



Niederschrift

Finanzausschuss

20. Wahlperiode – 52. Sitzung

am Donnerstag, dem 8. Februar 2024, 10 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Lars Harms (SSW), Vorsitzender

Michel Deckmann (CDU)

Ole-Christopher Plambeck (CDU)

Sönke Siebke (CDU)

Manfred Uekermann (CDU), in Vertretung von Rixa Kleinschmit

Rasmus Vöge (CDU)

Oliver Brandt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dirk Kock-Rohwer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Birgit Herdejürgen (SPD)

Beate Raudies (SPD)

Annabell Krämer (FDP)

Weitere Abgeordnete

Silke Backsen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Oliver Kumbartzky (FDP)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:		Seite
1.	Anhörung	4
	Entwurf eines Gesetzes über die Errichtung eines Sondervermögens zur nachhaltigen Finanzierung von Maßnahmen der grün-blauen Infrastruktur	4
	Gesetzesentwurf der Landesregierung Drucksache 20/1463	
	Änderungsantrag der Fraktionen von SSW und FDP Drucksache 20/1490 (neu)	
2.	Information/Kennntnisnahme	16
	Umdruck 20/2621 – Melde- und Bescheinigungswesen Artenschutz Umdruck 20/2629 – Eingliederungshilfe Umdruck 20/2650 – Berichtspflichten des Finanzministeriums Umdruck 20/2653 – Ostseesturmflut	
3.	Verschiedenes	17
4.	Rahmen- und Finanzierungsvereinbarung über die Planung und Realisierung von zusätzlichen Stationen sowie von qualitätsverbessernden Maßnahmen an Bahnhöfen	18
	Vertrauliche Vorlage des Verkehrsministeriums vertraulicher Umdruck 20/2575	
	(nicht öffentlich und vertraulich gemäß Artikel 23 Absatz 3 Satz 3 Landesverfassung in Verbindung mit § 17 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 der Geschäftsordnung)	

Der Vorsitzende, Abgeordneter Harms, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Einstimmig beschließt der Ausschuss, die Umdrucke 20/2679, 20/2680, 20/2681 (Haushalt) im Sinne des § 17 Absatz 2 der Geschäftsordnung vertraulich zu behandeln und die Inhalte geheim zu halten.

1. Anhörung

Entwurf eines Gesetzes über die Errichtung eines Sondervermögens zur nachhaltigen Finanzierung von Maßnahmen der grün-blauen Infrastruktur

Gesetzentwurf der Landesregierung
[Drucksache 20/1463](#)

Änderungsantrag der Fraktionen von SSW und FDP
[Drucksache 20/1490](#) (neu)

(überwiesen am 11. Oktober 2023 an den **Finanzausschuss**, Umwelt- und Agrarausschuss und Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

hierzu: [Umdrucke 20/2279](#), [20/2313](#), [20/2351](#), [20/2359](#), [20/2379](#),
[20/2386](#), [20/2388](#), [20/2393](#), [20/2394](#), [20/2396](#),
[20/2397](#), [20/2398](#), [20/2399](#), [20/2400](#), [20/2402](#),
[20/2403](#), [20/2404](#), [20/2405](#), [20/2572](#), [20/2633](#)

Landesrechnungshof

Dr. Gaby Schäfer, Präsidentin

Umdruck [20/2379](#)

Frau Dr. Schäfer trägt die Stellungnahme des Landesrechnungshofs, Umdruck [20/2379](#), vor. Sie geht dabei insbesondere auf das Verfahren zur Nutzung des Sondervermögens zur nachhaltigen Finanzierung von Maßnahmen der grün-blauen Infrastruktur ein.

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet sie, der Landesrechnungshof kritisiere grundsätzlich die Intransparenz bei Sondervermögen. Die jeweiligen Verfahren liefen außerhalb des Haushalts, sodass letztlich nicht mehr erkennbar sei, wie viele Mittel noch verfügbar seien.

