

Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur
| Postfach 71 51 | 24171 Kiel

An den Vorsitzenden des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages

Herrn Lars Harms, MdL

Landeshaus

24105 Kiel

über

Finanzministerium des Landes Schleswig-
Holstein

Düsternbrooker Weg 64

24105 Kiel

Nachrichtlich

Präsidentin des Landesrechnungshofs

Frau Dr. Gaby Schäfer

Berliner Platz 2

24103 Kiel

Die Staatssekretärin

Ihr Zeichen: /

Ihre Nachricht vom: /

Mein Zeichen: /

Meine Nachricht vom: /

gesehen
und weitergeleitet
Kiel, den 30.01.2023



Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/692

24. Januar 2023

Ergänzende schriftliche Information zum mündlichen Bericht zu den finanziellen Auswirkungen des „Schlickgipfels“ im Finanzausschuss am 12.01.2023

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der Sitzung des Finanzausschusses am 12. Januar 2023 wurde das MEKUN angesichts der am 20. Dezember 2022 auf dem sog. „Schlickgipfel“ erzielten Verständigung über die Verbringung von Sediment aus dem Hamburger Bereich der Tideelbe gebeten,

ergänzend schriftlich und unter Bezugnahme auf das Eckpunktepapier von 2016 über Geldzahlungen Hamburgs infolge des Schlickgipfels zu informieren.

Dieser Bitte komme ich gerne nach.

Der Finanzausschuss verfolgt eine Vereinnahmung von Zahlungen in den Landeshaushalt. Hintergrund dieser Forderung des Finanzausschusses ist der Landtagsbeschluss zum Bericht des Landesrechnungshofs, der in Zif. 18 der **LT-Drs. 19/2950** vom 6. Mai 2021 (Bericht und Beschlussempfehlung des Finanzausschusses) zum Ausdruck kommt:

„18. Einnahmen aus dem Hamburger Baggergut gehören in den Landeshaushalt. Der Finanzausschuss teilt die Feststellungen des Landesrechnungshofs. Er bittet das MELUND bis zum 30. September 2021 um einen Entscheidungsvorschlag, wie **die Zahlungen aus künftigen Vereinbarungen mit Hamburg** unter Wahrung der Kontroll- und Entscheidungsrechte des Parlaments über den Landeshaushalt vereinnahmt und verwendet werden können.“

Der Landtagsbeschluss war über TOP 48 der **Sammeldrucksache 19/3017** vom 18. Mai 2021 einstimmig ergangen.

Bisher erfolgen die freiwilligen Zahlungen Hamburgs im Rahmen der Sedimentverbringung zum Schlickfallgebiet bei Tonne E 3 auf der Grundlage des im Februar 2016 mit Hamburg abgeschlossenen **Eckpunktepapiers** an die Nationalparkstiftung. Das Eckpunktepapier ist bereits verumdruckt unter **Umdruck 18/5621**. Darin heißt es unter Zif. 9.:

„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 Schleswig-Holstein zu überweisen.“

Infolge der oben genannten Beschlusslage des schleswig-holsteinischen Landtags hat das damalige MELUND am 31. August 2021 (**Umdruck 19/6288**) für die vom Landtag adressierten „Zahlungen aus künftigen Vereinbarungen“ die Errichtung eines Sondervermögens vorgeschlagen. Zugleich wurde darauf hingewiesen, dass die seinerzeit zugelassenen Sedimentmengen voraussichtlich im Laufe des Jahres 2022 ausgeschöpft sein würden.

Daraufhin hatte der Finanzausschuss in seiner Sitzung am 21. Oktober 2021 um die Vorlage eines Zeitplans für die Errichtung eines Sondervermögens bzw. die Gestaltung einer Vereinbarung mit Hamburg gebeten. Dieser Bitte ist das MELUND mit Schreiben vom 17. November 2021 (**Umdruck 19/6718**) nachgekommen. Hierin wurde auf die notwendige strikte Trennung zwischen dem Verfahren für die umweltrechtlichen Zulassungen einerseits und der politischen Vereinbarung zu freiwilligen Zahlungen Hamburgs sowie mit der damit zusammenhängenden Errichtung eines Sondervermögens andererseits hingewiesen.

