

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

N i e d e r s c h r i f t

Enquetekommission „Norddeutsche Kooperation“

17. WP - 7. Sitzung

am Montag, dem 1. November 2010, 14 Uhr,
im Sitzungszimmer 139 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Dr. Gitta Trauernicht (SPD) stellv. Vorsitzende
Dr. Michael von Abercron (CDU)
Petra Nicolaisen (CDU)
Katja Rathje-Hoffmann (CDU)
Bernd Jorkisch
Martin Habersaat (SPD)
Anette Langner (SPD)
Gerrit Koch (FDP)
Ines Strehlau (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Heinz-Werner Jezewski (DIE LINKE)
Anke Spoorendonk (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Markus Matthießen (CDU)
Ingrid Brand-Hückstädt (FDP)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Anhörungen zum Themenfeld „Verkehr und Infrastruktur“	4
2. Verschiedenes	18

Der Vorsitzende, Abg. Matthießen, ist bei dieser Sitzung erkrankt. Die stellvertretende Vorsitzende, Abg. Frau Dr. Trauernicht, eröffnet die Sitzung um 14:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit der Enquetekommission fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Anhörungen zum Themenfeld „Verkehr und Infrastruktur“

Erster Block

a. Anhörung UV Nord

Es erhält Herr Wachholtz vom UV Nord das Wort. Herr Wachholtz weist zu Beginn darauf hin, dass der UV Nord im Jahr 2003 ein Papier zu Fragen des Themenfeldes Verkehr und Infrastruktur vorgelegt habe, von dem es im Jahre 2009 eine Neuauflage gegeben habe. Er stellt heraus, dass die norddeutsche Wirtschaft sich im internationalen Wettbewerb behaupten müsse. Der UV Nord sehe im Güterverkehr und der Logistik eine Grundlage für den Wohlstand in Deutschland. Zentrale Funktion habe in diesem Kontext der Hamburger Hafen. Daraus ergebe sich, dass die norddeutsche Wirtschaft ein abgestimmtes Netz von Schieneninfrastruktur, Straßen und Wasserstraßen benötige. Er merkt an, dass man zu leistungsfähigen Infrastrukturen nur bei gemeinsamer Planung mit den anderen norddeutschen Ländern kommen könne. Im Zusammenhang mit dem Straßenbau nennt er den Ausbau der A 7, der gemeinsam von Hamburg und Schleswig-Holstein geplant werde. Darüber hinaus nennt er den Weiterbau der A 20 mit einer Umfahrung Hamburgs und einer festen Elbquerung bei Glückstadt. Als weitere Straßeninfrastrukturprojekte auf niedersächsischer Seite nennt er den Anschluss der A 20 an die A 22 und eine Verlängerung der A 21 bis zur A 250. Er weist weiter darauf hin, dass eine feste Fehmarnbelt-Querung eine entsprechende weitere Planung zur Folge habe. Hier gelte es seitens Hamburgs und Schleswig-Holsteins gemeinsame Anstrengungen vorzunehmen. Im Kontext der Fehmarnbelt-Querung sei es notwendig eine durchgehende Dreigleisigkeit von Hamburg bis nach Lübeck sicherzustellen mit einer fortgeführten Zweigleisigkeit bis nach Puttgarden. Eine besondere Rolle käme insgesamt sowohl bei der Fehmarnbelt-Querung als auch im Zusammenhang mit dem Hamburger Hafen der Hinterlandanbindung zu. Auf den Verkehrsachsen gebe es nicht nur Personenverkehre. Wichtig seien auch die Güterverkehre auf den Verkehrsachsen.

Im Zusammenhang mit dem Luftverkehr weist Herr Wachholtz darauf hin, dass Hamburg und Schleswig-Holstein gemeinsam für das Erreichen der Kapazitätsgrenze des Flughafens Fuhlsbüttel planen müssten. Dabei sei der bereits in früherer Zeit angedachte Großflughafen in Kaltenkirchen eine Option.

Zur Situation von Wasserwegen und Hafenwirtschaft merkt Herr Wachholtz an, dass der Hamburger Hafen insgesamt 160.000 Arbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg im Gefolge habe. Deswegen sei auch eine Fahrrinnenanpassung äußerst notwendig. Diese habe mit Schleswig-Holstein gut funktioniert. Mit der niedersächsischen Seite habe sie nicht gut funktioniert. Als weiteren Aspekt stellt Herr Wachholtz heraus, dass es bei der Erweiterung des Hamburger Hafens einen enormen Flächenbedarf gebe, so dass in diesem Zusammenhang eine Kooperation mit den angrenzenden Flächenländern notwendig sei. Der UV Nord schlage deswegen eine gemeinsame Landesplanung vor. Heute könne eine gemeinsame Planung und Realisierung von Vorhaben gewährleistet werden.

b. Anhörung AKN Eisenbahn AG

Es erhält Herr Dr. Franke von der AKN Eisenbahn AG das Wort. Zu Beginn stellt er heraus, dass eine norddeutsche Kooperation im Bereich des Verkehrs unbedingt notwendig sei. Ohne eine solche würde vernünftige Verkehrsplanung nicht funktionieren. Ein Rückgrat sieht er in den S-Bahn-Linien. Gleichzeitig gebe es aber unter den verschiedenen Zügen auch Konkurrenzprobleme. Ein weiteres Problem sehe er darin, dass Endhaltepunkt der Kieler Zugverbindung der Hamburger Hauptbahnhof sei. Aus verkehrsplanerischer Sicht seien sogenannte Durchmesserlinien besser. In diesem Kontext weist er aber auch darauf hin, dass es in unterschiedlichen norddeutschen Ländern auch unterschiedliche Konstruktionen gebe. Als Sonderkonstruktion nennt er die Metronom AG. Hier gehörten die Züge dem Land Niedersachsen und die Metronom AG setze diese ein.