Beim Sondervermögen „IMPULS 2030“ sei diese Kritik nicht angezeigt, weil die Umsetzung in diesem Fall so erfolge, als seien die Mittel im Haushalt vorhanden. Dies biete auch den Vorteil der überjährigen Verwendung der Mittel. Wenn dies auch beim Sondervermögen zur nachhaltigen Finanzierung von Maßnahmen der grün-blauen Infrastruktur möglich wäre, würde sie keine Einwendungen dagegen erheben. Dann wäre die Transparenz hergestellt, weil das Parlament genau erkennen könne, wofür das Geld ausgegeben werde.

Die künftigen Zahlungen Hamburgs in das Sondervermögen erfolgten auf freiwilliger Basis. Insofern bedürfe es einer politischen Absprache, welche Mittel wofür zur Verfügung gestellt würden. Die Regelung bezüglich der 2 und 5 Euro sei eine rein politische Absprache zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein. Ob sie justiziabel sei, wisse sie nicht. Das Ergebnis einer möglichen Klage dagegen könne sie nicht vorwegnehmen. Wichtig sei, dass sich der Landtag die größtmögliche Einflussnahme sichere. Dies geschehe insofern, als in dem Gesetz festgeschrieben werde solle, dass der Landtag mitbestimmen wolle, wofür das Geld ausgegeben werde.

Ihrer Ansicht nach könnten statt der Errichtung eines Sondervermögens auch Rücklagen gebildet werden. Dann sei eine überjährige Verwendung der Mittel ebenfalls möglich. Auch in diesem Fall müsse das Parlament die Zweckbestimmung der Mittel regeln. Dies könne nicht einseitig von Hamburg festgelegt werden.

Hinsichtlich der Frage, wofür die Mittel aus dem Sondervermögen eingesetzt werden sollten, ob für den Umweltschutz, für die Wirtschaft oder für beides, wünsche sie dem Landtag Mut. Beide Bereiche könnten angegangen werden. Es dürfe nicht vergessen werden, dass auch Investitionen in die bestehende Infrastruktur zum Umweltschutz beitrügen. Sie rate zu Investitionen sowohl in die Wirtschaft als auch in den Umweltschutz. Ihrer Meinung nach solle das Land Investitionen aus Einnahmen tätigen und nicht kreditfinanzieren. Das geplante Sondervermögen sei ein Schritt in die richtige Richtung und sollte entsprechend genutzt werden.

Die Gewährung von Zuschüssen an Häfen, die auch Wirtschaftsbetriebe seien, müsse immer genau geprüft werden. Schließlich werde dadurch gegebenenfalls in die Wirtschaft eingegriffen und ein Ungleichgewicht erzeugt.

Bei dem in Rede stehenden Sondervermögen stelle sich die Frage, wofür die Mittel verwendet werden könnten. Diesbezüglich habe der Landtag eine große Entscheidungsfreiheit. Mit der grundsätzlichen Entscheidung, dass Investitionen in die Wirtschaft auch ökologisch sinnvoll und richtig sein könnten, seien beide Bereiche abgedeckt. Mit den Mitteln könnten aber auch nur wirtschaftliche Maßnahmen finanziert werden, allerdings immer unter Abwägung aller rechtlichen Möglichkeiten. Wenn Mittel konkret in einem Einzelplan veranschlagt würden, um bestimmte Vorhaben zu finanzieren, müsse jedes einzelne Vorhaben daraufhin geprüft werden, ob die Finanzierung rechtlich richtig und auch möglich sei.

Kreis Nordfriesland

Florian Lorenzen, Landrat

Umdrucke [20/2388](#) und [20/2396](#)

Herr Lorenzen trägt die Stellungnahme des Kreises Nordfriesland, Umdruck [20/2388](#), vor.

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet er, bei der Sicherung der Daseinsvorsorge, was die Anbindung der nordfriesischen Inseln und Halligen angehe, sei immer auch ein kommunaler Anteil zu stemmen. Der enorme Investitionsbedarf in den nächsten Jahren könne aber weder von den Gebietskörperschaften direkt an den Häfen noch vom Kreis Nordfriesland allein komplett gedeckt werden. Die entsprechenden Maßnahmen müssten seiner Ansicht nach nicht zwingend über ein Sondervermögen umgesetzt werden. Er werde immer wieder einfordern, dass die notwendigen Investitionen in die Häfen an der Westküste Schleswig-Holsteins in irgendeiner Form finanziert werden müssten.