Aufgrund von Verzögerungen in der Antragserarbeitung und der Antragstellung seitens Hamburgs haben sich die dortigen Zeitangaben überholt. Der Antrag soll seit letztem Freitag vorliegen.

Die vom Landtag adressierte künftige Vereinbarung soll ab Februar 2023 mit Hamburg verhandelt werden.

Vor der Beantragung einer Anschlusslösung und vor dem Beginn der Verhandlungen über eine künftige Vereinbarung fand im Dezember 2022 der o.g. „Schlickgipfel“ statt, um das Problem der kurzfristig notwendigen Verbringung von Sediment aus der Hamburger Tideelbe zu lösen und damit die von Hamburg zunächst beabsichtigte Verbringung nahe Scharhörn abzuwenden. Die Lösung erfolgte damit auf der Grundlage der *bestehenden* umweltrechtlichen Zulassungen und des *bestehenden* Eckpunktepapiers.

Bei einer detaillierteren Betrachtung stellt sich dies wie folgt dar:

1. Lösung des Schlickgipfels im Rahmen der bestehenden Zulassungen sowie des Eckpunktepapiers von 2016

Am 20.12.2022 fand der politische Schlickgipfel der Länder Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein sowie der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt statt. Die Partner trafen eine gemeinsame Vereinbarung, um die akut bestehende Sedimentproblematik in der Tideelbe/Zufahrt zum Hamburger Hafen zu lösen. Diese sehr kurzfristig verhandelte Vereinbarung im Rahmen des Schlickgipfels enthält keine Aussagen über (freiwillige) Zahlungen. Das o.g. Eckpunktepapier von 2016 (Umdruck 18/5621) blieb somit unberührt.

Dabei ist zwischen den umweltrechtlichen Zulassungen einerseits und dem für die freiwilligen Zahlungen relevanten Eckpunktepapier von 2016 andererseits strikt zu trennen. Das Eckpunktepapier selbst enthält zwar auch grundsätzliche Aussagen in Bezug auf die Verbringungen bei Tonne E3, aber keine Aussagen zu verbringbaren Jahres- oder Gesamtmengen sowie keine konkreten Aussagen zu umweltrechtlichen Auflagen. Dies ist allein Regelungsgegenstand der Zulassungen.

Diese Zulassungen stammen aus dem Jahr 2016 und wurden zwischenzeitlich mehrfach geändert, vor dem Schlickgipfel zuletzt 2021. Die Gesamtlaufzeit endet erst 2024. Die den umweltrechtlichen Zulassungen zugrundeliegende Prognose der Auswirkungen der Baggergutverbringung auf die Umwelt (sog. Auswirkungsprognose) ging aufgrund der damals prognostizierten durchschnittlichen Schadstoffbelastungen des Baggerguts von Jahresmengen bis zu 1,5 Mio. t Trockensubstanz (tTS) aus. Die von Schleswig-Holstein für den Zeitraum ab 2016 bisher durch Zulassungen bewilligten Baggermengen in Höhe von 10 Mio. tTS waren Anfang Dezember 2022 ausgeschöpft. Grundlage der Bewilligung dieser 10 Mio. t TS war, dass die Auswirkungsprognose von 2019 davon ausging, dass hiermit die für die Verbringung tolerierbare Schadstofffracht aufgebraucht sein würde. Die Baggertgutuntersuchungen ergaben jedoch, dass unter dem Aspekt der Schadstofffrachten, die gemäß Auswirkungsprognose von 2019 tolerierbar sind, Spielraum für die Verbringung weiterer 330.000 tTS war. Die Hamburg Port Authority stellte daher, wie beim Schlickgipfel vereinbart, am 22.12.2022 den Antrag auf eine zeitlich befristete Mengenerhöhung in Höhe von 330.000 tTS. Am 29.12.2022 ließ das MEKUN die Verbringung dieser Mehrmenge befristet bis zum 30.06.2023 zu. Durch die Zulassung dieser Mehrmenge für Tonne E3 verzichtet Hamburg bis auf weiteres auf die ursprünglich für Januar 2023 vorgesehenen Verbringungen bei Scharhörn.

Da die Verbringungen im Rahmen der **bestehenden Zulassungen und auf Grundlage des vorgenannten Eckpunktepapiers von 2016** stattfinden, sind wie bisher Zahlungen an die Nationalparkstiftung zu leisten.