Mit dem Ausbau des HVV sei insgesamt Vorbildliches geleistet worden. Allerdings seien die Interessen der Mitgliedsunternehmen innerhalb des HVV nicht immer uneigennützig. Weiter gebe es Aspekte, wo sich zum Beispiel die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein nicht einigen könnten. Letztlich liege der Schlüssel für die Lösung derartiger Probleme bei der Geldverteilung. Problem seien einzelne fiskalische Interessen. Erst der Zusammenschluss von zwei Ländern könne dies auflösen. Da eine Länderfusion politisch schwierig sei, schlägt Herr Dr. Franke einen Finanzausgleich beziehungsweise Finanzpool für den öffentlichen Nahverkehr vor. Als gelungenes Beispiel für Fragen der Verkehrsträgerschaft nennt er das Modell der Landschaftsverbände in Nordrhein-Westfalen.

c. Anhörung HVV

Es erhält Herr Märtens vom HVV das Wort. Zu Beginn weist Herr Märtens darauf hin, dass der HVV vor über 40 Jahren gegründet worden und damit der älteste Verkehrsverbund der Welt sei. Ein sehr großer Vorteil des HVV-Gebietes, der vom Kunden wahrgenommen werde, sei die Übersichtlichkeit des einheitlichen Tarifes. Innerhalb des Gebietes gelte nur ein Tarif. In jüngerer Zeit in den Jahren 2002 und 2004 sei das HVV-Gebiet erweitert worden, und zwar nach Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Diese Erweiterung sei maßgeblich durch das Vorhandensein der Metropolregion Hamburg gefördert worden. Im Zuge der Erweiterung hätten durch die zuständigen Aufgabenträger Verluste ausgeglichen werden müssen. Insgesamt könne man jetzt sagen, der HVV decke weitestgehend die Grenzen des Einpendlergebietes nach Hamburg ab. Es gebe aber auch noch Pendler, die von Orten außerhalb des HVV-Gebietes nach Hamburg pendelten. Darüber hinaus bestünden allerdings keine weiteren Expansionsabsichten über die gegenwärtigen Grenzen hinaus. Es sei zu diesem Fragenkomplex ein Gutachten erstellt worden, welches diese Entscheidung stütze. Seit der Erweiterung des HVV-Gebietes gebe es kleine Probleme durch die Unterschiede zwischen Hamburger Kernraum und ländlichen Räumen. Im Hamburger Kernraum sei der HVV das Produkt für den öffentlichen Personennahverkehr und unproblematisch zu vermarkten. In ländlichen Räumen sei die Vermarktung schwieriger. Als Beispiel hierfür nennt er den Schienenpersonennahverkehr im Wendland. Bei einer noch stärkeren Erweiterung des Verbundgebietes über die jetzigen Grenzen hinaus würden sich diese Probleme vergrößern. Er weist auf das Hamburger Achsenkonzept zur Regionalplanung von 1919 hin. Ziel des Konzeptes sei es gewesen, entlang der Achsen die Siedlungsentwicklung und Arbeitsplätze zu konzentrieren, die von leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden sollten. Einige planerische Elemente dieses Konzeptes hätten auch heute noch Auswirkungen. Insbesondere von Interesse in diesem Zusammenhang sei auch der Landesentwicklungsplan in Schleswig-Holstein. Dieser werde auch seitens des HVV mit Interesse verfolgt und dieser halte es für wichtig, dass die Prinzipien des Achsenkonzeptes angemessene Berücksichtigung finden. Als Beispiel hierfür nennt er die Schritte, die noch im Zusammenhang mit einer S-Bahn nach Kaltenkirchen notwendig seien, um dem planerischen Konzept zu genügen. Auch die feste Fehmarnbeltquerung habe Auswirkung auf die Schieneninfrastruktur im Bereich des HVV. Aus Sicht des HVV wird im Zuge dieses Projektes die Verlegung der S-Bahn nach Ahrensburg auf eigene Gleise zwingend notwendig. Als Beispiel für gut funktionierende Konzepte nennt Herr Märtens die Zweistrom-S-Bahn nach Buxtehude und Stade. Bis Neugraben fahre die S-Bahn mit seitlichem Stromabnehmer, nach einem kurzen stromlosen Abschnitt fahre diese dann mit der vorhandenen Oberleitung weiter. Hier habe man mit überschaubaren Investitionskosten eine tragfähige Lösung schaffen können. Dieses Grundprinzip könne man auf die S-Bahn in Richtung Ahrensburg und Bad Oldesloe sowie die AKN übertragen. Weiter sei zu beachten, dass

es im Rahmen der ÖPNV-Kapazitäten im Raum Hamburg Engpässe gebe. Gegenwärtige Planungen liefen in die Richtung, den Kopfbahnhof Altona unter die Erde zu verlegen. In diesem Kontext weist Herr Märtens darauf hin, dass dieses Projekt nicht das Volumen und das Ausmaß von Stuttgart21 habe. Wesentlicher Vorteil sei hier, dass die wesentlichen Bahnflächen für die Umsetzung vorhanden seien. Der Bahnhof Altona würde in die Linienführung integriert, so dass er in der Schneise zum Hauptbahnhof läge. Im HVV-Gebiet gebe es ebenfalls Kapazitätsprobleme auf der niedersächsischen Seite. Hier seien Anstrengungen zum Ausbau notwendig. Insbesondere seien hier auch Kollisionen zwischen ÖPNV und dem Güterverkehr in Richtung Hamburger Hafen, insbesondere im Bereich Harburg, wahrzunehmen. Bei den Güterverkehrszahlen sei bereits jetzt wieder der Stand vor der Finanz- und Wirtschaftskrise erreicht. In Hamburg und seinem Umland seien einer Untersuchung mit der LVS zufolge in Zukunft weiter mit Bevölkerungswachstum und insoweit mit einer stärkeren Nutzung des ÖPNV zu rechnen. Hierfür seien angemessene Kapazitäten bereitzustellen.