Nach seinem Dafürhalten könnten die Errichtung von Landstrom- und Abfallentsorgungsanlagen sowie die sehr kostspielige Verkehrsanbindung von Häfen an das Schienennetz aus Mitteln des Sondervermögens finanziert werden.

Der Kreistag des Kreises Nordfriesland habe bereits bei der ersten Verklappung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen bei der Tonne E3 seine ablehnende Haltung zum Ausdruck gebracht, weil er der Auffassung sei, dass es nicht die Verantwortung der Westküste Schleswig-Holstein sei, sich mit der Verklappung von Baggergut aus der Elbe zu befassen. Dies sei

in erster Linie Angelegenheit der Freien und Hansestadt Hamburg. Es müsse intensiv geprüft werden, wie das Baggergut an Land verwendet werden könne, beispielsweise durch Aufbereiten oder für den Bau von Deichen.

Problematisch sei, dass die Hafeneinfahrten beziehungsweise die Häfen an sich an der Westküste Schleswig-Holsteins nach und nach verschlickten. Die Frage, ob dies mit der Verklappung von Baggergut zu tun habe oder mit den Besonderheiten im Wattenmeer einhergehe, könne er nicht beantworten. Damit die Häfen weiterhin befahren werden könnten, müssten erhebliche Maßnahmen in die Wege geleitet werden, beispielsweise Unterhaltungsmaßnahmen an Fahrrinnen und die Befreiung der Häfen von Sedimenten. Dafür seien enorme Summen auch seitens der Kommunen aufzuwenden.

Das Monitoring bezüglich der Schadstoffbelastung der verklappten Sedimente bei der Tonne E3 müsse konsequent fortgeführt werden. Die Ergebnisse müssten sowohl dem Landtag als auch den Nationalparkkuratorien sowie den anliegenden Gebietskörperschaften zur Verfügung gestellt werden.

Dem Investitionsbedarf in Höhe von rund 60 Millionen Euro allein für die Häfen Hooge, Hörnum, List und Pellworm bis zum Jahr 2030 liege eine Schätzung aus dem Mai 2023 zugrunde. Nach einer aktuellen Einschätzung der Kreisverwaltung seien hierfür sogar bis zu 100 Millionen Euro erforderlich. So seien für den Hafen Hooge 12 Millionen Euro, für den Hafen Hörnum bis zu 52 Millionen Euro, für den Hafen List 1,2 Millionen bis 2 Millionen Euro und für den Hafen Pellworm 50 Millionen Euro an Investitionen prognostiziert worden. In dieser Summe nicht enthalten seien die Investitionen für Teile der Hafeninfrastruktur auf Langeneß und Oland, weil hierfür noch keine realistische Größenordnung genannt werden könne. Die Ausgaben hierfür kämen aber mittelfristig auf den Kreis Nordfriesland zu.

Er habe gestern ein Schreiben an die Innenministerin und den Umweltminister sowie nachrichtlich an die nordfriesischen Mitglieder des Landtags hinsichtlich der Erstellung eines Konzeptpapiers zur Errichtung von Evakuierungspunkten auf der Insel Pellworm auf den Weg gebracht (Umdruck 20/2696). Herr Lorenzen schildert im Folgenden den Inhalt des Schreibens und bittet den Landtag um Unterstützung.

IHK Schleswig-Holstein

Dr. Klaus Thoms

Dr. Sabine Schulz

Umdruck [20/2396](#)

Herr Dr. Thoms und Frau Dr. Schulz tragen die Stellungnahme der IHK Schleswig-Holstein, Umdruck [20/2396](#), vor.

