen und auf der Grundlage dieser Regelungen darüber zu entscheiden, ob sie zulässig sind oder nicht. Entsprechend der rechtlichen Erfordernisse wird daraufhin ein wasserstraßenrechtliches Einvernehmen, eine wasserrechtliche Erlaubnis und/oder ggf. eine naturschutzrechtliche Genehmigung entweder erteilt oder verweigert.

Im konkreten Fall ist von Schleswig-Holsteinischer Seite ausschließlich die Erteilung des Einvernehmens erforderlich, welches für die in Rede stehende Maßnahme bereits im Jahr 2008 erfolgte. Es handelt sich also nicht um eine neu beantragte Maßnahme, die eine neuerliche Prüfung mit anschließender Erteilung eines Einvernehmens zur Folge hätte, sondern lediglich um eine - beim Umgang mit Baggergut durchaus gebräuchliche - Fristverlängerung zur Verbringung der bereits im Jahr 2008 zugelassenen Baggermenge von insgesamt 6,5 Mio. m³, von der bisher erst 2 Mio. m³ verbracht worden waren. Auch bei dieser Fristverlängerung handelt es sich um eine bis Ende 2014 befristete Übergangslösung. Die technischen Rahmenbedingungen sind unverändert gegenüber den bereits im Jahr 2008 zugelassenen Bedingungen, so dass ein Widerruf der seinerzeit bewilligten Verbringung der o. g. Baggermenge fachlich nicht begründbar wäre und damit außer Frage steht. Wegen der besonderen politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden benachbarten und in vielerlei Hinsicht kooperierenden Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein war es lediglich erforderlich, zunächst prioritär spezielle Fragen der künftigen Zusammenarbeit zu klären, bevor über den aktuellen Antrag der Hamburg Port Authority entschieden werden konnte.

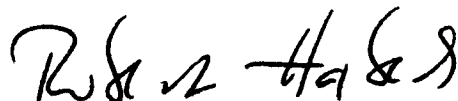
Im Zusammenhang mit der Frage nach der schleswig-holsteinischen Geschäftsidee stellen Sie die für Hamburg anfallenden Kosten bei der Einzahlung in die geplante Stiftung zum Schutz des Wattenmeeres den Kosten gegenüber, die bei einer Deponierung aufzuwenden wären, und weisen darauf hin, dass letztere deutlich höher ausfallen würden als die geplanten Stiftungszahlungen. Ich gebe Ihnen Recht, dass bei einem derartigen Kostenvergleich eine Deponierung zu ungleich höheren Kosten führen würde. Das liegt vor allem daran, dass im Vorwege einer Ablagerung – oder auch bei einer unter ökologischen Gesichtspunkten ggf. vorzuziehenden stofflichen Verwertung der mineralischen Bestandteile – eine aufwändige chemisch-physikalische Behandlung des Baggergutes erfolgen müsste. Es handelt sich bei den geplanten Stiftungszahlungen von 2 € pro verbrachtem m³ Baggergut weder um eine Geschäftsbeziehung beider Länder noch um eine naturschutzrechtliche Ausgleichszahlung, zumal das Land im Falle der Hamburger Stromelbe einzig ein wasserwirtschaftliches Einvernehmen nach Wasserstraßenrecht erteilt. Mit der geplanten Zahlung erkennt Hamburg lediglich die Last an, die sich für das Land Schleswig-Holstein aus der Verbringung ergibt. Dieser Stiftungsbeitrag liegt im Übrigen deutlich über den nach hiesigen Baggergutregelungen naturschutzrechtlich vorgesehenen Ausgleichszahlungen, die sich auf maximal 1 Euro pro verbrachten m³ Baggergut belaufen.

Welche finanziellen Rückflüsse für Ausgleichsmaßnahmen erwarten Sie bei dem jetzigen Zinsniveau aus einem mit 9 Mio. Euro dotierten Stiftungsstock?

Alle notwendigen Fragen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Stiftungsgründung werden im Prozess der Vorbereitung geklärt und können im Detail noch nicht beantwortet werden. Fest steht allerdings, dass die Stiftung und alle darin enthaltenen Mittel ausschließlich dem Schutz des Wattenmeeres zu Gute kommen werden.

Ich stimme Ihnen zu, dass trotz bereits durchgeführter konzeptioneller und technischer Maßnahmen das Problem des Anfalls und Verbleibs von Sedimenten aus der Hamburger Stromelbe noch nicht zufriedenstellend gelöst werden konnte und weiterer dringender Handlungsbedarf besteht. Daher ist für mich eine zeitnahe ergebnisoffene und objektive Erstellung eines Gesamtkonzeptes für die Tideelbe von herausragender Bedeutung. Dies muss darauf abzielen, verschiedene Verbringungsvarianten innerhalb und außerhalb der Tideelbe sowie an Land vergleichend zu prüfen und zu bewerten, einschließlich der jeweiligen Umweltauswirkungen, sowie künftige Notsituationen zu vermeiden. Mir ist dabei besonders wichtig, dass das Konzept gemeinsam mit den betroffenen Interessenvertretern erarbeitet wird und diese frühzeitig in den Prozess eingebunden werden. Das hat Schleswig-Holstein bereits gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg mehrfach vorgebracht und wird dies auch in das Bewilligungsschreiben zur Fristverlängerung aufnehmen. Das Gesamtkonzept soll schnellstmöglich unter der Leitung der federführend zuständigen Bundeswasserstraßenverwaltung und gemeinsam mit den Küstenländern sowie den Interessenvertretern erarbeitet und voraussichtlich bis Ende 2014 fertiggestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Robert Habeck