d. Anhörung Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

Es erhält Herr Wewers von der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH das Wort. Zu Beginn weist Herr Wewers darauf hin, dass die LVS als Gesellschaft des Landes und der Kreise und Städte in Schleswig-Holstein seit 15 Jahren tätig sei und für Bahnverkehr und zunehmend für den Busverkehr zuständig sei. Die LVS mbH sei eine von 27 Gesellschaften, die alle grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Verkehrsräumen betrieben. Für den Bürger seien in diesem Zusammenhang Landesgrenzen nicht maßgeblich. Der Norden Deutschlands sei als einheitlicher Verkehrsraum aus verkehrsplanerischer Sicht zu betrachten. Ein großer Fokus läge hier auf Hamburg. Viele Projekte würden immer auch mit dem Schwerpunkt Hamburg ins Werk gesetzt. In diesem Zusammenhang nennt er den Halbstundentakt auf der Strecke von Hamburg nach Lübeck, die Verbesserung der Verbindungen nach Rostock und Schwerin und Zughalte von schnellen Zügen in Pinneberg und Ahrensburg. Die Strecke von Neumünster nach Bad Oldesloe sowie von Henstedt-Ulzburg nach Langeln sei reaktiviert worden. Es seien auf den Strecken von Hamburg nach Lübeck und von Hamburg nach Kiel Doppelstockwagen eingesetzt worden sowie Bahnhöfe modernisiert worden. Der öffentliche Personennahverkehr sei gewissermaßen ein grenzenloses Geschäft. Darüber hinaus würde mit dem HVV zusammen eine gemeinsame Kundengarantie eingeführt. Bei Verspätungen, die größer als 20 Minuten seien, bekomme der Fahrgast 50 % des Fahrpreises zurück. Er spricht die Ausweitung des HVV nach Schleswig-Holstein und nach Niedersachsen an. Im Wettbewerb seien viele Verfahren mit Hamburg gemeinsam durchgeführt worden. Allerdings würde in den unterschiedlichen Ländern der Zuschussbedarf differieren. Diese Komplexität dürfe dem Fahrgast aber nicht im Wege der Tarife aufgebürdet werden. Anspruch der LVS mbH sei es, dass es für den Fahrgast ein einfaches System bleibe. In diesem Bereich sei viel erreicht

worden und es sei gelungen, in Schleswig-Holstein den Marktanteil im ÖPNV zu vergrößern. Hier sei aber auch zu verzeichnen, dass es sehr stark frequentierte Strecken zu Stoßzeiten gebe, so dass Züge teilweise überfüllt seien. Diese Probleme seien nur noch mit Infrastrukturausbau zu lösen. Dieser Ausbau sei mit großem planerischen Vorlauf verbunden. Die verkehrsplanerische Zusammenarbeit im Norden bewerte er als gut. Dabei zeigten sich Unterschiede im Hinblick auf Stadtstaat und Flächenland. In ländlichen Räumen sei ein angebotsorientiertes Vorgehen notwendig, bei Stadtstaaten wie Hamburg eher ein nachfrageorientiertes Vorgehen. In diesem Zusammenhang habe vor allen Dingen auch Auswirkung die Priorisierung beim Infrastrukturausbau. In Hamburg habe der Ausbau der Stadtbahn Priorität. Aus Sicht der LVS mbH sei hier der Ausbau der S-Bahnlinie 4 nach Ahrensburg wichtig. Hier herrsche Einigkeit mit dem HVV.

Herr Wewers merkt an, dass es im ÖPNV schwieriger sei, heutzutage in Konkurrenz zum PKW Marktanteile hinzuzugewinnen. Auch hier zeigten sich Auswirkungen der Demographie. Ein Fokus müsse auch auf attraktiven Angeboten im Bereich des Freizeitverkehrs liegen. Hier erwartet er ein Wachstum bis 2025 von 16 %, auf den Strecken Richtung Hamburg über 30 % Wachstum. Insbesondere auch bei Jugendlichen sei ein langsamer Wertewandel zum ÖPNV zu verzeichnen.

Abschließend nennt Herr Wewers zwei konkrete Vorschläge. Um die genannten Anforderungen und Änderungen in Zukunft meistern zu können, sei eine gemeinsame Nahverkehrsplanung von Hamburg und Schleswig-Holstein notwendig. Bisher stelle Hamburg keinen Landesnahverkehrsplan auf, Schleswig-Holstein tue dies mustergültig seit 15 Jahren alle 5 Jahre. Dies sei ein Dilemma.

Als zweiten Punkt nennt er die Frage der Organisation. Es gebe ein Gutachten, welches die Organisationsstruktur untersucht habe. Das Land sei für den Nahverkehr zuständig, die Städte und Kreise seien für den übrigen Busverkehr zuständig. Dem Fahrgast sollte ein System gezeigt werden und damit sei die Frage verbunden, ob es notwendig sei, in einer Struktur zusammenzuarbeiten. Einer weiteren Ausweitung des HVV-Gebietes erteilt Herr Wewers eine deutliche Absage, da dieses System auf den großstädtischen Raum abgebildet sei. Das bereits von Herrn Märtens angesprochene Gutachten spreche diesbezüglich eine eindeutige Sprache. Es sei stattdessen sinnvoll über einen Verkehrsverbund in Norddeutschland nachzudenken.