2. Anschlusslösung

Im Rahmen des bevorstehenden und voraussichtlich im Sommer 2023 abzuschließenden **neuen Antrags- und Zulassungsverfahrens für die künftigen Verbringungen bei Tonne E3** soll die Verbringung von jährlich 2 Mio. tTS über 10 Jahre beantragt und zugelassen werden. Hamburg hat bereits grundsätzlich signalisiert, die freiwilligen Zahlungen

im Rahmen der bisherigen Zweckbestimmung fortführen zu wollen. Für die **freiwilligen**, an die verbrachte Sedimentmenge gebundenen **Zahlungen** Hamburgs an Schleswig-Holstein wird derzeit eine Fortschreibung der Eckpunktevereinbarung aus 2016 sowie die Gründung eines **Sondervermögens** durch ein entsprechendes Landesgesetz vorbereitet, in dem auch der Zweck der Mittelverwendung geregelt werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Katja Günther

Anlagen:

- Umdruck 18-5621 - Gemeinsame Eckpunkte Hamburgs und Schleswig-Holsteins zum Erstellen eines Sedimentmanagements (sog. Eckpunktepapier)
- Umdruck 19-6288 – VSt-Schreiben vom 31.08.2021 - Künftige Verwendung der freiwilligen Zahlungen aus der Verbringung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen
- Umdruck 19-6718 – VSt-Schreiben vom 17. 11. 2021 – Vorlage des Zeitplans für das Zulassungsverfahren zur zukünftigen Verbringung von Baggergut bei Tonne E3 bzw. die Gestaltung einer Vereinbarung mit Hamburg zu zukünftigen Zahlungen und die Errichtung eines Sondervermögens.



Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation



Hamburg

Behörde für
Umwelt und Energie



Schleswig-Holstein
Ministerium für Energie-
wende, Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume

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 Baggergut-aufkommen 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 Kreettsand 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 Hafens 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 Interessenvertreter 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

Hamburg, den

Kiel, den

Frank Horch

Jens Kerstan

Dr. Robert Habeck

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

Senator für Umwelt und
Energie der Freien und
Hansestadt Hamburg

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

Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt,
Natur und Digitalisierung | Postfach 71 51 | 24171 Kiel

An den Vorsitzenden
des Finanzausschusses des
Schleswig-holsteinischen Landtags
Herrn Stefan Weber, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

über

das Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
Düsternbrooker Weg 64
24105 Kiel

Nachrichtlich
Frau Präsidentin des Landesrechnungshofs
Dr. Gaby Schäfer
Berliner Platz 2
24103 Kiel

Die Staatssekretärin

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

gesehen
und weitergeleitet
Kiel, den 13.09.2021



Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/6288

31. August 2021

Künftige Verwendung der freiwilligen Zahlungen aus der Verbringung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Finanzausschuss hatte sich im vertraulichen Teil seiner Sitzung am 5. November 2020 mit den Bemerkungen des Landesrechnungshofes zur Verwendung der Zahlungen der Freien und Hansestadt Hamburg für die Verbringung von Baggergut aus dem Hamburger Hafen beschäftigt.

Der Landesrechnungshof hatte in den Prüfbemerkungen 2020 insbesondere kritisiert, dass die Zahlungen, zu denen sich Hamburg in den Gemeinsamen Eckpunkten vom Februar 2016 verpflichtet hat, ohne Beteiligung des Haushaltsgesetzgebers der Nationalparkstiftung Schleswig-Holstein zufließen. Ich hatte in der Sitzung dargelegt, dass das MELUND – ohne die gute Arbeit der Nationalparkstiftung in Abrede zu stellen - die Kritik des Landesrechnungshofes ernst nimmt und eine geänderte Verfahrensweise entwickeln wird, die die Beteiligung des Landtages sicherstellt. Dabei hatte ich betont, dass eine Änderung der Verfahrensweise nur für die Zukunft möglich ist und voraussetzt, dass die Freie und Hansestadt Hamburg bei evtl. künftigen Verbringungen von Baggergut zur Tonne E3 bereit ist, freiwillige Zahlungen zu leisten.

