

**Gemeinsame Erklärung**  
**durch Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Freie und Hansestadt**  
**Hamburg und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt**  
**zur gemeinsamen Verantwortung für die Tideelbe**

**Präambel**

Leistungsfähige Seehäfen an der Elbe dienen dem nationalen Interesse.

Das BMDV und die Nachbarländer Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg sind sich ihrer Verantwortung für die Tideelbe, das Weltnaturerbe Wattenmeer, die Bewirtschaftung der Oberflächen-, Küsten- und Meeressgewässer ebenso wie für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Seehäfen, insbesondere des Hamburger Hafens als national bedeutsame Infrastruktur, bewusst. Ihre Verantwortung umfasst dabei auch ein nachhaltiges, ökologisches und anpassungsfähiges Sedimentmanagement, um die Tideelbe in Zeiten des Klimawandels sowohl als Wasserstraße effektiv zu unterhalten als auch den von ihr getragenen Lebensraum mit seinen wichtigen ökologischen Funktionen zu bewahren. Der Schutz des Weltnaturerbes und Nationalparks Wattenmeers ist für die Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein eine besondere Verpflichtung, welcher von allen Partnern Rechnung zu tragen ist.

Die GDWS und die Nachbarländer sind sich über folgende Grundsätze und Schritte zu einem nachhaltigen Sedimentmanagement einig:

- Eine zukunftsfähige Strategie zum Sedimentmanagement vereint verkehrliche, wasserwirtschaftliche und ökologische Ziele. Ein nachhaltiges Sedimentmanagement trägt zur Aufwertung und zum Schutz von Lebensräumen in der Tideelbe bei und dient dem Küsten- und Meeresschutz.
- Feinsedimente, die zur Erhaltung eines naturähnlichen Gleichgewichts im Strom nicht notwendig sind, sollen sofern sie geeignet sind zur Stärkung der Klima-Resilienz auf geeignete Weise verwertet werden, etwa im Bereich des Küstenschutzes und dem Mitwachsen der Vorländer mit dem Meeresspiegelanstieg sowie zum Einsatz im Deichbau. Damit wird der Verlust an natürlichen Sedimentationsräumen ausgeglichen. Weitere Sedimente werden auch weiterhin vorrangig ins Gewässer verbracht, sie sind - sofern die Qualitäten es zulassen - natürlicher Bestandteil des Ästuars. Unter Koordination von Niedersachsen und der WSV sollen die notwendige Struktur und Verfahrensschritte zur Umsetzung unmittelbar aufgesetzt werden. Ziel muss sein, schon in den nächsten Jahren erste Projekte umzusetzen.
- Es gilt es insbesondere, die ökologisch bedenkliche Kreislaufbaggerung aktiv, schnell und umfassend zu reduzieren.
- Fachlich untersuchte und gemeinsam abgestimmte Verbringstellen, die den nationalen und europäischen Anforderungen an das Wasser- und Naturschutzrecht sowie den Meeresschutz gerecht werden, kommt dabei eine maßgebliche Rolle zu. Diese sollen langfristig verfügbar sein und über ausreichende Aufnahmekapazität verfügen sowie in Abhängigkeit der natürlichen Verhältnisse und Unterhaltungserfordernisse genutzt werden. Hamburg wird weiterhin Sediment aus der Elbe entfernen, das stark mit

Schadstoffen belastet ist, die aus dem Oberlauf der Elbe stammen und ohne das Sedimentmanagement Hamburgs in die Nordsee gelangen würden. Damit trägt das Hamburger Sedimentmanagement dauerhaft zur ökologischen Entlastung von Elbe und Nordsee bei, solange die Schadstoffquellen im Bereich des Oberlaufs der Elbe nicht saniert wurden.