Die stellv. Vorsitzende Abg. Dr. Trauernicht merkt an, dass die Aussagen zu den Folgen des demographischen Wandels, welchem sich die Enquetekommission auch widme, sehr differenziert gewesen seien und anschaulich gezeigt hätten, wo Handlungsbedarf für die Zukunft bestehe.

e. Fragen der Kommissionsmitglieder an die Anzuhörenden

Auf eine Frage des Abg. Habersaat antwortet Herr Wewers, das erstellte Gutachten sage aus, dass die Struktur des heutigen HVV an ihre Grenzen gestoßen sei. Das Tarifsystem sei anders aufgebaut als das System in Schleswig-Holstein, wobei es für den Fahrgast ein System sei. Eine weitere Ausdehnung des HVV-Gebietes sei kontraproduktiv. Hier würde man auf unterschiedliche Verständnisse und Strukturen stoßen. Lege man das Gutachten zugrunde, könnte man die jetzige Ausdehnung des HVV nicht mehr erweitern. Wenn man enger zusammenarbeiten wolle, müsse man eine neue Struktur im Norden schaffen.

Herr Märtens merkt an, dass im Kernraum des HVV-Gebietes das Produkt HVV für die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs stehe. In den bereits jetzt umfassten ländlichen Räumen sei dies schwieriger. Beispielweise müssten auch die Fahrgäste, die im nördlichsten Bereich des Landkreises Stade oder im Amt Neuhaus im Landkreis Lüneburg wohnten, erreicht werden. In ländlichen Räumen gebe es Probleme der Zusammenarbeit der Mitgliedsunternehmen im HVV. Es gebe eine heterogene Struktur von Mitgliedsunternehmen und bestimmte Interessen der Aufgabenträger. Die Organisationsformen sollten auf dem gegenwärtigen Stand bleiben, aber es müsse sehr viel mehr getan werden, um zu Interessenausgleichen zu kommen.

Auf eine Frage der Abg. Strehlau antwortet Herr Wachholtz, dass sich die Notwendigkeit der Elbvertiefung bereits daraus ergebe, dass heute 80 % des anlaufenden Ladevolumens aufgrund des jetzigen Tiefgangs in der Elbe mit Tiefgangsbeschränkungen zurechtkommen müsse. Es sei im Jahre 2002 angefangen worden, als absehbar die ersten großen Containerfrachter mit größerem Tiefgang in Auftrag gegeben wurden. Der Wohlstand Norddeutschlands hänge am Hamburger Hafen. Auch eine Kooperation mit einem anderen Nordseehafen könne diese Probleme nicht lösen. Die Elbvertiefung sei notwendig um langfristig in globalen Logistikströmen integriert zu bleiben. Schon jetzt gebe es Schiffe, die nur Rotterdam anlaufen könnten. Es müsste erreicht werden, dass diese Hamburg wieder anlaufen könnten.

Herr Wachholtz erklärt auf eine Frage der Abg. Strehlau, dass der Flughafen Parchim als solcher überhaupt keine Rolle spiele. Im Hinblick auf Flughafeninfrastruktur sei die Ausstrahlung der Metropole Hamburg der wichtigste Faktor. Diese profitiere von der Fläche um sie herum. Beides zusammen ergebe einen funktionierenden Wirtschaftsraum. Weltweit wüchsen die Wirtschaftsräume, die großvolumige Logistikanbindungen hätten, wozu auch ein Großflughafen zähle. Hamburg brauche daher einen größeren Flughafen. Bereits jetzt seien die Slots nahe der Erschöpfungsgrenze. Der Airbus A 380 könne zwar in Hamburg landen, aber nicht dort abgefertigt werden. Insgesamt seien die Planungen hier auf Hamburg bzw. das di-

rekte Umland zu richten. Er plädiere dafür, langfristig Kaltenkirchen zusätzlich zu Fuhlsbüttel auszubauen. Restliche Flughäfen im weiter entfernten norddeutschen Raum spielten hierbei keine Rolle.

Auf eine Frage der Abg. Spoorendonk antwortet Herr Wewers, es gebe länderübergreifende Tickets bis nach Dänemark. Er räumt Probleme durch das Nadelöhr Rendsburger Hochbrücke ein. In diesem Kontext gehe er davon aus, dass eine Tunnellösung wohl in weiter Ferne sei. Ende des Jahres gebe es durchgehende Intercity-Züge von Flensburg nach Kopenhagen.

Herr Wachholtz antwortet auf eine Frage der Abg. Spoorendonk, dass die Rendsburger Hochbrücke als Aspekt in dem Gutachten des UV Nord enthalten sei. Wichtig sei, dass die Strecke in die nördlichen Landesteile ertüchtigt würde. Die angedachte Fehmarnbelt-Querung schaffe ein großes Dreieck. Der gesamte Raum Jütland, Fünen, Seeland, Schleswig-Holstein, Hamburg werde damit zu einem großen Wirtschaftsraum, in dem insgesamt die Dynamik zunehmen werde. Die Fehmarnbelt-Querung werde auch die Nord-Süd-Verbindung ertüchtigen. Auch das Beispiel der Öresund-Brücke zeige, dass Prognosen im Nachhinein übertroffen werden könnten.