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet Frau Dr. Schulz, der Hamburger Hafen sei bekanntermaßen der größte Hafen Deutschlands. Ein Großteil der Importe und Exporte werde über ihn abgewickelt. Da er sozusagen vor der Haustür Schleswig-Holsteins liege, habe er eine enorme Bedeutung für das Land, auch weil er Richtung Atlantik derjenige Seehafen sei, über den die meisten Güter transportiert würden. Wenn die großen Reedereien den Hamburger Hafen nicht mehr anlaufen könnten, würden sie andere Nordrange-Häfen anfahren, insbesondere Rotterdam und Antwerpen. Die Güter müssten dann auf kleinere Einheiten umgeladen werden, was zusätzliche Kosten verursache, oder auf dem Landweg transportiert werden, was die Umweltbilanz belaste.

Die Peters-Werft in Wewelsfleth habe in einem Gespräch gegenüber der IHK zum Ausdruck gebracht, dass Sedimente am dortigen Standort manchmal erst zwei Tage lang entfernt werden müssten, bevor die neuen Schiffe überhaupt bewegt werden könnten. Dies verursache der Werft hohe Kosten. Derzeit gebe es ein Projekt mit dem Kreis und dem Land, wie die Problematik der Verschlickung angegangen werden könne. Auch die Nebenflüsse der Untereibe, die sowohl für die Wirtschaft als auch für den Tourismus in der Region wichtig seien, dürften in Sachen Verschlickung nicht vergessen werden.

Herr Dr. Thoms ergänzt, im Forum Tideelbe seien seinerzeit Maßnahmen zur Begrenzung des Sedimentanfalls definiert worden, die ergriffen werden könnten. Bedauerlicherweise seien alle nicht umgesetzt worden. Er plädiere dafür, diese Maßnahmen, die ein erhebliches Finanzvolumen erforderten, endlich umzusetzen.

Insel- und Halligkonferenz

Natalie Eckelt, Geschäftsführerin

Umdruck [20/2404](#)

Frau Eckelt spricht die einzelnen Aspekte der Stellungnahme der Insel- und Halligkonferenz, Umdruck [20/2404](#), an. Ferner führt sie aus, die Insel- und Halligkonferenz unterstütze den Änderungsantrag der Fraktionen von SSW und FDP, weil sie die darin aufgeführten Änderungsvorschläge zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung mittrage.

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet sie, die Inseln und Halligen seien ein kleiner Kosmos für sich und könnten sicherlich eine bestimmte Zeit lang überleben, auch wenn sie keine Verbindung zum Festland hätten. Die Menschen auf den Halligen seien auch bei Landunter gut versorgt und könnten sich im wahrsten Sinne des Wortes über Wasser halten, weil in der Regel ausreichend Lebensmittel und Kraftstoffe vorhanden seien. Die Strukturen auf den Inseln hingegen seien größer und müssten auch beliefert werden, beispielsweise Lebensmittelgeschäfte und Tankstellen.

Die Gesundheitsversorgung auf den Inseln und Halligen sei relativ gut. Bei einem akuten Notfall könne ein Krankenwagen per Fähre auf die Inseln und Halligen fahren oder ein Rettungshubschrauber eingesetzt werden. Die Wahl des Transportmittels hänge auch vom Wetter ab.

Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen

Andre Bender

Umdruck [20/2405](#)

Herr Bender trägt die Stellungnahme des Gesamtverbands Schleswig-Holsteinischer Häfen, Umdruck [20/2405](#), vor.

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet er, beispielsweise Kaikanten und Kräne könnten seiner Ansicht nach nicht mit Mitteln aus dem Sondervermögen finanziert werden, ebenso

wenig wie Maßnahmen zur Ertüchtigung von Lagerhallen, damit Photovoltaikanlagen darauf errichtet werden könnten.

Die Frage, wie viele Häfen im Land über Hafentwicklungs- beziehungsweise Umweltkonzepte verfügten, könne er ad hoc nicht beantworten. Die Antwort darauf werde er nachreichen.

Interessengemeinschaft Nordfriesische Häfen

Hans von Wecheln

Umdruck [20/2394](#)

Herr von Wecheln gibt einen Überblick über die Stellungnahme der Interessengemeinschaft Nordfriesische Häfen, Umdruck [20/2394](#).