Der Finanzausschuss hatte sich in seiner Sitzung am 05. November 2020 die Kritik des Landesrechnungshofes zu eigen gemacht und das MELUND um einen Vorschlag gebeten, wie die Zahlungen aus künftigen Vereinbarungen mit Hamburg unter Wahrung der Kontroll- und Entscheidungsrechte des Parlaments über den Landeshaushalt vereinnahmt und verwendet werden können. Die diesbezüglichen Überlegungen hat Minister Albrecht bereits in der Sitzung des Finanzausschusses am 5. August vorgestellt. Ich möchte sie nachfolgend schriftlich darlegen.

Die derzeit zugelassenen Sedimentmengen werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2022 ausgeschöpft sein. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits deutliches Interesse bekundet, auch künftig das bei den notwendigen Unterhaltungsbaggerungen in den Hamburger Landeshafengewässern und der Stromelbe anfallende Sediment im Schlickfallgebiet der schleswig-holsteinischen Küstengewässer der Nordsee bei der Tonne E3 zu verbringen. Im Falle einer Anschlusszulassung wäre mit der Freien und Hansestadt Hamburg eine neue Vereinbarung zu treffen, die hinsichtlich der freiwilligen Zahlungen Hamburgs das bestehende Eckpunktepapier vom Februar 2016 ablöst.

Die auf dieser neuen Grundlage zu zahlenden Mittel sollten in ein neu zu errichtendes Sondervermögen fließen. Die Höhe des Betrags und die Verwendungsbreite sind Gegenstand eines politischen Aushandlungsprozesses zwischen beiden Ländern, dessen Ergebnis in der neuen Vereinbarung und im Gesetz zur Errichtung des Sondervermögens seinen Niederschlag finden wird. In den Aushandlungsprozess sollen entsprechend der von Minister Albrecht am 5. August im Finanzausschuss gegebenen Zusicherung der Finanz- und der Agrar- und Umweltausschuss des Landtags eingebunden werden.

Ein Sondervermögen bietet folgende Vorteile:

1. Die Errichtung erfolgt durch ein Gesetz, das vom Landtag beschlossen wird. Die Modalitäten und insbesondere die Verwendungszwecke des Sondervermögens werden vom Parlament direkt festgelegt.
2. Da die Zahlungen entsprechend den tatsächlichen Sedimentverbringungen unregelmäßig erfolgen und daher Mittelzu- und -abflüsse nicht exakt planbar sind, überwindet ein Sondervermögen die Jährlichkeitsgrenzen und ermöglicht sinnvolle mehrjährige Planungen.
3. In Anbetracht des niedrigen Zinsniveaus ist es zielführend, über ein Sondervermögen Finanzmittel bereitzuhalten, die direkt in sinnvolle Maßnahmen fließen können.
4. Die Mittel des Sondervermögens sind und bleiben öffentliches Geld, über das am Ende das Parlament die Entscheidungsverfügung hat. Die Forderungen des Landesrechnungshofes wären damit erfüllt.

Vor dem Hintergrund, dass die geltenden Zulassungen erst in 2022 ausgeschöpft und eine Anschlusslösung erst im Laufe des Jahres 2022 auf den Weg gebracht werden kann, wird die Einrichtung des Sondervermögens erst in der kommenden Legislaturperiode erfolgen. Es sind daher aktuell keine diesbezüglichen Entscheidungen zu treffen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Dorit Kuhnt

Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt,
Natur und Digitalisierung | Postfach 71 51 | 24171 Kiel

An den Vorsitzenden des
Finanzausschusses des Schleswig-
Holsteinischen Landtages

Herrn Stefan Weber, MdL

Landeshaus

24105 Kiel

über

Finanzministerium des Landes Schleswig-
Holstein

Düsternbrooker Weg 64

24105 Kiel

nachrichtlich

Frau Präsidentin des Landesrechnungshofes

Dr. Gaby Schäfer

Berliner Platz 2

24103 Kiel

Die Staatssekretärin

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom: /

Mein Zeichen: V 15-532-SH

Meine Nachricht vom: /

gesehen
und weitergeleitet
Kiel, den 22.11.2021



Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/6718

17. November 2021

Finanzausschusssitzung 21.10.2021 – Umdruck 19/6288
Vorlage des Zeitplans für das Zulassungsverfahren zur zukünftigen Verbringung
von Baggergut bei Tonne E3 bzw. die Gestaltung einer Vereinbarung mit Hamburg
zu zukünftigen Zahlungen und die Errichtung eines Sondervermögens