Auf eine Frage des Abg. von Abercron antwortet Herr Wachholtz, dass insgesamt verkehrsplanerisch in den letzten 65 Jahren mehr hätte getan werden müssen. Jedenfalls hätte eine A 20 und eine Stadtumfahrung der Freien und Hansestadt Hamburg stärker gefördert werden müssen. Hier sei in den vergangenen Jahrzehnten weniger gefördert worden im Gegensatz zu Regionen im süddeutschen Raum. Eine einheitliche Meinung zur Verkehrspolitik in den verschiedenen Fachunternehmerverbänden gebe es nicht. Der UV Nord und die 64 Verbände, die er vertritt, würden sich klar und einheitlich positionieren. Hier seien durchaus auch unterschiedliche Interessen innerhalb der Wirtschaft vorhanden. Im Zusammenhang mit der Flughafeninfrastruktur schlägt Herr Wachholtz vor, dass Fuhlsbüttel so lange wie möglich bestehen bleiben solle und Kaltenkirchen dann parallel als Flughafenstandort entwickelt werden solle.

Herr Märten merkt an, dass im Zusammenhang mit dem Aus- beziehungsweise Umbau des Bahnhofs Altona sich die Randbedingungen ändern müssten. Mittlerweile gebe es einen Umdenkensprozess zum Bahnhof Altona. Die Deutsche Bahn sei auch an einer baldigen Lösung interessiert, da bei der gegenwärtigen Situation in naher Zukunft erhebliche Ersatzinvestitionen erforderlich seien. Eine Durchfahrt der Züge in Hamburg zum Hauptbahnhof sei nicht die einzige Lösungsvariante. Altona müsse stärker integriert werden. Wegen der Probleme auf den Hauptzulaufstrecken zum Hauptbahnhof verursache der Hamburger Hauptbahnhof wie auch der Kölner Hauptbahnhof massive Verzögerungen. Die Zweistrom-S-Bahn, wie sie zur

Zeit auf der Linie S3 bis nach Stade eingesetzt werde, sei auch eine Lösungsoption für die Verbindung über Ahrensburg und Bad Oldesloe nach Lübeck. Dieses könnte auch eine Vision sein für eine elektrifizierte AKN.

Herr Dr. Franke merkt an, dass der Hamburger Hauptbahnhof wie ein Kopfbahnhof behandelt werde. Dieses sei ein Kernproblem für die Leistungsfähigkeit. Abstimmung der Länder sei in diesem Zusammenhang erforderlich. Das Stromsystem der S-Bahn sei insgesamt als schlecht zu bewerten. Man habe in den sechziger Jahren überlegt, ob man das System ändern könne, dieses aber nicht getan und das System weiter ausgebaut. Deswegen seien heute Techniken wie die Zweistrom-S-Bahn notwendig. Die Mehrkosten für die Fahrzeuge seien relativ gering. Ein Problem gebe es hierbei mit den Bahnsteighöhen, die unterschiedlich seien, so dass Anpassungen notwendig seien. Die Bahnsteighöhe in der S-Bahn sei 96 cm und bei der Fernbahn 76 cm. Dieses Problem sei nur dadurch zu lösen, dass die Bahnsteige erhöht würden. Ein wichtiger Aspekt sei aus Sicht von Herrn Dr. Franke, welches Linienkonzept bei der S-Bahn bestehen solle. Im Hinblick auf das Achsenkonzept und die Zweisystem-Problematik müsste möglichst bald überlegt werden, wie zukünftig die S-Bahn-Linien in der Metropolregion geführt werden sollen. Hier reiche es nicht aus, zustückeln. In diesem Kontext weist er darauf hin, dass 2017 der S-Bahn-Vertrag ende und die Weichen für zukünftige Ausschreibungen gestellt werden müssten.

Herr Wewers räumt ein, dass Hamburg neben der Rhein-Main-Strecke und Köln schienenverkehrstechnisch ein Engpass sei. Dieses sei seit 30 Jahren ein Problem. Die S-Bahn von Hamburg nach Ahrensburg als Zweisystem S-Bahn könnte auf Regionalbahngleisen fahren. Der Begriff S-Bahn bedeute sehr oft zu fahren und sehr oft zu halten. In diesem Zusammenhang sei wichtig, was die Fahrgäste für die konkrete Strecke wollten.

Herr Jorkisch merkt an, dass ein Problem darin zu sehen sei, dass sich im norddeutschen Raum ein Verkehrsraum etabliert habe, aber keine integrierte strategische Planung stattfinde. In diesem Zusammenhang stellt er die Frage, ob aus Gründen der Infrastrukturentwicklung eine Kooperation und Kräftebündelung bis hin zu einem Zusammenschluss der Länder notwendig sei.

Herr Wewers, Herr Märten, Herr Dr. Franke und Herr Wachholtz beantworten diese Frage mit JA.

Auf eine Frage der Abg. Langner antwortet Herr Wachholtz, dass Fragen der Containerlogistik die Beteiligten in den Häfen entscheiden müssten. So habe es beispielsweise eine Kooperation der HHLA in Hamburg mit Lübeck gegeben. Diese sei allerdings nicht sehr erfolgreich

gewesen. Als wichtig beurteilt er in diesem Zusammenhang die Ertüchtigung des Nordostseekanals durch den Ausbau und die Vertiefung. Automatisch würden hierdurch die Häfen in Brunsbüttel und Kiel ins Spiel kommen. Zentraler Gedanke auch für die Politik müsse aber der Hamburger Hafen sein.

