

## **Sprechzettel Minister Albrecht**

Sitzung des Finanzausschusses am 5. August 2021

### **TOP 1:**

#### **Unterrichtung zum Sachstand der Verbringung von Hamburger Baggergut in der schleswig-holsteinischen Nordsee bei Tonne E3**

##### **Teil 1: Brückenlösung**

Aufgrund der anhaltend hohen Sedimenteintreibungen in den Hamburger Hafen durch die geringen Oberwasserverhältnisse war im Frühsommer 2021 eine Brückenlösung zur einmaligen Verbringung von Mehrmengen im Schlickfallgebiet der schleswig-holsteinischen Nordsee bei Tonne E3 erforderlich. Die Eckpunkte für entsprechende Änderungsanträge der Hamburg Port Authority (HPA) wurden mit dem MELUND vereinbart.

Fachliche Grundlage für die Erhöhung der Verbringmenge 2021 gegenüber der Auswirkungsprognose von 2019 stellt die Verbesserung der Sedimentqualität in den letzten Jahren sowohl innerhalb der Delegationsstrecke als auch den Landeshafengewässern dar.

Die HPA hat mit dem vorgelegten Antrag glaubhaft dargelegt, dass durch die geplanten Änderungen keine größeren Auswirkungen zu erwarten sind als bereits für die Zulassungen im Jahr 2016 – geändert 2019 - prognostiziert worden sind, sondern davon auszugehen ist, dass die Schadstofffracht unter 100 % der Annahme in der Auswirkungsprognose bleibt. Von der HPA ist der Nachweis zu erbringen, dass die Schadstoffbelastung durchgängig nicht höher ist als bei dem Baggergut, das bereits bisher zu Tonne E3 verbracht wird.

Das bisherige Prozedere der Freigabebeprobung des Baggergutes mit Bezug auf die Maßgaben der geltenden Zulassungen bleibt erhalten und wird durch den Nachweis ergänzt, dass der Belastungsgrad der einzelnen Baggergebiete dem vergleichsweise geringeren Belastungsniveau der Sedimentqualität aus dem Jahr 2020 entspricht.

Das MELUND hat die Antragsunterlagen geprüft und Ende Juni 2021 entsprechende Änderungsbescheide zu den bestehenden Zulassungen erteilt.

In den Änderungsbescheiden des MELUND wird auf die Möglichkeit der bereits jetzt praktizierten Kontrolluntersuchungen bei festgestellten Abweichungen von relevanten schadstoffbezogenen Maßgaben (Bioakkumulation und Ökotoxikologie) hingewiesen.

HPA wird unter den vorgenannten Rahmenbedingungen die Möglichkeit eröffnet, 2021 Baggergut aus der Unterhaltung der sog. Begegnungsbox innerhalb der Delegationsstrecke zu Tonne E3 sowie ein geändertes Mengenverhältnis aus Stromelbe und Landeshaufengewässern zu verbringen.

Dabei ist nachzuweisen, dass die Schadstoffbelastung der Sedimente aus der Unterhaltung der Begegnungsbox derjenigen aus den bereits bisher genehmigten Baggerbereichen entspricht. Die Schadstoffbelastung darf insgesamt nicht höher sein als bei dem Baggergut, das bereits bisher zu Tonne E3 verbracht wird.

Die derzeit zugelassenen Baggermengen werden im Laufe des Jahres 2022 ausgeschöpft sein. Hinsichtlich einer Anschlusslösung im Laufe des Jahres 2022 wurde die HPA gebeten, den Antrag für die Anschlusslösung unter Beachtung der notwendigen Bearbeitungs- und Beteiligungsverfahren bei den Zulassungsbehörden so rechtzeitig vorzulegen, dass sie nahtlos an die Ausschöpfung der derzeit genehmigten Restmenge anschließen kann.

Für evtl. Zulassungen der weiteren Verbringung von Baggergut bei Tonne E3 ab Mitte/Ende 2022 wird das MELUND erneut – wie bereits 2016 – ein umfassendes Beteiligungsverfahren durchführen. Dabei werden nicht nur die Träger öffentlicher Belange beteiligt, sondern – auf freiwilliger Basis – auch die kommunale Ebene, die Nationalpark-Kuratorien Nordfriesland und Dithmarschen sowie Verbände und Vertreter der gesellschaftlichen Interessen an der Westküste einschließlich Naturschutz, Wirtschaft und Fischerei beteiligt werden.

## **Teil 2: Anschlusslösung**

Ich hatte ausgeführt, dass der Rahmen der bisherigen Zulassungen für die Sedimentverbringung an der Tonne E3 vorzeitig voraussichtlich im Laufe des Jahres 2022 ausgeschöpft werden wird. Für die geplante Anschlusslösung wird Hamburg auf der Basis umfangreicher Untersuchungen einen Antrag stellen, auf dessen Grundlage 2022 ein neues Zulassungsverfahren stattfinden kann, um auch in den Folgejahren eine Verbringung von Sediment in das Schlickfallgebiet zu ermöglichen.

Für die laufende Zulassung zahlt Hamburg auf der Grundlage des Eckpunktepapiers vom Februar 2016 einen Betrag von 5 Euro je Tonne Baggergut an die Nationalparkstiftung Schleswig-Holstein. Es handelt sich dabei um eine privatrechtliche Stiftung. Der Landesrechnungshof hatte deshalb in seinen Bemerkungen 2020 kritisiert, dass die direkten Zahlungen der Freien und Hansestadt Hamburg an diese Stiftung das Budgetrecht des schleswig-holsteinischen Landtags verletzen. Der Finanzausschuss hatte sich diese Auffassung zu eigen gemacht und mein Haus um das Aufzeigen einer alternativen Lösung gebeten.

Um es klar zu sagen: für die laufende Zulassung gibt es eine Vereinbarung mit Hamburg. Da kann es im vollen Lauf keine Veränderungen der bisherigen Verfahrensweise geben.

Für eine Anschlusszulassung kann ich mir die Errichtung eines Sondervermögens als sehr geeignete Lösung vorstellen. Grundlage dafür wäre eine Verwaltungsvereinbarung mit Hamburg, die hinsichtlich der freiwilligen Zahlungen Hamburgs das bestehende Eckpunktepapier ablöst. Die auf dieser Grundlage gezahlten Mittel würden in ein Sondervermögen fließen.

Ein Sondervermögen bietet folgende Vorteile:

1. Die Errichtung erfolgt durch ein Gesetz, das vom Landtag beschlossen wird. Die Modalitäten werden dem entsprechend 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.

Ich möchte zur zeitlichen Abfolge betonen, dass wir hier über ein Gesetzgebungsvorhaben der kommenden Legislatur reden. Es ist also aktuell nichts zu entscheiden, denn eine Anschlussgenehmigung für die Sedimentverbringung gibt es noch nicht.

Ich gehe davon aus, dass im nächsten Koalitionsvertrag Eckpunkte für die Errichtung eines solchen Sondervermögens vereinbart werden.