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Finanzausschuss hatte auf seiner Sitzung am 21.10.2021 mein Schreiben in Umdruck 19/6288 zur Kenntnis genommen und darum gebeten, dass das MELUND einen Zeitplan

für die Errichtung eines Sondervermögens bzw. die Gestaltung einer Vereinbarung mit Hamburg vorlegt. Dieser Bitte komme ich gerne nach.

Im weiteren Verfahren zur zukünftigen Verbringung von Baggergut bei Tonne E3 und evtl. weiteren freiwilligen Zahlungen Hamburgs ist – wie bisher – zu unterscheiden zwischen

1. der wasser- und naturschutzrechtlichen **Zulassungsentscheidung** auf Antrag der Vorhabenträger nach entsprechender Prüfung der Anträge in einem Verwaltungsverfahren und
2. den **freiwilligen Zahlungen** Hamburgs für die Verbringung von Baggergut bei Tonne E3. Diese sind Ergebnis einer politischen Aushandlung, es besteht kein Anspruch darauf.

Wichtig ist mir zu betonen, dass die Zulassungsentscheidungen nach dem Grundsatz des Kopplungsverbots unabhängig von evtl. freiwilligen Zahlungen getroffen werden.

Für das **Zulassungsverfahren** ist derzeit folgender Zeitplan vorgesehen:

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| bis Juli 2022 | Erarbeitung der Antragsunterlagen |
| bis Sept. 2022 | Prüfung der Antragsunterlagen durch das MELUND, ggf. Ergänzung / Überarbeitung durch die Antragsteller |
| Okt. / Nov 2022 | Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und - gemäß der Zusage von Minister Albrecht - der kommunalen Ebene sowie der Verbände und Interessenvertretungen der Westküste |
| vorbehaltlich der Erfüllung der wasser- und naturschutzrechtlichen Anforderungen: | |
| Dez. 2022 | Erstellung der Zulassungsentwürfe |
| Jan. 2023 | Kabinettsbeschluss, Erteilung der Zulassungen |

Sofern sich die Vorlage der Antragsunterlagen verzögert, verschieben sich auch die vorgenannten Schritte entsprechend.

In zeitlicher Anlehnung an den skizzierten Ablauf des Zulassungsverfahrens ist für die Gestaltung einer zukünftigen **politischen Vereinbarung** mit Hamburg zu den Zahlungen und die damit zusammenhängende Errichtung eines Sondervermögens derzeit folgender Zeitplan vorgesehen:

| | |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ab Juli 2022 | Nach Einreichung der Antragsunterlagen Aufnahme politischer Gespräche mit Hamburg über ein Verwaltungsabkommen zur Fortführung der freiwilligen Zahlungen |
| bei grundsätzlicher Einigung mit Hamburg auf Fortführung der Zahlungen: | |
| August 2022 bis März 2023 | Festlegung der Art und Weise des Sondervermögens, Entwicklung eines Leitbilds der Mittelverwendung einschließlich der zukünftigen Zweckbestimmung, Abschluss des Verwaltungsabkommens mit Hamburg Wie zugesagt, werden der LT-FinA und der LT-UAA in diese Schritte eingebunden. |
| ab Feb. 2023 | Gesetzgebungsverfahren zur Errichtung des Sondervermögens |

| | |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | Einrichtung von Einnahmetitel (aus dem Sondervermögen) und Ausgabebetitel für den Haushalt 2024 |
| Dez. 2023 | Da die Abrechnung von Baggermengen und entsprechenden Zahlungen jeweils zum Jahresende erfolgt, ist bei erfolgreichem Abschluss der vorgenannten Schritte mit ersten Zahlungen aus den neuen Zulassungen Ende 2023 zu rechnen. |

Wie mit meinem eingangs genannten Schreiben in Umdruck 19/6288 mitgeteilt, wird die Einrichtung des Sondervermögens entsprechend erst in der kommenden Legislaturperiode erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Dorit Kuhnt