Auf eine Frage der Abg. Rahtje-Hoffmann antwortet Herr Wewers, dass der sogenannte „Schienenflieger“ nach Hamburg Fuhlsbüttel an den Kostenstrukturen gescheitert sei. Die heutige Fahrzeit des Kielius als Flughafenzubringer habe dieser fast nicht erreicht bei Investitionskosten im dreistelligen Millionenbereich. Es werde im Nachgang zu dieser Diskussion eine andere Diskussion über den Ausbau der AKN Richtung Kaltenkirchen und Neumünster geben.

Herr Dr. Franke merkt in diesem Zusammenhang an, dass vor 20 Jahren bei einer vorausschauenden Planung ein hoher Nutzen hätte erzielt werden können. Dies sei heute planerisch nicht mehr umsetzbar. Bei einer Freihaltung der Trassen vor 20 Jahren wäre eine Verwirklichung des „Schienenfliegers“ heute unproblematischer. Eine Neutrassierung mit langen Tunnelabschnitten heute sei wirtschaftlich nicht zu realisieren.

Auf eine Frage der Abg. Nicolaisen antwortet Herr Wachholtz, dass der UV Nord als zentralen wichtigen Aspekt eine zügigere und bessere Abstimmung beziehungsweise Kooperation aller beteiligten Behörden, Ämter etc. wünsche. Die Frage des „Wie“ müsse die Landespolitik lösen. Es solle zügig gehen, um zu einheitlichen Vorgaben für die Wirtschaft zu kommen.

Herr Dr. Franke antwortet auf eine Frage der Abg. Nicolaisen, dass es mit Hamburg und Schleswig-Holstein als Eigentümer der AKN schwierig sei, eine Abstimmung hinzubekommen.

Herr Märtens wünscht sich insgesamt auch bei den Ressorts in den Ländern eine bessere Abstimmung untereinander. Er nennt in Hamburg das Beispiel der Ressortzuständigkeit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, in deren Zuständigkeitsbereich aus historischen Gründen der Nahverkehr falle und daneben eine Wirtschaftsbehörde.

Herr Wewers spricht in diesem Kontext einen Kooperationsvertrag Zwischen HVV und LVS mbH an. Weiter spricht er auch das Thema eines „Nordverbundes“ als perspektivisches Ziel an.

II. Zweiter Block

a. Anhörung Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Es erhält das Wort Herr Meienberg vom Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr. Zu Beginn kündigt Herr Meienberg an, dass er das gesamte Feld der Verkehrspolitik zum Thema „Norddeutsche Kooperation“ abdecken wolle. Als zentrales Forum dienten die Küstenwirtschafts- und Verkehrsministerkonferenzen, in dem ein Interessenausgleich der norddeutschen Länder stattfinden und eine gemeinsame Position gegenüber dem Bund und den anderen Ländern gesucht werde. Ein weiteres Gremium sei die Konferenz Norddeutschland (KND) sowie die vorgeschaltete Konferenz der Chefs der Staats- und Senatskanzleien. Die KND träfe sich in unregelmäßigen Abständen mit dem Bundesverkehrsminister, wo die spezifischen norddeutschen Themen erörtert würden. Es gebe eine enge Zusammenarbeit der Referenten in den zuständigen Ministerien, so zum Beispiel im Bereich Logistik. Es gebe weiter eine intensive Zusammenarbeit mit der Facharbeitsgruppe Verkehr der Metropolregion Hamburg. Weiter gebe es eine enge Zusammenarbeit mit dem Hanse-Office in Brüssel. Die zentrale Leitlinie der norddeutschen Verkehrszusammenarbeit beziehungsweise das zentrale Programmdokument sei die sogenannte „Ahrensburger Liste“ von 2008. Diese sei auf Anregung Schleswig-Holsteins erstellt worden. Es bestehe Einigkeit der norddeutschen Länder, dass es keine Prioritäten auf dieser Liste geben solle und die Projekte auf dieser Liste offensiv insbesondere gegenüber dem Bund und anderen Ländern zu vertreten seien. Die Straßenbaubehörden in den jeweiligen Ländern arbeiteten weitgehend selbständig. Soweit es zu Berührungspunkten bei grenzüberschreitenden Projekten komme, sei die Zusammenarbeit mit allen norddeutschen Ländern sehr gut. Weiter gebe es den Bereich des Bundesfernstraßenbaus, bei dem die Länder im Wege der Bundesauftragsverwaltung für den Bund tätig seien. Hier gebe es regelmäßig Treffen mit dem Bundesverkehrsministerium, um gemeinsam Themen zu erörtern. So gebe es aktuell eine länderübergreifende Zusammenarbeit bei der A 20 beziehungsweise der Elbquerung, wo in 2011 das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen werden könne. Die diesbezügliche Zusammenarbeit mit Niedersachsen funktioniere sehr gut. Mit Hamburg arbeite Schleswig-Holstein beim Ausbau der A 7 gut zusammen, wobei das Projekt mit dem achtstreifigen Ausbau und dem Deckel auf Hamburger Gebiet als ÖPP-Projekt entsprechend schwierig sei. Insgesamt sei zu sagen, dass bei knappen Bundesmitteln im Fernstraßenbau Konkurrenzsituationen sich nicht immer auflösen ließen.