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet er, vor Kurzem sei im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags kritisiert worden, dass die Bundesregierung das Nationale Hafenkonzept, das bereits im vergangenen Jahr hätte vorgelegt werden sollen, noch nicht erarbeitet habe. Es solle nun im Frühjahr 2024 vorgelegt werden. Schleswig-Holstein müsse dann darüber befinden, ob sich seine Vorstellungen darin wiederfänden oder ob gegebenenfalls Ergänzungen erforderlich seien und wie das Land seine Häfen künftig positionieren wolle.

Er könne nur davon abraten, den Husumer Hafen zu schließen, weil er einer der wichtigsten Häfen sei, in denen Futtermittel für Rinder hergestellt würden. Die Produkte, die dort in Massen produziert würden, könnten nicht ausschließlich mit Lkw transportiert werden. Die Güter, die im Husumer Hafen umgeschlagen würden, beliefen sich auf 350.000 bis 500.000 Tonnen pro Jahr.

Schiffe könnten nur zu bestimmten Zeiten in den Hafen Husum einlaufen. Bei Niedrigwasser sei dies nicht möglich. Ein Schiff müsse sich bereits etwa 90 Minuten vor dem Einlaufen an der Anfahrttonne befinden, um dann mit langsamer Fahrt in den Husumer Hafen einlaufen zu können. In diesem Zusammenhang müsse beachtet werden, dass das Sperrwerk geschlossen werde, wenn es Hochwasser gebe und der Pegelstand einen Meter über Normalnull betrage.

Das Zeitfenster spiele beim Einlaufen in den Hafen eine wichtige Rolle und werde beispielsweise durch Sedimentablagerungen in der Fahrrinne eingegrenzt. Insofern müssten regelmäßig nachhaltige Gewässerunterhaltungsmaßnahmen in denjenigen Bereichen durchgeführt werden, in denen die Gefahr des Festsetzens eines Schiffes bestehe. Eine Maßnahme seien sogenannte Wasserinjektionen.

Landesfischereiverband Schleswig-Holstein

Lorenz Marckwardt, Vorsitzender

Umdruck [20/2359](#)

Herr Marckwardt trägt die Stellungnahme des Landesfischereiverbands Schleswig-Holstein, Umdruck [20/2359](#), vor.

Auf eine entsprechende Frage aus dem Ausschuss antwortet er, die Häfen im Land, die dringend gebraucht würden, müssten stets gut erreichbar sein. Die Infrastruktur in den Häfen müsse für die gesamte Schifffahrt erhalten bleiben.

Bauernverband Schleswig-Holstein

Dr. Lennart Schmitt, Rechtsanwalt

Umdruck [20/2351](#)

Herr Dr. Schmitt trägt die einzelnen Punkte der Stellungnahme des Bauernverbands Schleswig-Holstein, Umdruck [20/2351](#), vor.

BUND Landesverband Schleswig-Holstein

Joachim Schulz

Umdruck [20/2398](#)

Herr Schulz trägt die Stellungnahme des BUND Landesverband Schleswig-Holstein, Umdruck [20/2398](#), vor.

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet er, die Sanierung von Kaikanten und die Verbesserung von Zufahrtmöglichkeiten zu Häfen seien zweifellos wichtige Maßnahmen. Dies seien allerdings Unterhaltungs- beziehungsweise Ausbaumaßnahmen, wofür in den jeweiligen Haushalten entsprechende Mittel zur Verfügung stünden. Sie könnten seiner Ansicht nach nicht mit Mitteln aus dem in Rede stehenden Sondervermögen finanziert werden.

Nach Auffassung des BUND sollten die kompletten 7 Euro, die Hamburg für jede Tonne Elbschlick an Schleswig-Holstein zahle, in das Sondervermögen einfließen, damit entsprechende Natur- und Umweltschutzmaßnahmen umgesetzt werden könnten.