Hinsichtlich der nächsten Schritte auf dem Weg zu einem neuen Sedimentmanagement und in Anerkennung des kurzfristigen Handlungsbedarfs verabreden die GDWS und die Nachbarländer Folgendes:

- Die Länder begrüßen die Initiative des BMDV, Anfang 2023 über mittel- und langfristige Strategie zum Sedimentmanagement in Zeiten des Klimawandels mit den Ländern in den Dialog zu treten.
- Der langfristigen Verbesserung der Sedimentqualität kommt eine Schlüsselrolle zu. Als Schwerpunktthema wird die Sanierung der Oberelbe gesehen.
- Hamburg hat dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie im Juni 2022 umfassende Antragsunterlagen zur Genehmigung einer Verbringestelle in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) vorgelegt. Hamburg, die Nachbarländer und die GDWS streben eine langfristige Nutzung der AWZ zur Verbringung von Sedimenten und begleiten das laufende Genehmigungsverfahren durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie proaktiv an. Eine Nutzung wird nach derzeitiger Auskunft des BSH nicht vor 2025 realisiert werden können. Die beteiligten Bundesländer bitten das BSH das Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, um eine weitere Verbringoption für den Hafen zu eröffnen.
- Die WSV und die Nachbarländer befürworten die Einrichtung einer neuen, zusätzlichen Verbringestelle in der Tiefwasserreederei durch die WSV. Die WSV wird mit Unterstützung der Länder die dafür notwendigen Untersuchungen und Auswirkungsprognosen zügig in Auftrag geben, die weiteren Verfahrensschritte werden zwischen WSV und Niedersachsen als territorial zuständigem Bundesland festgelegt. Eine Nutzung wird nach fachlicher Einschätzung und Auskunft der WSV ab 2025 möglich sein.
- In Anlehnung an die bisherige Praxis wird eine langfristige Anschlusslösung bei der bewährten Verbringestelle Tonne E3 derzeit für 2023 vorbereitet. Hamburg wird absprachegemäß im Januar 2023 einen Antrag einreichen über eine Jahresmenge von 2 Mio. t Trockensubstanz (TS). Das Verfahren soll möglichst bis Sommer 2023 abgeschlossen sein.
- Im Interesse des kurzfristig notwendigen Sedimentaustrags und in Anbetracht des notwendigen nautischen Bedarfs wird Hamburg auf Basis der vorliegenden Auswirkungsprognose 2019 und aktueller Beprobungen die Verbringung von 330.000 t TS ab Januar 2023 im Rahmen der bestehenden Zulassungen beantragen. Bei Vorliegen einer offiziellen Genehmigung Schleswig-Holsteins im Januar 2023 wird Hamburg den für die Hamburger Außenelbe geplanten Austrag zur Tonne E3 verbringen und damit bis Q3 2023 auf eine Verbringung in der Hamburger Außenelbe verzichten.
- Darüber hinaus treten Hamburg und Schleswig-Holstein in den sofortigen Fach- und Methodendialog mit der Bundesanstalt für Wasserbau und der Bundesanstalt für Gewässerkunde ein, um die fachlich mögliche Jahresmenge für Hamburg von nach derzeitigem Stand 2 Mio. t TS bei der Tonne E3 maximal zu erhöhen. Dabei werden Niedersachsen und die GDWS beteiligt. Die Länder sind sich einig, dass ein Verfahren zum Hochskalieren der Jahresmenge bei der Tonne E3 offen ist.

- Die Nachbarländer werden zusammen mit der WSV umgehend weitere rechtssichere Optionen für die noch zu verbringenden Restmengen prüfen.
- Die WSV und die Länder werden für ihren eigenen Zuständigkeitsbereich transparent darlegen, in welchem Zeit - und voraussichtlichen Mengengerüst in den nächsten 3 Jahren Sediment verbracht werden sollen und wohin.
- Sollte es bis Mitte 2023 nicht gelingen, entweder die Kapazitäten bei der Tonne E3 über 2 Mio. t TS hinaus zu steigern oder andere Optionen für die Restmengen zu erschließen, wird der zur Verbesserung der nautischen Situation der Elbe erforderliche Austrag überschüssiger Sedimente aus der Tideelbe eine befristete Nutzung weiterer alternativer Verbringungsflächen erforderlich machen. Vor diesem Hintergrund erklären sich die Länder und HPA auch bereit, bis Mitte September 2023 die Beratungen fortzusetzen, alle fachlichen Fragen zu klären und möglichst zu einer gemeinsamen Bewertung zu kommen.

Die WSV und die Nachbarländer verabreden zu allen Fragen der Tideelbe einen weiterhin transparenten, regelmäßigen und vertrauensvollen Austausch.