Im Bereich des Schienenfernverkehrs betonen die Länder Hamburg und Bremen die Hinterlandanbindung der Seehäfen und damit die sog. Y-Trasse, die zur Ertüchtigung der Güterverkehrsschieneninfrastruktur dienen solle. Schleswig-Holstein hat sich dieser unterstützend angeschlossen und auch der Landtag habe hierzu in früheren Legislaturperioden einen Beschluss

gefasst. Im Hinblick auf den Schienenpersonennahverkehr sei zu verzeichnen, dass Hamburg bei den Mitteln Priorität auf den Ausbau der U 4 und den Planungen zur Stadtbahn lege. In Schleswig-Holstein sei der Fokus mehr auf der S-Bahn beziehungsweise der Regionalbahn, um im Wege des Achsenkonzeptes die Kreise in der Metropolregion mit einzubinden. Insgesamt gebe es ein Bekenntnis in beiden Landesparlamenten zum sogenannten Achsenkonzept. Im täglichen Geschäft funktioniere die Zusammenarbeit gut. Bei der Vergabe von Investitionsmitteln komme es gelegentlich zu unterschiedlichen Prioritätensetzungen.

In Bezug auf Wasserstraßen und Häfen sei der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals zu erwähnen. Ebenfalls habe sich die Hafenkooperation in Norddeutschland gut entwickelt. So gebe es seit einiger Zeit ein Hafenkonzept Unterelbe, in dem die Häfen Hamburg, Brunsbüttel, Glückstadt, Stade, Cuxhaven zusammen kooperierten. Die Zusammenarbeit habe sich gut entwickelt. Jeder Hafen habe hier seine Schwerpunkte und unterschiedliche Stärken, so dass diese sich ergänzten.

Zum Themenbereich Luftverkehr merkt Herr Meienberg an, dass es bereits 1995 Leitlinien für eine Luftverkehrspolitik gebe. Es gebe die Absicht ein norddeutsches Luftverkehrskonzept in Auftrag zu geben. Der Beschluss hätte auf der heute eigentlich stattfindenden Küstenwirtschaftsministerkonferenz gefasst werden sollen, welche auf Januar 2011 vertagt sei. Weitere Kooperationen bei den Luftverkehrsbehörden seien angedacht. Angedacht sei dies, wo sie als Aufgabenträger im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung tätig seien. Es werde derzeit geprüft, ob eine weitere Kooperation zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein möglich sei bis hin zu der Frage, ob auch hoheitliche Aufgaben der Luftverkehrsbehörden zusammengelegt werden können. Insgesamt verzeichnet Herr Meienberg, dass die norddeutsche Zusammenarbeit im Bereich des Verkehrs in den letzten Jahren besser und intensiver geworden sei. Eine Grenze sei dort erreicht, wo es um die Verteilung von Investitionsmitteln gehe.

b. Anhörung DB Regio AG

Es erhält der Herr Reh von der DB Regio AG das Wort. Zu Beginn merkt Herr Reh an, dass er sich in seinem Vortrag der Schilderung der Nachfrageentwicklung im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs widmen wolle und entsprechende Rahmenbedingungen noch mal erläutern wolle. Durch die Einführung des SH-Tarifs und des HVV-Tarifs seien Zugangshemmnisse im System aufgelöst worden. Aus Fahrgastsicht sei die Entwicklung positiv und der ÖPNV insgesamt habe davon profitiert. Es sei gelungen zusammen mit der LVS umfangreiche Leistungsausweitungen zu ermöglichen. Bei einigen Zugverbindungen seien Kapazitätsengpässe durch die erfreuliche Nachfrageentwicklung zu verzeichnen. Für den Schienenpersonennahverkehr sei die demographische Entwicklung zu beachten. In Schleswig-Holstein

gebe es sowohl Räume, wo mit Bevölkerungsrückgang, als auch solche, wo mit Bevölkerungszuwachs zu rechnen sei. Beim Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander sei es wichtig, dass die Bahn wieder Boden gutmachen könne. Insbesondere merkt Herr Reh an, dass die Bahn beim Erreichen der Klimaschutzziele eine Rolle spielen könnte. Die S 4 als S-Bahnverbindung im Hamburger Raum sei unbedingt notwendig. Es gebe in Hamburg eine sehr enge Vertaktung, hier sei insgesamt eine Entspannung erforderlich, um das sehr angespannte Pünktlichkeitsverhältnis zu entschärfen. Verbesserungspotential sieht Herr Reh bei der Verknüpfung von Bus und Bahn. Wichtig sei ebenfalls ein Abbau der Hemmnisse bei den Beförderungstarifen. Diese Schritte seien notwendig, damit das System ÖPNV insgesamt noch attraktiver werde.

Herr Reh merkt an, dass Verkehrspolitik zu 80 % durch die Europäische Union bestimmt werde. Eventuell sei dadurch auch in Zukunft ein massiver Einfluss auf die Taktsysteme in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union im Schienenpersonennahverkehr zu erwarten. Es sei notwendig, für diese Entwicklungen Vorkehrungen zu treffen.