Landesnenschutzverband Schleswig-Holstein

Silvia Gaus

Umdruck [20/2399](#)

Frau Gaus trägt die Stellungnahme des Landesnaturschutzverbands Schleswig-Holstein, Umdruck [20/2399](#), vor. Sie betont, die Mittel aus dem Sondervermögen müssten unter anderem dafür eingesetzt werden, die Eingriffe in das Ökosystem durch die Verbringung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen bei der Tonne E3 durch entsprechende Naturschutzmaßnahmen an anderer Stelle wieder auszugleichen. Wenn heutzutage ein Baum gefällt werde, bestehe die Verpflichtung, einen Baum an einer anderen Stelle neu zu pflanzen. Der Schaden, der durch die Fällung eines Baumes entstehe, könne nicht wiedergutmacht werden, indem beispielsweise ein Teilstück einer Autobahn von 10 Metern finanziert werde. Nach Ansicht des Landesnaturschutzverbands Schleswig-Holstein könnten die Mittel aus dem Sondervermögen auch für die ökologische Weiterentwicklung von Häfen verwendet werden.

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet sie, die Verklappung von Hafenschlick bei der Tonne E3 sei nicht nur für den Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein, sondern für alle Naturschutzverbände eine Kröte gewesen, die sie hätten schlucken müssen. Der Landesnaturschutzverband habe diese Maßnahme letztlich akzeptiert, weil alles dafür spreche, dass das Baggergut bei der Tonne E3 lagestabil sei. Insofern könne eine Verschlickung der Elbehäfen nicht auf die Verbringung von Baggergut bei der Tonne E3 zurückgeführt werden. Sie habe bislang noch keine Veranlassung dazu gesehen, den Aussagen hinsichtlich der Lagestabilität zu misstrauen. Nichtsdestotrotz plädiere der Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein weiterhin dafür, eine andere Verwendungsmöglichkeit für den Hamburger Hafenschlick zu finden.

Ihrer Meinung nach könne beispielsweise die Sanierung von Kaikanten nicht mit Mitteln aus dem Sondervermögen finanziert werden.

Sie könne es nur begrüßen, dass nicht der gesamte Betrag von 7 Euro je Tonne Elbschlick in das Sondervermögen fließe, weil durch die Aufteilung auch andere Maßnahmen auf den Weg gebracht werden könnten, beispielsweise die Erstellung von Konzepten für die Verwendung von Sedimenten im Küstenschutz und an Land.

Schutzstation Wattenmeer

Björn Marten Philipps

Umdruck [20/2403](#)

Herr Philipps trägt die Stellungnahme der Schutzstation Wattenmeer, Umdruck [20/2403](#), vor. Er hält fest, der Eingriff in einen ökologischen Lebensraum im Bereich der tidebeeinflussten Elbe bei der Tonne E3 müsse an anderer Stelle wieder kompensiert werden. In diesem Zusammenhang könne nicht mittels wirtschaftlicher Kompensation in die Bilanz eingegriffen werden. Vielmehr müsse der Naturhaushalt als Ganzes betrachtet werden.

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet er, Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen in Häfen könnten nicht mit Mitteln aus dem Sondervermögen realisiert werden. Weder die Sanierung von Kaikanten noch die Verbesserung von Zufahrtmöglichkeiten zu Häfen seien aus seiner

Sicht förderfähig im Sinne der Zielsetzung der Landesregierung. Die von Hamburg in das Sondervermögen eingebrachten Mittel müssten ausschließlich für Maßnahmen des Natur- und Umweltschutzes verwendet werden.

Die Summe von bis zu 14 Millionen Euro, die Hamburg für die Verbringung von Hafenschlick bei der Tonne E3 an Schleswig-Holstein bezahle, sei in Anbetracht der Vielzahl der bevorstehenden Aufgaben gering. Im Grunde genommen müssten die kompletten 7 Euro für den Umwelt-, Natur- und Klimaschutz zur Verfügung stehen. Der Kompromiss hinsichtlich der Aufteilung dieses Betrags sei seiner Ansicht nach allerdings tragfähig.