c. Anhörung Wirtschaftsförderungsgesellschaft Flensburg

Es erhalten das Wort Herr Schmütz von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Flensburg (WIREG) und Herr Schmidt vom Entwicklungsrat Sønderjylland, die in dem Projekt Cross Border Logistics zusammenarbeiten. Zu Beginn weist Herr Schmütz darauf hin, dass das EU-Projekt Cross Border Logistics ein EU-Projekt sei, das die Logistikwirtschaft in der deutsch-dänischen Grenzregion unterstütze. Knapp 75 % des LKW-Verkehrs in Schleswig-Holstein würde über die Grenzen nach Dänemark überführt. Das Projekt verfolge das Ziel, verkehrliche Alternativen aufzubauen sowie Kooperationen unter Logistikunternehmen zu fördern. Darüber hinaus verfolge das Projekt das Ziel, Möglichkeiten der Zusammenarbeit bei der Infrastruktur auszuloten. Durch das Projekt solle ein Netzwerk entstehen. Ziel sei es auch eine Hinterlandanbindung der Metropolregion Hamburg zu gewährleisten. Viele dänische Firmen arbeiteten mit Hamburg zusammen und bildeten damit in Schleswig-Holstein Transitverkehr. Ein weiteres wichtiges Thema seien die Kombiverkehre, welche innerhalb des Projektes ein weiteres wichtiges Feld seien. Als wichtigste Frage diesbezüglich sei in Zukunft zu klären wo beziehungsweise wie ein neuer Kombiterminal in der Region Flensburg eingerichtet werden könne. Dabei sei auch eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene im Blickpunkt. Massiven Einfluss auf die Entwicklungen der Logistik im Grenzgebiet habe auch das Lohngefälle zwischen Deutschland und Dänemark. Aus den Lohnkostenvorteilen entstünden Verkehre. So gebe es dänische Unternehmen, deren Teilfertigprodukte bei Unternehmen in der Region Flensburg verpackt und dann zurückgefahren würden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt seien sogenannte Containerrundläufe. Es sei zu verzeichnen, dass in der weltweiten Containerlogistik 40 % Leerkapazitäten bestünden. Wichtig sei eine Verknüpfung, um die Frachtkapazität optimal ausnutzen zu können.

Herr Schmidt merkt an, dass es wichtig sei, dass die Unternehmen langfristige Planungssicherheit im Hinblick auf die zur Verfügung stehende Infrastruktur bekämen. Dieses solle das Projekt unterstützen. Als Projektpartner zu dem Projekt CB Log zähle auch die Fachhochschule in Flensburg und ein dänisches Unternehmen.

d. Fragen der Kommissionsmitglieder an die Anzuhörenden

Auf eine Frage der Abg. Sporendonk antwortet Herr Meienberg, dass es zur Ahrensburger Liste keine direkten Kriterien gäbe. Die Länder meldeten ihre Projekte jeweils an. Hin und wieder gebe es im Kreis der norddeutschen Länder Versuche, Vorhaben zu priorisieren. Dies sei aber nicht Ziel der Liste, da es hierfür auch keine Kriterien gebe.

In diesem Kontext weist die stellv. Vorsitzende darauf hin, dass die Ahrensburger Liste sich als additive Liste verstehe und kein fertiges Konzept enthalte, welches Schritt für Schritt abgearbeitet werden könne. Trotz eingeschränkter Stoßkraft sei die Liste als Fortschritt zu bewerten.

Auf eine Frage der Abg. Strehlau antwortet Herr Meienberg, dass der dreigleisige Ausbau der Strecke Pinneberg-Elmshorn in der Liste enthalten sei. Die Projekte aus der Liste würden auch durch den unterschiedlichen Planungsstand unterschiedlich vorangetrieben, was eine gewisse Priorisierung bewirken könne.

Auf eine Frage der Abg. Strehlau antwortet Herr Reh, dass es im Zusammenhang mit Verkehrsplanungen ein Mengenthema gebe. Es sei zu verzeichnen, dass der Güterverkehr anfangs Eckpunkte zu setzen und damit Fakten zu schaffen. Dies könne zur Folge haben, dass der Personenverkehr um den Güterverkehr herumgestrickt werden müsse. Dieses könne im Personenverkehr bei nicht weiter ausgebauter Infrastruktur zu Engpässen führen.

Herr Jorkisch weist darauf hin, dass es an einer Priorisierung von Infrastrukturvorhaben mangele. Er stellt in diesem Zusammenhang die Frage, ob es andere Lösungen politischen und administrativen Handelns gebe.

Hierauf antwortet Herr Meienberg, dass der norddeutsche Raum in den vergangenen Jahrzehnten bei Verkehr und Infrastruktur zu wenig gefördert worden sei. Wichtig sei es, dass die

Liste im gesamten Umfang offensiv von den norddeutschen Ländern nach außen vertreten werde. Im Zusammenhang mit der Ahrensburger Liste müsste man sagen, dass diese nicht ausfinanziert sei. Bei der praktischen Umsetzung gebe es teilweise nur geringe Bereitschaft zu verzichten.

Auf eine Frage des Herrn Jorkisch antwortet Herr Schmütz, dass es das Netzwerk seit einem Jahr gebe. Das Projekt arbeite mit einem sogenannten Think Tank zusammen: Unternehmen, Verwaltung, Politik und Wissenschaft. Es seien viele Unternehmen dabei, welche das entstandene Netzwerk nutzten. Herr Schmidt weist in diesem Zusammenhang noch darauf hin, dass es einen alten Plan gebe, einer Verbindung zwischen Vejle in Dänemark und Kiel. In die wirtschaftliche Zusammenarbeit des Projektes sei die IHK Flensburg involviert.

Auf eine Frage des Herrn Jorkisch antwortet Herr Schmütz, dass in dem Projekt 4 Projektleiter und 12 Mitarbeiter involviert seien und das Projekt damit fest institutionalisiert sei.

Auf eine Frage der Abg. Spoorendonk antwortet Herr Schmidt, dass es 2007 eine Analyse zur Verkehrsentwicklung im deutsch-dänischen Grenzgebiet gab, welche es auch auf Deutsch gebe. Diese ging von einer Verdoppelung bis 2026 aus.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Es wird sodann beschlossen, dass die Investitionsbanken der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg geladen werden.

Die stellv. Vorsitzende, Abg. Dr. Trauernicht, schließt die Sitzung um 16.50 Uhr.

gez. Gitta Trauernicht
stellv. Vorsitzende

gez. Thomas Warnecke
Geschäfts- und Protokollführer