Bei der Verklappung von Schlick handele es sich um einen Eingriff in einen Lebensraum. Es sei zweifelsohne richtig, bestimmte Klima- und Naturschutzmaßnahmen zu ergreifen. Aber schlussendlich gehe es auch um den Schutz von Lebensräumen, biotopgestaltende Maßnahmen, die Sicherung von Naturschutzflächen und Biotopen sowie Maßnahmen zum Erhalt der Biodiversität. Hierfür müssten die entsprechenden Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Landesnatuschutzbeauftragter

Dr. Holger Gerth

Umdruck [20/2400](#)

Herr Dr. Gerth trägt seine Stellungnahme, Umdruck 20/2400, vor. Er resümiert, der Naturschutz vertrete die Ansicht, dass das Baggergut aus dem Hamburger Hafen anderweitig entsorgt beziehungsweise verwertet werden sollte, als es bei der Tonne E3 zu verklappen. Die Verbringung von Sedimenten bei der Tonne E3 stelle einen Eingriff in das Ökosystem Nordsee dar. Insofern sollte das Ersatzgeld in den Naturschutz fließen, beispielsweise zur Verbesserung der natürlichen Lebensgrundlagen.

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet er, zur Sicherstellung der Befahrbarkeit der Fahrrinne der Elbe würden rund 11 Millionen Kubikmeter Schlick pro Jahr entnommen. Es werde immer wieder darauf hingewiesen, dass die Verklappung des Schlicks aus dem Hamburger Hafen bei der Tonne E3 auch zu einer Verschlickung von Hafenzufahrten führe. Bei Untersuchungen seitens der Hamburg Port Authority sei festgestellt worden, dass der Schlick von dort

aus in einem Umkreis von maximal 3 Kilometern und weder in das Wattenmeer noch in die Häfen verdrifte.

Die Mittel aus dem Sondervermögen seien auch seiner Meinung nach ausschließlich für Naturschutzmaßnahmen einzusetzen und dürften beispielsweise nicht für die Sanierung von Kai-kanten verwendet werden.

Sicherlich wäre es wünschenswert, die 7 Euro, die Hamburg pro Tonne Schlick an Schleswig-Holstein bezahle, für Naturschutzmaßnahmen zu verwenden. Den Kompromiss hinsichtlich der Aufteilung dieses Betrags, der vom Umweltministerium ausgehandelt worden sei, könne er allerdings mittragen.

2. Information/Kenntnisnahme

[Umdruck 20/2621](#) – Melde- und Bescheinigungswesen Artenschutz

[Umdruck 20/2629](#) – Eingliederungshilfe

[Umdruck 20/2650](#) – Berichtspflichten des Finanzministeriums

[Umdruck 20/2653](#) – Ostseesturmflut

Der Finanzausschuss nimmt die [Umdrucke 20/2621](#) und [20/2653](#) zur Kenntnis. [Umdruck 20/2629](#) will der Finanzausschuss am 29. Februar 2024 mit der Hausspitze des Sozialministeriums beraten und [Umdruck 20/2650](#) im März 2024 auf die Tagesordnung setzen.

3. Verschiedenes

- a) Die nächsten Sitzungen finden am 12., 14. und 15. Februar 2024 statt (Haushaltsberatungen).

- b) Die Oppositionsfraktionen bitten das Finanzministerium, den Haushaltsabschluss 2023 vor der Beratung der Nachschiebeliste am 29. Februar 2024 vorzulegen.

4. Rahmen- und Finanzierungsvereinbarung über die Planung und Realisierung von zusätzlichen Stationen sowie von qualitätsverbessernden Maßnahmen an Bahnhöfen

Vertrauliche Vorlage des Verkehrsministeriums
vertraulicher [Umdruck 20/2575](#)

(nicht öffentlich und **vertraulich** gemäß Artikel 23 Absatz 3 Satz 3 Landesverfassung in Verbindung mit § 17 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 der Geschäftsordnung)

Dieser Tagesordnungspunkt wird von 12:55 bis 13:00 Uhr in vertraulicher Sitzung beraten (siehe vertraulichen Teil der Niederschrift).

Der Vorsitzende, Abgeordneter Harms, schließt die Sitzung um 13:00 Uhr.

gez. Lars Harms
Vorsitzender

gez. Ole Schmidt
Geschäfts- und Protokollführer